

# Mise à jour du classement sonore des infrastructures routières du département de la Somme



Pages

**Chapitre 1 :**

Objet de l'étude 4

**Chapitre 2 : Méthodologie**

2-1 Grandes étapes de la démarche 6

2-2 Les hypothèses de base retenues pour le classement 7

2-3 Les calculs 8

**Chapitre 3 : Résultats**

3-1 Résultats cartographiques 9

3-2 Liste des tronçons classés 97

# Sommaire

## Chapitre

## 1

# Objet de l'étude

- La préfecture de la Somme recense et classe les infrastructures de transport terrestre en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic.

A partir de ce classement, sont déterminés, après consultation des communes :

- les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit,
- les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments
- et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Par conséquent, cette étude a pour objectif d'informer systématiquement les constructeurs grâce à son report dans les documents d'urbanisme opposables (P.L.Ui; P.L.U, POS, un plan d'aménagement de zone ou un plan de sauvegarde et mis en valeur opposable).

Le pétitionnaire disposera ainsi des données techniques pour déterminer l'isolement acoustique nécessaire pour protéger la construction du bruit. Cette information permet la mise en application des dispositions de la loi relative à la lutte contre le bruit en matière de prévention des nuisances sonores dues aux infrastructures de transports terrestres.

- Le classement des voies du département de la Somme a fait l'objet de deux arrêtés préfectoraux en date du 29 novembre 1999.
- Aujourd'hui, les hypothèses ayant servi au classement de 1999 ont légèrement évolué (trafics, vitesses, ...) et certaines voies ont changé d'appellation (transfert de routes nationales en routes départementales, mais aussi de voies communales en routes départementales ou inversement) rendant de ce fait leur classement initial obsolète.
- Il est donc nécessaire d'actualiser le classement des infrastructures, conformément à l'article L571.10 du code de l'environnement précisé par :
  - les articles [R571.32](#) à [R571.43](#) du code de l'environnement relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation.
  - [l'arrêté du 30 mai 1996](#) modifié par [l'arrêté du 23 juillet 2013](#) relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et de l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

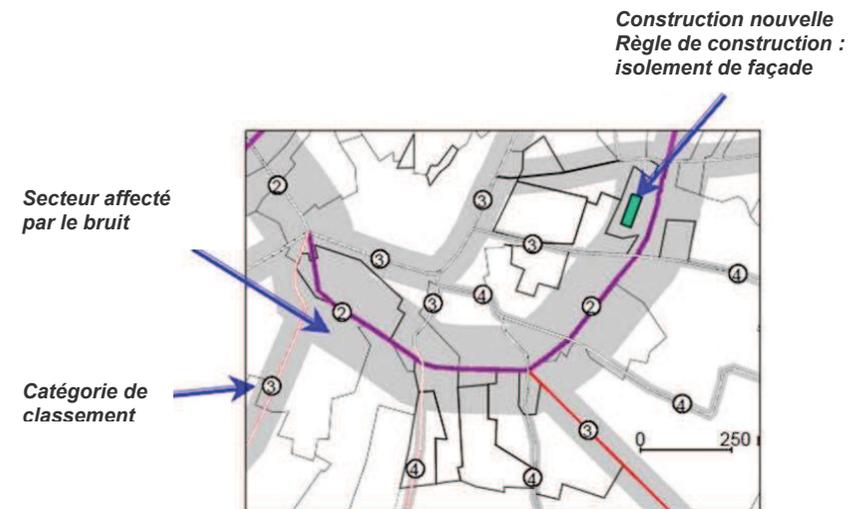
Les principes dictés par ces textes réglementaires concernent l'urbanisme et la construction :

- Le classement des voies est réalisé directement à partir des niveaux sonores émis par l'infrastructure, aussi bien diurnes (6h/22h) que nocturnes (22h/6h) ;
- Les voies bruyantes sont classées suivant 5 catégories, ce qui permet une bonne appréhension des isolements requis ;
- Les projets de voies nouvelles ou de modifications de voies existantes doivent également être classés;

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq(6h-22h) en dB (A)	Niveau sonore de référence LAeq(22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	$L > 81$	$L > 76$	$d = 300$ m
2	$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	$d = 250$ m
3	$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	$d = 100$ m
4	$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	$d = 30$ m
5	$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	$d = 10$ m

Nota : Le niveau sonore de référence est évalué en un point de référence situé à une hauteur de 5 mètres et à une distance de 10 mètres de l'infrastructure pour les tissus ouverts, ou à 2 mètres en avant de la façade pour les « rues en U ».

- Le report dans les documents d'Urbanisme (PLU; PLUi) de la catégorie de classement des infrastructures et des secteurs de nuisance associés constitue une obligation ;
- Les constructeurs et les acquéreurs sont informés de l'existence d'un classement et de secteurs de nuisances par le report de ces données dans les plans locaux d'urbanisme et leur évocation dans les certificats d'urbanisme ;
- Il appartient au constructeur du bâtiment de calculer l'isolement requis.



**Exemple d'une carte de classement sonore**

# Méthodologie

## 2.1 - Grandes étapes de la démarche

Cette démarche est basée sur un recueil et une exploitation progressive des données "utiles" de façon à actualiser le classement du bruit des voies routières du département de la Somme.

*Les principales étapes de la démarche sont :*

- le recensement et l'identification des voies à classer : voies routières existantes, voies en projet ou voies en emplacements réservés. [Les routes classées sont celles écoulant un trafic moyen journalier annuel (TMJA) supérieur à 5000 véhicules. Le trafic à prendre en compte étant le trafic existant ou, pour les projets, le trafic prévu à l'étude d'impact];
- le recueil auprès des gestionnaires et l'exploitation des données disponibles dont les bases de données extraites de la cartographie du bruit (revêtement de chaussée, pente, vitesse, pourcentage de poids lourds, débit, etc.);
- la recherche des hypothèses et l'estimation des données manquantes à partir, soit des études réalisées par notre bureau d'études, soit de comptages supplémentaires;
- l'évaluation des trafics à un horizon de 20 ans;
- le calcul des niveaux sonores;
- le calcul de la catégorie de l'infrastructure et la largeur du secteur affecté par le bruit par application de l'article 5 de l'arrêté du 23 juillet 2013;

*Infrastructures routières et lignes ferroviaires à grande vitesse*

NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE $L_{Aeq}$ (6 heures-22 heures) en dB(A)	NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE $L_{Aeq}$ (22 heures-6 heures) en dB(A)	CATÉGORIE de l'infrastructure	LARGEUR MAXIMALE DES SECTEURS affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
$L > 81$	$L > 76$	1	$d = 300$ m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	$d = 250$ m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	$d = 100$ m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	$d = 30$ m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	$d = 10$ m

(1) Cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2, comptée de part et d'autre de l'infrastructure.

- la validation du classement par le comité technique.

## 2.2 - Les hypothèses de base retenues pour le classement

- L'horizon de classement est fixé à une vingtaine d'années, soit 2035 dans le cas présent.
- Le présent projet de classement a donc été établi sur la base des informations fournies par les gestionnaires à la suite d'une enquête réalisée en 2014 :
  - autoroutes : données de la SANEF (2013)
  - routes Nationales : données DIR Nord et DIR Nord-Ouest (données 2013)
  - routes Départementales : données CG Somme (2009 à 2014)
  - voies Communales : Amiens (2013)
- Hypothèse de croissance du trafic :  
Le TMJA 2035 a été estimé en appliquant les taux de progression suivants définis en concertation avec les gestionnaires des voies concernées :
  - 1 % par an pour les autoroutes (taux national);
  - 1 % par an pour les routes nationales (données DIR);
  - 0,5; 1 ou 2% par an pour les routes départementales (donnée CG);
  - 0,5% par an pour les voies communales (taux national).

- La vitesse prise en compte est la vitesse maximale autorisée (réglementaire) figurant sur les panneaux de signalisation.
- Les caractéristiques géométriques des tronçons prises en compte sont : le revêtement, la rampe, le nombre de voies, la largeur de la plate-forme, le tissu (tissu ouvert ou rue en U), l'écoulement, etc. Ces données résultent des enquêtes terrain au lancement de l'étude.  
Seule la validation des rues en U a été calculée en bureau à partir de photos aériennes afin de vérifier que les trois critères, définis dans la norme NF S 31-130, soient respectés.  
Le revêtement considéré est un revêtement classique de type R3 (guide SETRA).

Département		Type de réseau			
		Autoroute	National	Départemental	Communal
Somme	Taux	1%	1%	1 % mis à part les D1029;D938; D901; D928;D940; D40; D32; D3 où le taux est de 0,5% et les D210 et D7 où le taux est de 2%	0,5%
	Provenance taux	taux national	analyse des TMJA des 6 dernières années fournis par la DIR	recommandation du CG	taux national
	Provenance trafics	DREAL Picardie	DIR	CG Somme	Communes et Cartes de Bruit

Rue en U	Tissu ouvert
 rue en U	 rue en tissu ouvert
voies urbaines bordées de bâtiments disposés de part et d'autre de façon quasi-continue et d'une certaine hauteur	routes en zones non bâties ou bordées de bâtiments d'un seul côté ou en zones pavillonnaires non continues

### 2.3 - Les calculs

Les infrastructures concernées par la présente étude, sont classées sur la base de leurs niveaux sonores calculés au point de référence.

L'outil utilisé pour le classement des infrastructures est le logiciel **MapBruit V3**, élaboré par le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (ex-CERTU)). Il est conforme à la norme NF S 31-130 intégrant les paramètres de la Nouvelle méthode de prévision du bruit (NMPB) – routes – 2008.