



Texte en rouge : à modifier / compléter après mise à disposition du public

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières du Département de l'Aisne (02)

**Phase 4 : mise à jour pour les routes
dont le trafic est supérieur à 8 200 véh/j**



SOMMAIRE

1. RESUME NON TECHNIQUE	4
2. RAPPORT DE PRESENTATION	6
2.1 Contexte réglementaire et départemental	6
2.2 Synthèse des données issues de la cartographie	7
2.2.1 Illustrations des zones de dépassements	7
3 ENJEUX ET OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT	14
3.1 Principes généraux de réduction du bruit	14
3.1.1 Actions à la source	14
3.1.2 Actions sur la propagation	15
3.1.3 Actions sur le récepteur	16
3.2 Détermination des zones à traiter	17
3.2.1 Méthodologie	17
3.2.2 Identification des zones de bruit critiques	18
3.3 Localisation des zones de bruit critiques nouvelles	19
4. PRISE EN COMPTE DES ZONES CALMES	27
5. SYNTHESE DES MESURES DE REDUCTION REALISEES ET PROGRAMMEES	27
5.1 Mesures réalisées au cours de la période 2013-2018.....	27
5.1.1 Action d'entretien et de réfection	27
5.1.2 Actions d'isolation acoustique des façades.....	28
5.2 Mesures programmées pour les 5 prochaines années	29
5.2.1 Aménagements de voirie	29
5.2.2 Actions d'entretien et de réfection	30
6. MESURES ENVISAGEES AU TITRE DE LA MISE A JOUR DU PRESENT PPBE	30
6.1 Hiérarchisation des zones de bruit critiques	30
6.2 Propositions d'actions	32
6.2.1 Eléments de politique générale	32
6.2.2 Principes généraux par zones	33
6.2.3 Propositions et justification d'actions nouvelles	34
7. FINANCEMENTS DISPONIBLES ET ECHEANCES PREVUES POUR LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES	34
8. IMPACT DES MESURES SUR LES POPULATIONS	35
9. MISE A DISPOSITION DU PUBLIC	35
9.1 Modalités de publicité et de mise à disposition du public	35
9.2 Suites données aux remarques	36
9.3 Doléances relatives aux nuisances sonores.....	36
10. ACCORDS DES AUTORITES COMPETENTES	36
10.1 Identifications des autorités compétentes.....	36

CONCLUSION	37
-------------------------	----

Glossaire	38
------------------------	----

Annexes

Annexe 1. Arrêté du 16/02/2023	39
Annexe 2. Aide à la compréhension.....	44
Annexe 3. Mise à jour des estimations de coût, étude des section nouvelles ou prolongées et rappel des zones de bruit identifiées lors de la phase 3.....	46
Annexe 4. Courriers de réponses aux observations formulées.....	97
Annexe 5. Accords des autorités ou organismes compétents	98
Annexe 6. Avis de mise à disposition du public.....	99

Liste des planches présentées dans le document

Planche 1 - Extraits du résumé non technique du CEREMA – Estimations du nombre de personnes exposées.....	7
Planche 2.1 Exemple de carte de bruit stratégique RD1044 - commune de Crépy (BE Acouphen – DDT 02 – Cartes de dépassement des valeurs limites en L_{DEN} et en L_N (cartes de type C)	9
Planches 2.2 à 2.5 - Sections concernées par des dépassements des valeurs limites en L_{DEN} et en L_N (d'après l'arrêté du 16/02/2023)	10 à 13
Planche 3 - Impact lié aux actions de réduction du bruit à la source	14
Planche 4 - Impact lié aux actions de réduction du bruit sur le chemin de propagation	16
Planche 5 - Impact lié aux actions de réduction du bruit au récepteur	16
Planches 6.1.1 à 6.1.7 - Localisation des zones de bruit critiques nouvelles.....	20 à 26
Planche 7 - Tableau de hiérarchisation des zones de bruit critiques d'après l'étude acoustique	31

1. RESUME NON TECHNIQUE

La Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, transposée en droit français par l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 et ses textes d'application, a confié aux collectivités locales de nouvelles responsabilités en matière de bruit dans l'environnement.

Il s'agit en particulier d'élaborer un plan d'actions en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement (PPBE).

Le présent document constitue la mise à jour du **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement** des infrastructures routières du Département de l'Aisne circulées par plus de 3 millions de véhicules par an, soit plus de 8 200 véhicules/jour.

Le PPBE poursuit un triple objectif :

- prévenir les effets nocifs du bruit ;
- réduire les niveaux de bruit lorsque cela est nécessaire ;
- protéger les "zones calmes".

La mise à jour du PPBE démarre par une actualisation du diagnostic de la situation sonore actuelle dans le département de l'Aisne. Pour cela, la synthèse et l'actualisation des connaissances disponibles ont été réalisées, à l'appui des informations suivantes :

- ◆ Données issues des Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) des routes départementales actualisées, arrêtées par le Préfet de l'Aisne le 16 février 2023, publiées sur le site Internet de la Préfecture, et plus particulièrement les cartes de type « C » – cartes de dépassement des valeurs limites ;
- ◆ Données cartographiques BDTopo® de l'IGN (mise à jour 2023) permettant la localisation de surfaces d'activité (industriel, santé, enseignement, divers), ainsi que la base de données Cadastre pour l'obtention des bâtiments et vérification sur cadastre.gouv.fr (pour les sections nouvelles).

A l'issue de ce diagnostic, des **zones de bruit critiques (ZBC)**, sur lesquelles on constate un dépassement des limites réglementaires d'exposition au bruit – $L_{DEN} > 68\text{dB(A)}$ et $L_N > 62\text{dB(A)}$ - et comportant des bâtiments sensibles (habitation, enseignement, santé), ont été confirmées ou identifiées.

En cohérence avec la politique nationale, le PPBE des routes départementales de l'Aisne traite en priorité les bâtiments **Points Noirs du Bruit (PNB)** qui sont des bâtiments sensibles répondant au **critère d'antériorité** (rappelé en annexe 2 de la circulaire DR-DTT-DGPR-DIV du 25 mai 2004).

Routes départementales concernées par les cartes de bruit stratégiques	Longueur (m)
D1	40050
D1003	5510
D1029	4860
D1032	20250
D1044	33040
D181	2230
D300	2240
D338	3710
D5	1930
D541	420
D6	320
D679	710

Routes départementales concernées par les cartes de bruit stratégiques	Longueur (m)
D81	460
D925	1600
D967	890

Ainsi, le présent PPBE du Conseil départemental de l'Aisne porte sur **83 zones de bruit** relatives à près de **416 logements PNB** et qui concernent environ **873 habitants** (selon les données fournies par la DDT de l'Aisne reprises sur la planche 1 - article 2.2.1).

Un établissement de santé est concerné par des niveaux sonores dépassant les valeurs limites. Aucune zone à classer comme espace de calme potentiel n'a pu être mise en évidence.

Après un recensement des mesures réalisées au cours des cinq dernières années puis des mesures déjà programmées pour les cinq ans à venir, le PPBE pose les actions nouvelles de résorption, curatives et préventives, adaptées aux situations des zones de bruit. Elles sont assorties d'une estimation financière sommaire.

Globalement, trois types d'actions permettent de réduire le bruit :

- ◆ Les actions à la source telles que le renouvellement de revêtement en enrobés choisis en fonction de leurs performances acoustiques, la diminution de vitesses ou encore en amont des projets, dans les phases de conception ;
- ◆ Les actions sur le chemin de propagation, de type écran ou merlon de terre ;
- ◆ Les actions sur les récepteurs par l'isolation de façades des bâtiments mais qui ont le désavantage de ne pas protéger les parties extérieures.

Les solutions proposées privilégient les actions permettant une réduction à la source, à la fois plus pérennes et plus efficaces, et ont été hiérarchisées de manière à bénéficier en priorité au plus grand nombre de personnes exposées, dans les situations les plus critiques. Elles sont complétées par un plan de résorption des PNB par traitement acoustique des façades¹.

Le Conseil départemental de l'Aisne qui a lancé une démarche volontariste en matière d'environnement s'est engagé à lutter contre le bruit généré par les infrastructures départementales et se positionne par la mise en œuvre de couches de roulement adaptées.

Le budget nécessaire à la mise en œuvre de la totalité des actions du PPBE pourrait, sous réserve de disponibilités budgétaires, être soumis au vote de l'Assemblée selon les options suivantes :

- travaux sur infrastructures,
- travaux sur habitations.

Conformément aux articles R-572-10 et R.572-11 du Code de l'environnement, le présent **PPBE** définitif, a été **approuvé par l'assemblée délibérante du Conseil départemental le 24 juin 2024**. Il a été complété d'un paragraphe exposant les résultats de la mise à disposition du public durant deux mois, détaillant les suites accordées aux observations formulées, ainsi que d'un paragraphe concernant les doléances relatives aux nuisances sonores.

Le PPBE approuvé est consultable :

- Dans les locaux du Conseil départemental, Direction de la Voirie Départementale – 2 rue Armand Brimbeuf – 02000 LAON.
Du lundi au vendredi, de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

¹ Dans le cadre d'une convention entre le Département de l'Aisne et l'ADEME entre 2013 et 2020.

- En format électronique sur le site du Département « www.aisne.com ».

Le PPBE, comme les cartes de bruit stratégiques, doit être réexaminé et réactualisé tous les cinq ans.

2. RAPPORT DE PRESENTATION

2.1 Contexte réglementaire et départemental

La Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, transposée en droit français par l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 et ses textes d'application, a confié aux collectivités locales de nouvelles responsabilités en matière de bruit dans l'environnement.

Il s'agit en particulier d'élaborer un plan d'actions en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement (PPBE).

La quatrième échéance européenne consiste pour le Département de l'Aisne en une mise jour des PPBE phase 1, 2 et 3 adoptés respectivement le 08/07/2013, le 18/06/2014 et le 18/11/2019 qui concernent les routes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an, soit supérieur à 8 200 véhicules par jour environ.

Le projet de mise à jour du PPBE du Conseil départemental de l'Aisne est établi **sur la base des cartes de bruit stratégiques** mises à jour et arrêtées par le Préfet le 16 février 2023.

Il concerne 15 routes départementales sur 26 sections indiquées dans l'arrêté du 16 février 2023 (Annexe 1), soit 118,2 km de réseau routier, sur les RD1, 1003, 1029, 1032, 1044, 181, 300, 338, 5, 541 (ex RD51), 6, 679, 81, 925, 967. Les modifications significatives portent sur les sections suivantes :

RD1 à Crouy : section prolongée

RD1 de Soissons à Courmelles : section ajoutée

RD1 de Château-Thierry à Nogentel : section ajoutée

RD1003 de Château-Thierry à l'entrée de Blesmes : section prolongée

RD1032 de Charmes à Courbes : section ajoutée

RD1044 au droit de Bellenglise : section ajoutée¹

RD1044 à la sortie nord de St Quentin : section ajoutée

RD300 de Harly à Rouvroy : section ajoutée

RD5 à Laon section prolongée jusqu'à la RN2²

RD51 à Laon : section enlevée

RD541 à Chambry (ex-D51)

D679 à Rouvroy : section ajoutée

RD81 à Villers-Cotterêts (entre les RD973 et RD936) : section ajoutée

RD925 à Bucy-le-Long (entre les RD1 et RD95) : section ajoutée

Rappel : la RD181 a été déclassée, par délibération de la Commission Permanente du 09/09/2013 et sous le rapport n°60, entre les PR 17+100 et 17+280 (section comprise entre les giratoires des Trois Gares et René Cassin) et reclassée dans la voirie communale de Laon.

Nota : la RD1 (rue du Président René Coty) a été déclassée et reclassée dans la voirie départementale par délibération de la Commission Permanente du 18/06/2018 entre les PR

¹ Selon un comptage réalisé en février 2024, le trafic au droit de Bellenglise est de 6365véh/j, donc inférieur à 8200véh/j ce qui conduirait à exclure cette section du PPBE.

² Selon un comptage réalisé en février 2024, le trafic sur le prolongement est de 4495véh/j, donc inférieur à 8200véh/j ce qui conduirait à exclure cette section du PPBE.

52+752 et PR 53+422 (section comprise entre le giratoire de l'avenue de Coucy et l'avenue de Laon).

Ces deux sections ne font pas partie du présent PPBE respectivement en raison de leur gestionnaire ou de leur trafic.

Pour assurer l'information du public, l'article R 572-9 du code de l'environnement impose que le PPBE fasse l'objet d'une mise à disposition pendant deux mois avant finalisation et publication.

Le PPBE, comme les cartes de bruit stratégiques, doit être réexaminé et réactualisé tous les cinq ans.

2.2 Synthèse des données issues de la cartographie

Les cartes de bruit stratégiques sont constituées de documents graphiques, de tableaux d'estimations du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation, du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés et enfin, d'un résumé non technique exposant la méthodologie employée.

Plus particulièrement, les cartes de bruit servant de support pour l'élaboration du PPBE sont les cartes de type C, dénommées « cartes de dépassement des valeurs limites ». Ces valeurs limites sont pour les grands axes routiers :

- **68dB(A)** pour l'indicateur L_{den}
- **62 dB(A)** pour l'indicateur L_n

Pour la 4^{ème} échéance, l'identification des routes s'est appuyée sur les données de trafic des années 2015 à 2019, corrigées pour certaines par des données de 2022.

Pour l'échéance précédente (phase 3), le ministère de la Transition écologique et solidaire avait proposé à ses services en décembre 2016 de « reconduire en l'état une majorité des cartes produites lors de l'échéance précédente et de limiter la révision à quelques situations impérieuses dûment justifiées ».¹

Pour les échéances antérieures (phases 1 et 2), l'identification des routes s'était appuyée sur les données de trafic des années 2009, 2010 et 2011.

Information sur les indicateurs utilisés

Les indicateurs européens de niveaux sonores sont exprimés en dB(A) et traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé.

En effet, l'indicateur L_{DEN} est composé des indicateurs « L_{Day} , $L_{Evening}$, L_{Night} », niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une pondération est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.

L'indicateur L_N (L_{Night}), qui isole la période de la nuit, est associé aux risques de perturbations du sommeil.

L'annexe 2 présente d'autres éléments d'aide à la compréhension.

2.2.1 Illustrations des zones de dépassements

¹ Cartes de Bruit Stratégiques – Aisne – Résumé non technique de 3^{ème} échéance (p6)

Planche 1 – Extrait du résumé non technique du CEREMA – Estimation du nombre de personnes exposées

Indice L_{DEN} en dB(A)

L_{den}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
Voie	> 68			
D1	71	34	0	0
D1003	29	14	0	0
D1029	116	55	0	0
D1032	4	2	0	0
D1044	152	72	0	0
D181	53	25	0	0
D300	0	0	0	0
D338	208	99	0	0
D5	48	23	0	0
D541	14	7	0	0
D6	13	6	0	0
D679	0	0	0	0
D81	55	26	0	0
D925	4	2	0	0
D967	106	51	1	0

Indice L_N en dB(A)

L_{night}	Nombre de personnes exposées	Nombre de logements exposés	Nombre d'établissements de santé exposés	Nombre d'établissements d'enseignement exposés
Voie	> 62			
D1	14	7	0	3
D1003	7	3	1	1
D1029	53	25	1	3
D1032	1	1	0	0
D1044	55	26	0	0
D181	17	8	0	0
D300	0	0	0	0
D338	72	34	0	0
D5	9	4	0	0
D541	4	2	0	0
D6	0	0	0	0
D679	0	0	0	0
D81	12	6	0	2
D925	1	0	0	0
D967	43	21	1	0

873 personnes environ sont potentiellement exposées à des niveaux de bruit routier dépassant la valeur limite de 68 dB(A) en période diurne-vespérale-nocturne (L_{DEN}), dont 288 personnes environ exposées à des niveaux de bruit routier dépassant la valeur limite 62 dB(A) en période nocturne (L_N).

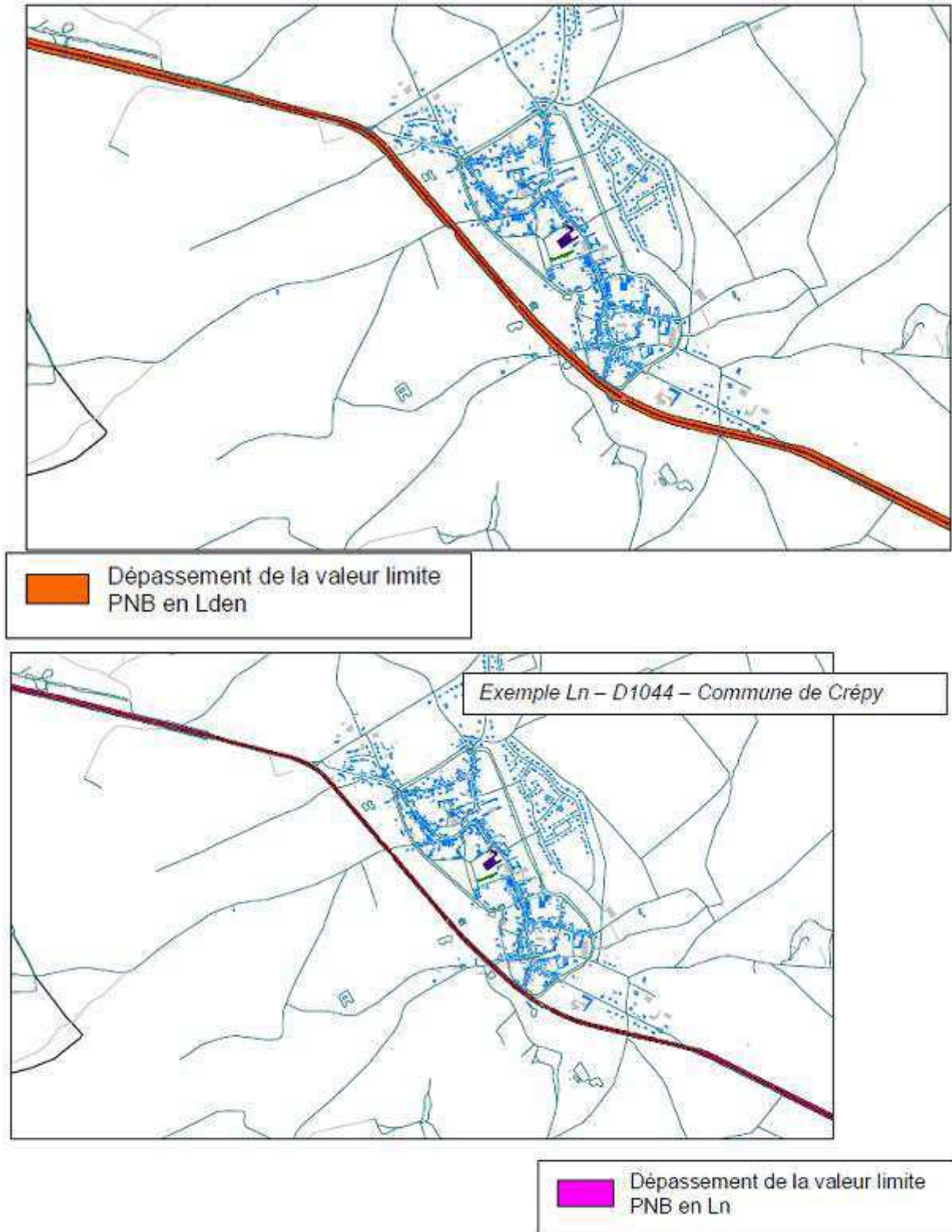
3 établissements de santé sont potentiellement exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites de nuit (dont 1 de jour et de nuit).

9 établissements d'enseignement sont potentiellement exposés par des niveaux sonores dépassant les valeurs limites uniquement de nuit.

Toutes les zones dépassant les valeurs limites réglementaires d'exposition au bruit servent de base au diagnostic et à la caractérisation des zones à enjeux.

Planche 2.1 – Exemple de carte de bruit stratégique RD1044 - commune de Crépy (Cerema – DDT 02)

Cartes de dépassement des valeurs limites en L_{DEN} et en L_N (cartes de type C)



Cet état des lieux de la situation sonore actuelle, dans le département de l'Aisne, permet d'évaluer de manière globale l'exposition des riverains au bruit dans l'environnement et d'identifier les zones les plus sensibles.

Planche 2.2 - Sections concernées par des dépassements des valeurs limites en L_{DEN} et en L_N (d'après l'arrêté du 16/02/2023)

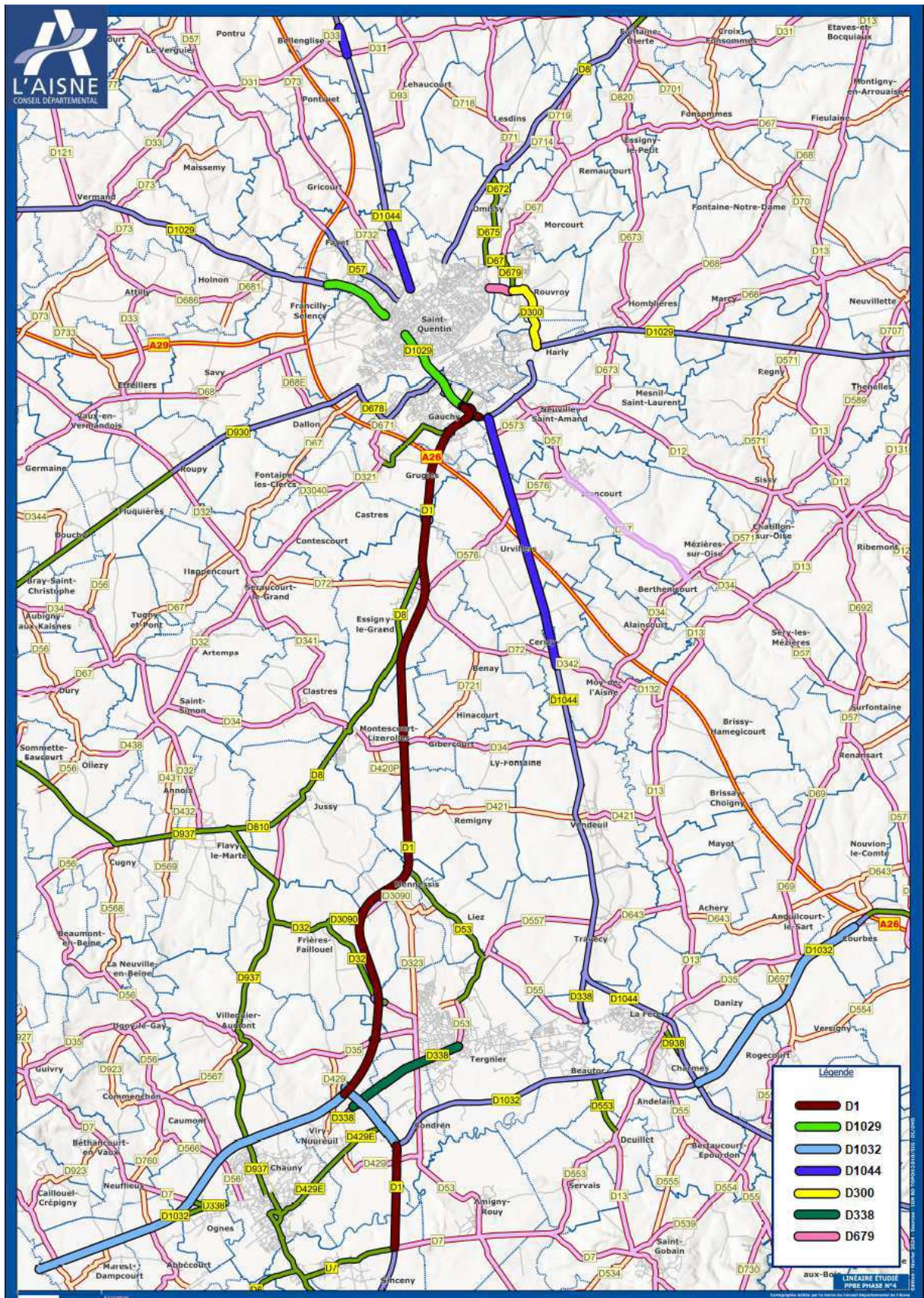


Planche 2.3 - Sections concernées par des dépassements des valeurs limites en L_{DEN} et en L_N (d'après l'arrêté du 16/02/2023)

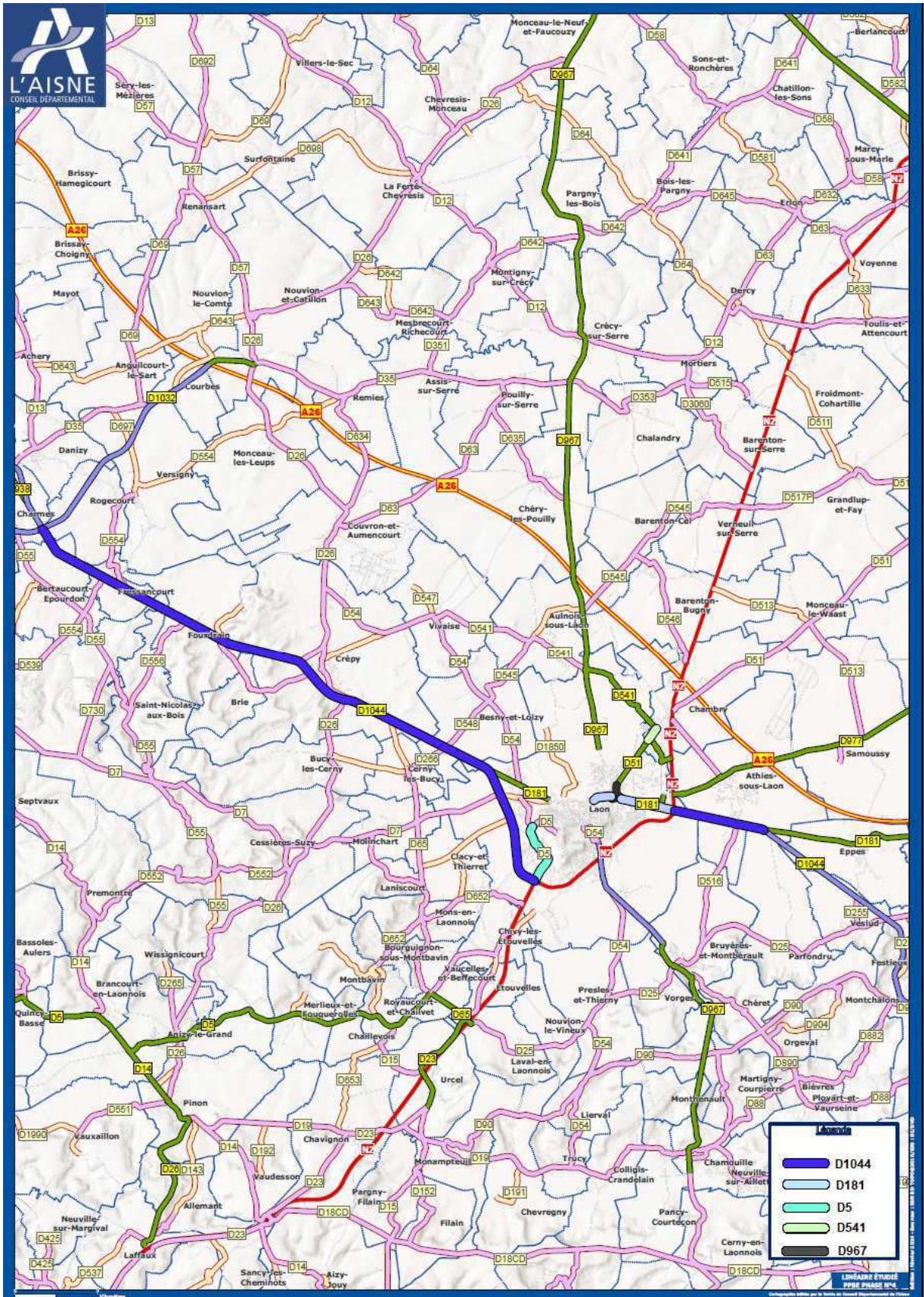


Planche 2.4 - Sections concernées par des dépassements des valeurs limites en L_{DEN} et en L_N (d'après l'arrêté du 16/02/2023)

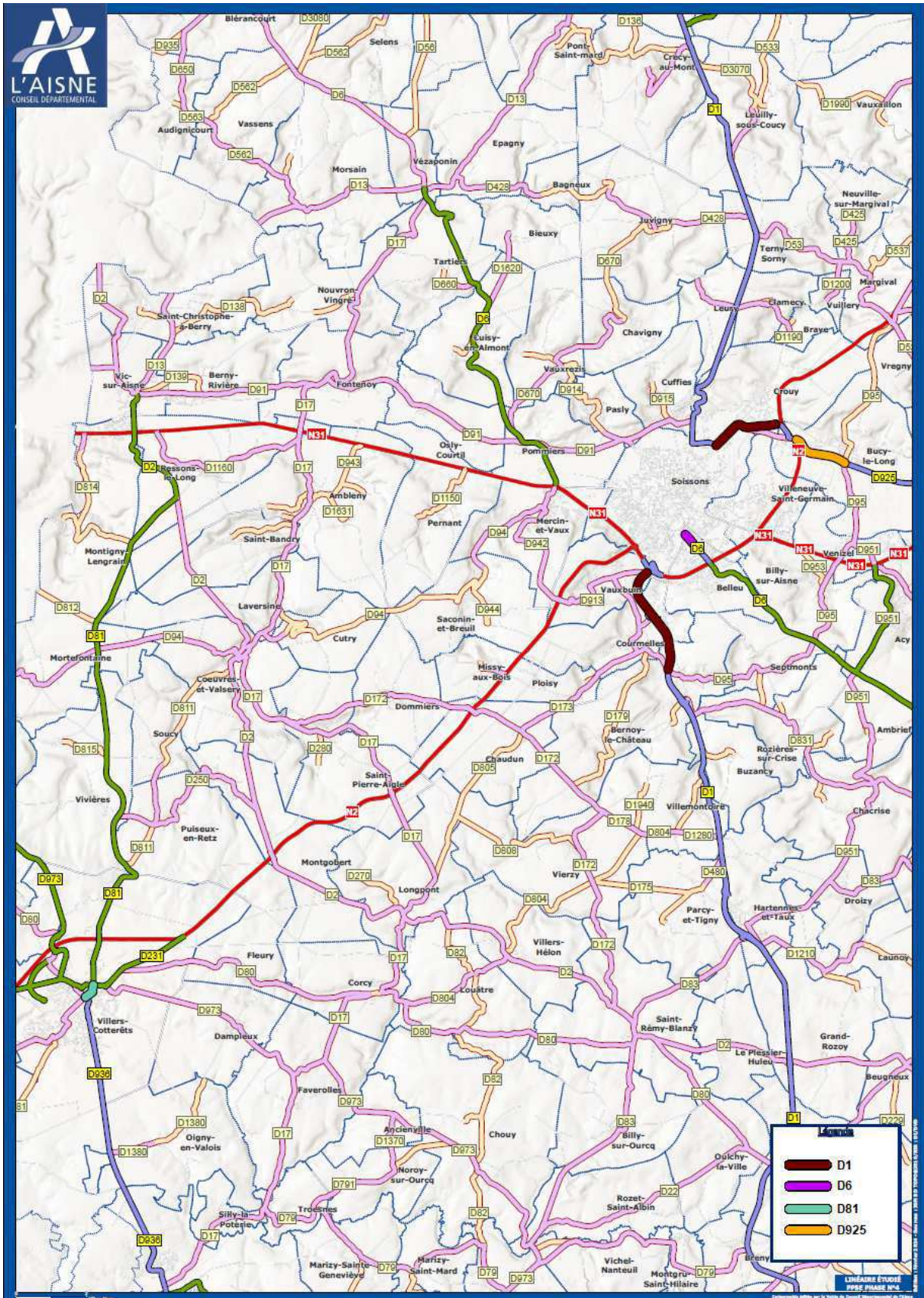
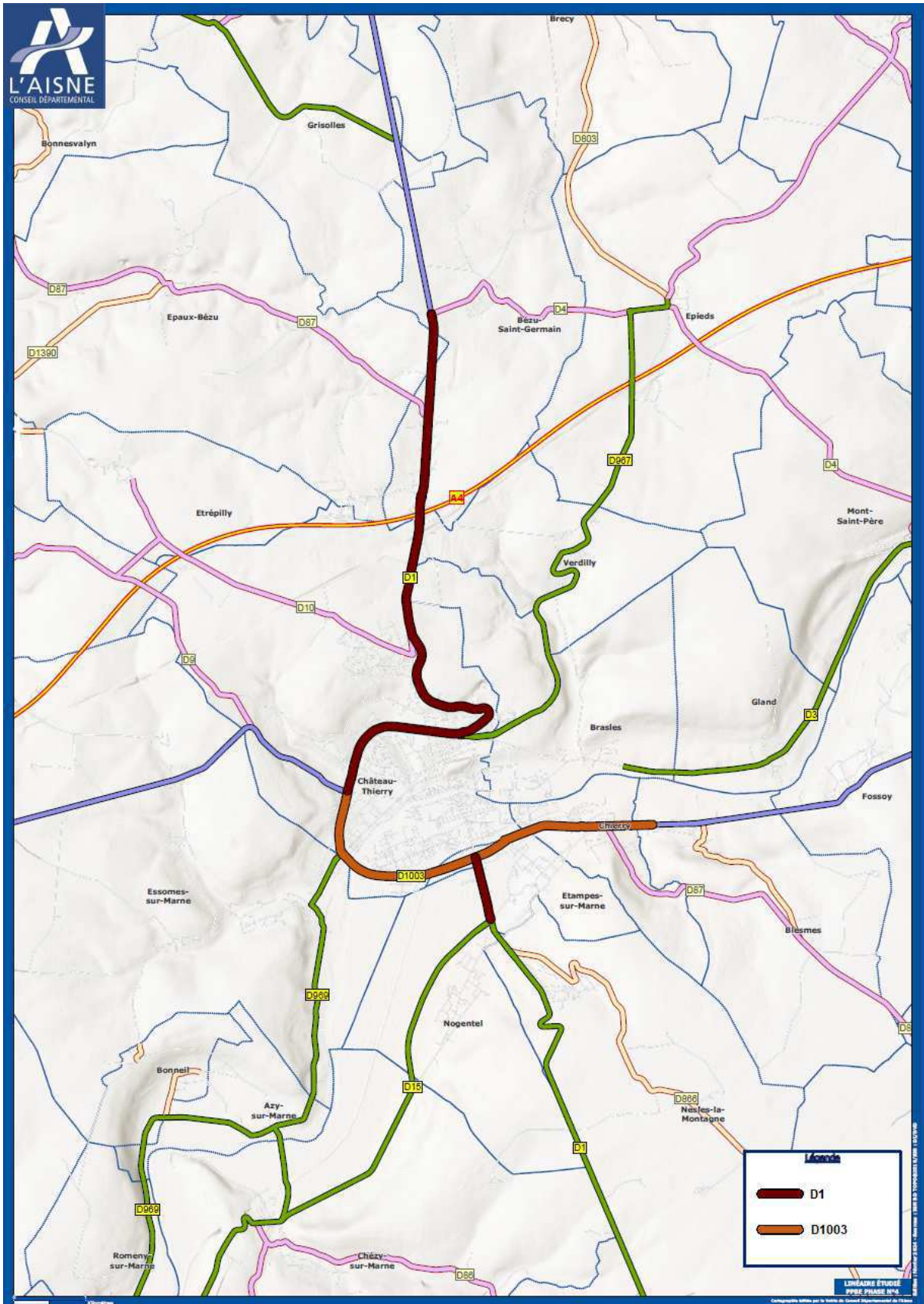


Planche 2.5 - Sections concernées par des dépassements des valeurs limites en L_{DEN} et en L_N (d'après l'arrêté du 16/02/2023)



3. ENJEUX ET OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

La transposition dans le Code de l'environnement de la Directive Européenne 2002/49/CE citée ci-dessus fixe des valeurs limites par type de source, au dessus desquelles des mesures de réduction des niveaux de bruit doivent être mises en place, mais pas d'objectif quantifié.

3.1 Principes généraux de réduction du bruit

Trois types d'actions permettent de réduire le bruit :

- ◆ Les actions à la source telles que le renouvellement de revêtement, la diminution de vitesses.
- ◆ Les actions sur le chemin de propagation de type écran ou butte de terre.
- ◆ Les actions sur les récepteurs par l'isolation de façades des bâtiments, mais qui ont le désavantage de ne pas protéger les parties extérieures.

Toutefois, il est nécessaire de signaler que les meilleures actions de réduction du bruit se situent sur les plans technique et économique, en amont des projets.

3.1.1 Actions à la source

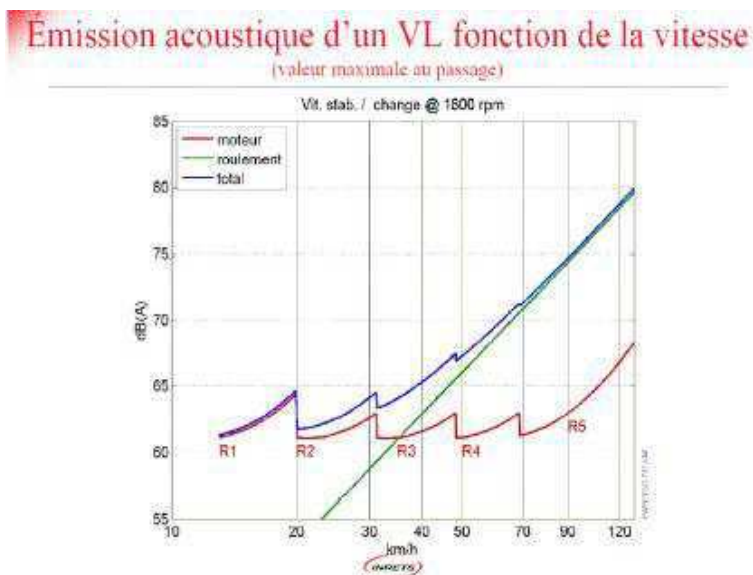
Les paramètres qui ont une influence sur le bruit routier sont : le débit de véhicules, la part importante de poids-lourds dans le trafic, la vitesse de circulation, le type d'écoulement du trafic (fluide, accéléré, décéléré), le type de revêtement (chaussée pavée, enrobé, enduit...), l'état de celui-ci ainsi que la pente de la voirie.

En milieu urbain, le débit, le type d'écoulement du trafic et la vitesse sont prépondérants. Ainsi, une division par deux du trafic induit une diminution de 3 dB(A) du niveau sonore. De même, le passage d'une circulation pulsée à une circulation fluide permet de gagner environ 3 dB(A) sur les niveaux de bruit, et également de supprimer les embouteillages aux carrefours, tout en maintenant une vitesse modérée dans les zones sensibles.

La diminution des niveaux sonores liée à la **réduction des vitesses** est quant à elle variable selon la vitesse considérée.

Les études menées par l'INRETS¹ au sujet des effets de la vitesse sur l'environnement sonore sont présentées de manière synthétique dans le schéma suivant (source INRETS).

A 50 km/h le bruit de roulement est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 67 dB(A).



¹ INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

A 30 km/h, le bruit moteur est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 64 dB(A).

Le Guide pour l'élaboration des PPBE de l'ADEME précise également que « *pour un véhicule léger circulant à moins de 50 km/h, le bruit moteur est prépondérant et que le bruit de roulement devient prépondérant au-delà de 50 km/h* ».

Ainsi, une **réduction des vitesses** de 90 km/h à 70 km/h induit une diminution du bruit de l'ordre de 2 dB(A).

La diminution des niveaux sonores liée au **débit de véhicules** passe également par la valorisation des **modes** de transports **doux** (transports en commun et bicyclette).

De plus, dès lors que le bruit de roulement est prépondérant sur le bruit moteur, c'est à dire au-delà de 50 km/h, les **revêtements de chaussée en enrobés choisis en fonction de leurs performances acoustiques** peuvent constituer une alternative aux protections de type écran ou à l'isolation acoustique des façades.

Le tableau suivant indique de manière synthétique le coût et le gain acoustique lié aux actions de réduction du bruit à la source.

Planche 3 - Impact lié aux actions de réduction du bruit à la source

Solution	Coût	Gain acoustique
Diminution de vitesse	Panneaux de signalisation, des éventuels aménagements de chaussée (ralentisseurs, chicanes, etc.).	3 à 5 dB(A) Le gain est plus important si le taux de poids-lourds est faible. Le gain est d'autant plus significatif que la réglementation s'accompagne de dispositif d'incitation à réduire la vitesse.
Enrobé phonique	Le surcoût est variable de 5 à 30% par rapport à un enrobé classique. Le coût d'un enrobé phonique est ≈ 125€ / tonne HT mais ce chiffre est variable selon l'enrobé choisi, le linéaire traité, les conditions locales de mise en place... Il faut également prévoir les coûts d'entretien pour la pérennité des performances acoustiques.	Gain local de 3 à 9 dB(A) selon les vitesses et le type d'enrobé.

3.1.2 Actions sur la propagation

Les actions sur la propagation se traduisent par la mise en place de solutions de type **écran antibruit**, ou **merlon paysager** voire **urbanisme écran** (c'est un bâtiment qui fait écran).

Les **glissières en béton armé** (GBA) équipées d'un écran anti-bruit, peuvent aussi constituer une solution pertinente d'un point de vue acoustique et financier (environ 2 fois moins coûteux qu'un écran acoustique protégé par dispositif de retenue, soit 330€ HT/m).

Pour ce type d'action, il est nécessaire de tenir compte de la topographie du terrain. Une largeur d'emprise minimale est également nécessaire en tenant compte d'une distance de sécurité entre la route et la protection.

Planche 4 - Impact lié aux actions de réduction du bruit sur le chemin de propagation

Solution	Coût	Gain acoustique
Butte de terre	Coût moyen de 200 € HT du mètre à ajouter au coût d'acquisition des terrains d'implantations et un entretien courant (hauteur 2,5m, pentes 1/1).	De 2 à 12 dB(A) variable selon la position du récepteur et de la source par rapport à l'écran
Ecran acoustique	Coût moyen de 650 € HT du m ² fourni posé, mais des différences sont remarquables selon les matériaux et quantités prévues.	

Impact acoustique de la végétation :

L'efficacité d'une simple rangée d'arbres est quasi-nulle d'un point de vue acoustique. Il faudrait une végétation très dense sur plusieurs dizaines de mètres pour pouvoir gagner 1 à 3 dB(A).

Toutefois, la plantation de végétation peut avoir un effet positif sur la perception des riverains, et une meilleure acceptation, en masquant la source de bruit à l'origine des nuisances.

3.1.3 Actions sur le récepteur

Dans le cas où les traitements à la source et/ou sur la propagation ne permettent pas de réduire suffisamment les niveaux sonores, ou bien quand ils ne peuvent pas être envisagés, le **traitement des façades** peut être nécessaire.

Pour améliorer l'isolation d'une façade vis-à-vis des bruits extérieurs, la fenêtre est le 1^{er} élément à examiner. En effet, les performances acoustiques des fenêtres sont généralement faibles comparées à celle des murs. Cependant, elles ne sont pas toujours seules en cause. Il convient également d'évaluer les autres voies de transmission : les murs, les éléments de toiture et leur doublage, les coffres de volets roulants, les différents orifices et ouvertures en liaison directe avec l'extérieur (ventilation, conduits...).

D'un point de vue acoustique, une double fenêtre est plus performante qu'un double vitrage vis-à-vis des bruits de l'extérieur.

Attention : le renforcement de l'isolation de l'enveloppe d'un bâtiment peut avoir un impact important sur la perception des bruits intérieurs. Ceux-ci peuvent émerger plus fortement et se révéler parfois plus gênants que les bruits extérieurs. Il est conseillé de faire un diagnostic acoustique complet avant de réaliser tout type de travaux acoustiques sur les façades.

Planche 5 - Impact lié aux actions de réduction du bruit au récepteur

Solution	Coût	Gain acoustique
Isolation de façade	13 500 à 26 700 € HT pour les habitations individuelles. 1 300 € HT par ouvrant pour les bâtiments collectifs. Ne comprend pas les coûts de diagnostic.	De 5 à 15 dB(A) à l'intérieur des logements. Solution efficace fenêtres fermées.

Le Département pourrait décider de subventionner ces travaux (sous réserve de disponibilités budgétaires), après analyse des différentes solutions de traitement, en se basant sur les plafonds de l'ADEME repris au tableau suivant et ce après réalisation d'une étude acoustique de confirmation des PNB sur les sections nouvelles ou prolongées, puis d'un diagnostic acoustique des logements à la demande des propriétaires :

Seuil équivalent au PNB (niveau sonore LAeq de 70 à 80dB(A) de jour ou de 65 à 75 dB(A) de nuit

Plafond par pièce	Logement collectif	Logement individuel
Pièce principale	1829€	3201€
cuisine	1372€	1372€

Seuil supérieur au PNB (niveau sonore LAeq > 80dB(A) de jour ou > 75 dB(A) de nuit¹

Plafond par pièce	Logement collectif	Logement individuel
Pièce principale	1982€	3506€
cuisine	1829€	1829€

3.2 Détermination des zones à traiter

3.2.1 Méthodologie

Le diagnostic des zones à traiter est issu de l'analyse des cartes de bruit pour une date de référence de 2019 (Cf. § 2.2). Ce diagnostic a été objectivé qualitativement vis-à-vis des évolutions de trafic connues depuis cette date lors de l'étude acoustique préalable réalisée fin 2014 – début 2015 et de l'étude acoustique complémentaire réalisée en 2020.

D'autres données cartographiques disponibles au Conseil départemental ont été exploitées et notamment les données BDTopo® de l'IGN (mise à jour 2023) permettant la localisation de surfaces d'activité (industriel, santé, enseignement, divers) et de points d'activité et d'intérêts, ainsi que la base de données Cadastre pour l'obtention des bâtiments.

Les **Zones de Bruit Critiques (ZBC)** sont des zones pour lesquelles on constate un dépassement des valeurs limites réglementaires et la présence de **bâtiments sensibles** (habitation, établissements d'enseignement et de santé).

En conséquence, les **limites des zones de bruit** sont différentes des zones représentées sur les cartes de bruit et sont déterminées en fonction de caractéristiques homogènes de la voie (même vitesse de circulation, même largeur, etc...) et d'un même continuum bâti.

En cohérence avec la politique nationale, reprise par l'instruction ministérielle du 23 juillet 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention, le présent PPBE cible en priorité les bâtiments admis comme **Points Noirs du Bruit (PNB)**.

Un PNB est un bâtiment sensible, ou groupement de bâtiments **sensibles**, identifié à l'intérieur d'une zone de bruit et répondant au **critère d'antériorité**, rappelé en annexe 2 de la circulaire DRDTT- DGPR-DIV du 25 mai 2004 et résumé ci-après.

Les possibilités pour la prise en compte du critère d'antériorité sont les suivantes :

- ◆ Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978² ;
- ◆ Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 et antérieure au 9 janvier 1995, dès lors que la voie départementale a subi une modification significative dans cet intervalle de temps.

Autrement dit, la détermination des PNB prend en considération la date de 1978 et si de gros aménagements ont été réalisés sur l'infrastructure, la date de ces travaux est prise en considération au regard du second alinéa du critère d'antériorité.

¹ Jour : 6h-22h et nuit : 22h-6h.

² Date de la première réglementation en matière d'isolation des bâtiments situés à proximité d'une voie bruyante.

Cependant, si comme cela a pu être le cas, la date de permis de construire n'est pas disponible alors chaque situation est étudiée au cas par cas en fonction des bâtiments alentours et du type de bâtiment (ancien ou récent).

En revanche, si des bâtiments sont situés dans des zones de dépassement, **mais** ne sont pas des bâtiments sensibles (habitation, santé, scolaire), alors les sections de routes départementales au droit de ces bâtiments ne sont pas prises en compte dans le présent PPBE.

3.2.2 Identification des zones de bruit critiques

Seules les **sections nouvelles ou prolongées** font l'objet d'un examen détaillé des bâtiments potentiellement concernés sur les cartes, croisé avec les travaux de couches de roulement réalisés.

Pour les autres sections de RD concernées, les zones de bruit ont été identifiées dans l'Annexe 3 du PPBE phase 3 en 2018, puis confirmées (ou non) lors de l'étude acoustique préalable et de l'étude acoustique complémentaire.

RD	Communes concernées	Nombre de PNB potentiels par zone de bruit	N° de fiche d'identification (Annexe 3)
RD1	Crouy	1	D1 plan 2
RD1	Soissons - Vauxbuin - Courmelles	0	D1 plans 4 à 5
RD1	Essômes-sur-Marne	1	D1 plan 6
RD1	Château-Thierry	2	D1 plan 7
RD1003	Etampes-sur-Marne	1 ¹	D1003 plan 1
RD1003	Etampes-sur-Marne	3	D1003 plan 2
RD1003	Etampes-sur-Marne	3	D1003 plan 2
RD1003	Chierry	2	D1003 plan 3
RD1003	Chierry	8	D1003 plan 5
RD1032	Charmes - Rogécourt - Versigny - Courbes	0	D1032 plans 1 à 5
RD1044	Bellenglise	2	D1044 plan 1
RD1044	Bellenglise	4	D1044 plan 2
RD1044	St Quentin	1	D1044 plan 3
RD1044	St Quentin	7	D1044 plan 4
RD1044	St Quentin	6	D1044 plan 5
RD1044	St Quentin	30	D1044 plan 6
RD1044	St Quentin	1	D1044 plan 7
RD1044	St Quentin	8	D1044 plan 7
RD300	Harly - Rouvroy	0	D300 plans 1 à 3
RD5	Laon	10	D5 plan 1
RD5	Laon	3	D5 plan 2
D679	Rouvroy	2	D679 plan 1
RD81	Villers-Cotterêts	7	D81 plan 1
RD81	Villers-Cotterêts	22	D81 plan 2
RD925	Bucy-le-Long	1	D925 plan 1
RD925	Bucy-le-Long	2	D925 plan 2
Total PNB sur sections nouvelles ou prolongées		127	

¹ Etablissement de santé

Suite à l'intégration des dates de permis de construire pour l'application du critère d'antériorité, plusieurs cas sont apparus :

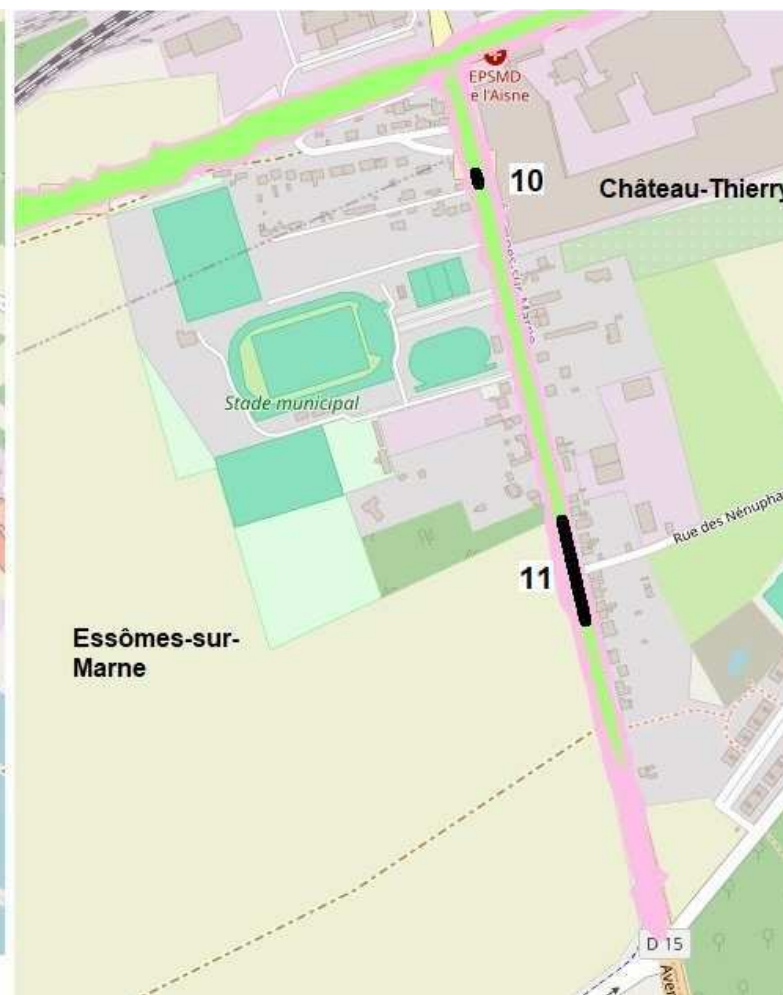
- ◆ Zone de bruit pour laquelle la date d'autorisation de construire de l'ensemble des bâtiments sensibles est **antérieure** à l'année **1978** : dans ce cas les bâtiments sont des **PNB** et la zone de bruit est **conservée** (83 zones après regroupement des bâtiments contigus ou très proches).
- ◆ Zone de bruit pour laquelle la date d'autorisation de construire de l'ensemble des bâtiments sensibles identifiés est **postérieure** à l'année **1978** et la voie n'a **pas** fait l'objet de **modification significative** : dans ce cas la zone de bruit est **sortie** du PPBE. Les bâtiments de ces zones ne sont pas des PNB.

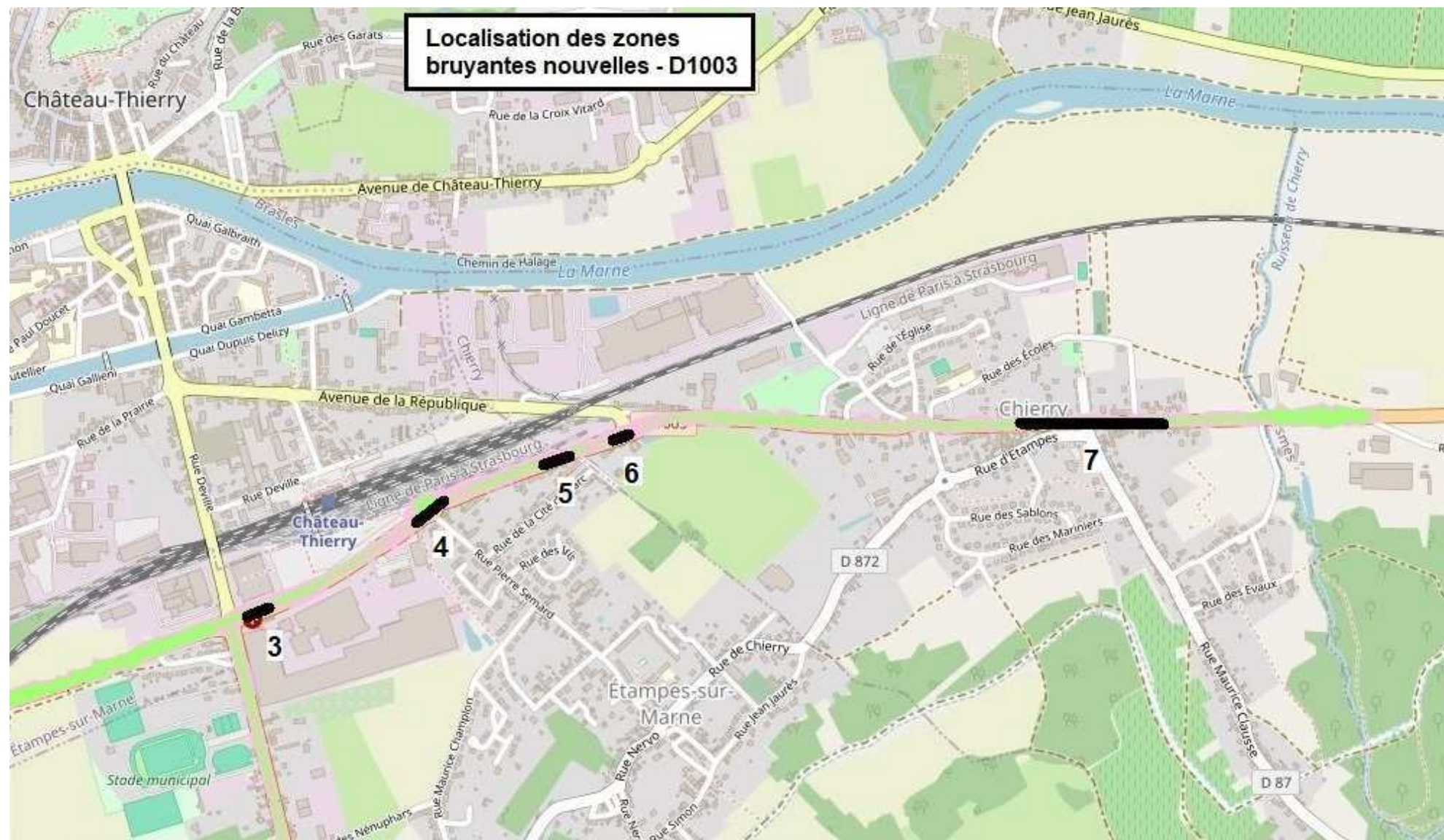
Le PPBE du Conseil départemental de l'Aisne mis à jour porte ainsi sur **83 zones de bruit** relatives à près de **353 propriétés (378 logements) dont les bâtiments sont des Points Noirs Bruit** et concernant environ **870 habitants** (sur la base de 2,3 habitants par logement). Selon les données fournies par la DDT, **416 logements** et **873 habitants** environ sont potentiellement concernés : ce nombre plus élevé peut s'expliquer par l'actualisation des cartes de bruit stratégiques et par la non prise en compte du résultat des études acoustiques.

Le détail de l'étude des sections nouvelles ou prolongées est disponible en annexe 3.

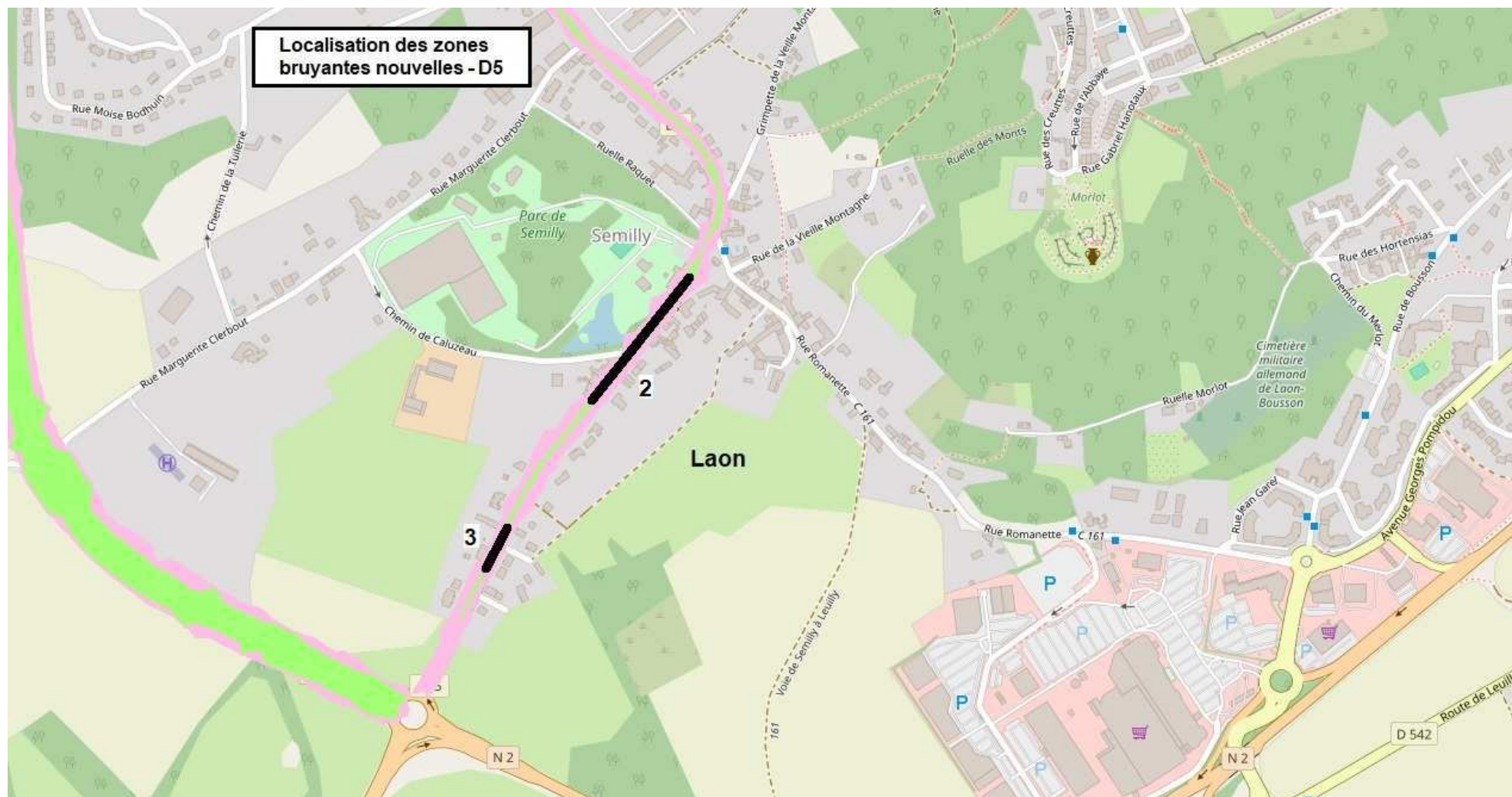
3.3 Localisation des zones de bruit critiques nouvelles

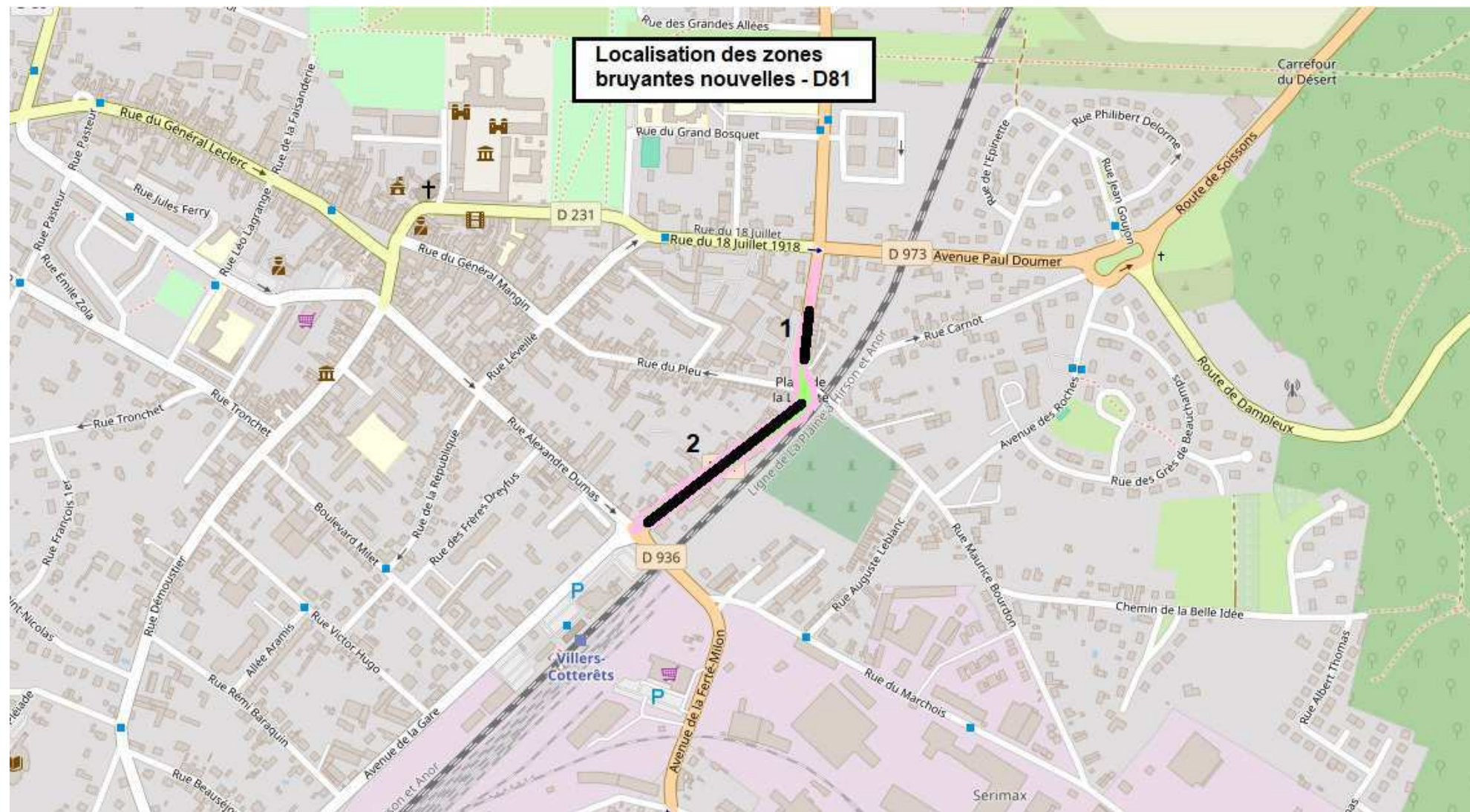
Planches 6.1.1 à 6.1.7 - Localisation des zones de bruit critiques nouvelles















4. PRISE EN COMPTE DES ZONES CALMES

Un des objectifs réglementaires des PPBE concerne l'identification et la préservation des zones calmes.

Les **zones calmes** sont définies comme des « *espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte-tenu des activités humaines pratiquées ou prévues* ».

Une réflexion a été menée au sein du Conseil départemental de l'Aisne afin d'identifier le long des voies départementales intéressées, d'éventuelles zones calmes à préserver.

Les critères de choix pour la recherche de zones calmes se fondent sur le croisement entre un **critère acoustique** et un **critère qualitatif**.

Ainsi les zones de bruit ont été mises en perspective avec :

- d'une part les espaces remarquables tels les espaces naturels sensibles (ENS) gérés par le Département, ou les zones reconnues pour leur intérêt environnemental telles ZNIEFF, ZICO, SIC, ZPPAUP...
- d'autre part les critères de libre accès au public et de fréquentation effective par le public

Au terme de cette réflexion, aucune zone n'a pu être mise en évidence et classée comme espace de calme potentiel.

5. SYNTHÈSE DES MESURES DE RÉDUCTION RÉALISÉES ET PROGRAMMÉES

5.1 Mesures réalisées au cours de la période 2019-2023

Afin de proposer des actions cohérentes pour réduire le bruit dans les zones de bruit, le PPBE recense les actions, ayant pour incidence de réduire les niveaux sonores, réalisées par le Conseil départemental de l'Aisne pour la période 2019-2023.

5.1.1 Actions d'entretien et de réfection

Le tableau suivant présente les RD concernées par le PPBE (phase 3) et ayant fait l'objet, au cours de la période 2019-2023, d'actions de réfection et d'entretien des revêtements pouvant avoir un impact sur les niveaux sonores.

Les tableaux ci-dessous présentent les actions situées **dans et hors des zones de bruit**¹ :

BB : béton bitumineux

RD	PRD	PRF	NATURE	ANNEE	N° zone de bruit ²	COMMUNES
D1	20+385	20+703	BB	2019	-	Viry-Nouveau
D1	23+733	25+280	BB	2020	-	Viry-Nouveau, Condren
D1	26 + 119	26 + 290	BB	2023	-	Sinceny
D1G	11 + 327	10 + 371	BB	2023	-	Remigny
D1G	12+000	13+812	BB	2019	-	Remigny, Mennessis
D1G	17+956	17+462	BB	2022	-	Frières-Faillouël

¹ Sur les sections du PPBE phase 3.

² Numéros attribués dans les PPBE phases 1 à 3.

RD	PRD	PRF	NATURE	ANNEE	N° zone de bruit ¹	COMMUNES
D1G	19+564	20+150	BB	2021	-	Viry-Noueuil
D1029	11 + 677	11 + 905	BB	2023	-	St Quentin
D1029	11 + 895	12 + 391	BB	2022	-	St Quentin
D1029	12 + 423	13 + 445	BB	2022	1, 2	St Quentin
D1029G	11 + 649	11 + 447	BB	2023		St Quentin
D1029G	12 + 340	12 + 237	BB	2022	1, 2	St Quentin
D1029G	13+364	12+371	BB	2022	1, 2	St Quentin
D1032	3 + 507	3 + 645	BB	2022	-	Abbécourt
D1032	11 + 095	11 + 271	BB	2019	-	Viry-Noueuil
D1032	11+219	11+411	BB	2019	-	Viry-Noueuil
D1032	11 + 414	11 + 431	BB	2022	-	Viry-Noueuil
D1032	12 + 136	12 + 200	BB	2022	-	Condren
D1044	23+691	24+414	BB	2022	1, 2	Neuville-St Amand
D1044	24 + 611	25 + 337	BB	2023	-	Neuville-Saint-Amand
D1044	28 + 191	28 + 953	BB	2023	-	Urvillers
D1044	29+649	30+168	BB	2019	-	Cerizy
D1044	30+562	30+884	BB	2020	-	Moÿ-de-l'Aisne
D1044	64+557	64+576	BB	2021	-	Laon
D1044	65+404	66+301	BB	2021	-	Laon
D181	15 + 196	15 + 496	BB	2022	-	Laon
D181	15 + 44	15 + 190	BB	2022	-	Laon
D181	16+050	16+375	BB	2021	2	Laon
D338	6 + 942	7+000	BB	2022	-	Viry-Noueuil
D338	7 + 4	7 + 50	BB	2022	-	Viry-Noueuil
D5	24+353	24+429	BB	2022	-	Laon
D5	24 + 503	24 + 574	BB	2022	-	Laon
D967	75 + 658	75 + 859	BB	2022	-	Laon

5.1.2 Actions d'isolation acoustique des façades

Etudes acoustiques d'identification et de confirmation des PNB

Une étude acoustique préalable réalisée fin 2014 – début 2015 par la société Acouphen a consisté à mesurer le bruit en façade de certains PNB potentiels (15 points de mesure de longue durée, 15 points de mesure de courte durée et 10 points de comptage du trafic). Elle a produit les résultats suivants, comparés aux estimations réalisées d'après les cartes de bruit stratégiques dans les PPBE phases 1 et 2.

Une étude acoustique complémentaire réalisée en septembre 2020 par la société Venathec sur les zones de bruit critiques nouvelles identifiées sur la section recartographiée de la RD1029 et a mis en évidence aucun logement PNB supplémentaire.

¹ Numéros attribués dans les PPBE phases 1 à 3.

	Nombre de logements PNB	Dont super PNB ¹
PPBE phases 1 et 2	199	34
Etude acoustique préalable	246	52
PPBE phase 3	253	52
Etude acoustique complémentaire RD1029 recartographiée	0 supplémentaire	0 supplémentaire
PPBE phase 4	378	61

Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la résorption des PNB

Un assistant au maître d'ouvrage constitué du groupement Venathec – IPH a été choisi après consultation d'entreprises en 2015. Les propriétaires des 246 logements identifiés comme PNB lors de l'étude acoustique ont été contactés en 2015 et relancés en 2016 afin de bénéficier d'un diagnostic acoustique gratuit avec conseils thermiques et éventuellement d'un diagnostic énergétique détaillé (payant). Seuls 65 ont accepté le diagnostic acoustique, soit 26,4%.

Lorsque des travaux sont nécessaires, la décision en revient au propriétaire. Celui-ci a pu alors signer une convention avec le Conseil départemental afin de bénéficier d'une subvention pouvant atteindre 80% du montant des travaux, dans la limite des plafonds par pièce de l'ADEME définis au 3.1.3 (données au 31/12/2020² pour les tableaux suivants) :

Diagnostiques acoustiques réalisés	Diagnostiques énergétique détaillés réalisés	Logements nécessitant des travaux	Logements ne nécessitant pas de travaux
65 26,4% des logements PNB	1	36 55,4% des logements diagnostiqués	29 44,6% des logements diagnostiqués

Décisions de travaux	Abandon avant envoi de la convention	Conventions envoyées aux propriétaires	Conventions signées par propriétaires	Abandon après envoi de la convention	Travaux réalisés
17 47,2% des logements nécessitant des travaux	3	14	14	1	13 36,1% des logements nécessitant des travaux

Nature	Participation CD02	Participation bénéficiaires	Subvention ADEME
Etudes	23 800€ TTC		47 600€ HT
Travaux		17 300€ TTC*	66 000€ TTC
Total	23 800€ TTC	17 300€ TTC	113 600€

(montants arrondis, *hors travaux non éligibles pour 9 100€ TTC)

5.2 Mesures envisagées pour les 5 prochaines années

5.2.1 Aménagements de voirie

Certaines routes pourront faire l'objet d'aménagements de voirie au cours de la période 2024-2028 indépendamment des actions projetées dans le présent PPBE.

¹ PNB concerné par un dépassement pour les indicateurs L_{DEN} et L_N.

² Date de fin de la convention avec l'ADEME, pas de travaux réalisés ultérieurement.

5.2.2 Actions d'entretien et de réfection

En agglomération, le Conseil départemental continuera de privilégier les enrobés par rapport aux enduits, avec des petites granulométries et la possibilité de mise en œuvre d'enrobés choisis en fonction de leurs performances acoustiques.

La politique routière adoptée par l'Assemblée départementale en 2005 fixe des objectifs en matière de renouvellement des couches de roulement : 10 ans sur le réseau principal RP1, 12 ans sur le réseau principal RP2 et 17 ans sur le réseau secondaire RS1. A cette occasion, les revêtements de ces sections en agglomération seront constitués d'enrobés choisis en fonction de leurs performances acoustiques.

6. MESURES ENVISAGEES AU TITRE DE LA MISE A JOUR DU PPBE

Le diagnostic acoustique préalable ainsi que le diagnostic complémentaire ont permis, sur la base des cartes de bruit stratégiques, des données du Conseil départemental et d'un repérage sur site, de recenser et hiérarchiser l'ensemble des zones de bruit à traiter situées le long des routes départementales concernées par le présent PPBE.

Par ailleurs, le recensement des actions déjà réalisées ou engagées par le Conseil départemental a permis de cibler les zones où des actions sont encore nécessaires, et de proposer des traitements acoustiques adaptés.

Les chapitres suivants présentent les éléments de politique générale définis et validés puis, pour chaque zone de bruit identifiée, une synthèse des actions réalisées et à venir, dans l'objectif du respect des seuils réglementaires dans ces secteurs.

6.1 Hiérarchisation des zones de bruit critiques

La hiérarchisation des zones de bruit s'effectue sur la base d'analyse multicritères intégrant :

- ◆ Les périodes d'exposition au dépassement (en période L_N et/ou en période L_{DEN}).
- ◆ La densité de la population exposée (Forte/Moyenne/Faible).
- ◆ Le nombre de bâtiments sensibles de type enseignement ou santé et leur usage.

Et le cas échéant lorsque les données sont disponibles :

- ◆ Le cumul avec d'autres contraintes (sociale, économique ou environnementale).
- ◆ L'acceptabilité sociale du bruit (par le nombre de plaintes notamment).

Cette analyse a permis d'aboutir à la hiérarchisation matérialisée par le code couleur ci-dessous et présentée dans le tableau suivant.

Code Couleur	Hiérarchisation
	A traiter
	Traitement non prioritaire

N° en gras : zones de bruit avec super PNB uniquement

N° soulignés : zones de bruit avec PNB

Planche 7 - Tableau de hiérarchisation des 83 zones de bruit critiques d'après les études acoustiques et l'examen des sections nouvelles ou prolongées

Route	Commune	N° zones de bruit	Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés super PNB	dont logements super PNB
RD1	Crouy	zone de bruit n°1	0	0	0	0
	Bézu-Saint-Germain	zones de bruit n°2, 3 et 4	5	5	2	2
	Château-Thierry	zone de bruit n°5	0	0	0	0
	Château-Thierry	zone de bruit n°6	3	3	0	0
	Château-Thierry	zones de bruit n°7 et 8	0	0	0	0
	Crouy	zone de bruit n°9	1	1	0	0
	Essômes-sur-Marne	zone de bruit n°10	1	1	0	0
	Château-Thierry	zone de bruit n°11	2	2	0	0
RD1003	Château-Thierry	zone de bruit n°1	1	1	1	1
	Etampes-sur-Marne	zone de bruit n°2	0	0	0	0
	Etampes-sur-Marne	zone de bruit n°3 ¹ , 4 et 5	7	7	0	0
	Chierry	zone de bruit n°6 et 7	10	10	0	0
RD1029	Saint-Quentin	zones de bruit n°1 et 2	0	0	0	0
	Saint-Quentin	zone de bruit n°5 ²	0	0	0	0
	Gauchy	zone de bruit n°3	0	0	0	0
	Gauchy	zone de bruit n°6 ³	0	0	0	0
	Gauchy	zone de bruit n°4	1	1	1	1
RD1032	Marest-Dampcourt	zones de bruit n°1, 2, 3 et 4	4	4	0	0
RD1044	Neuville-Saint-Amand	zones de bruit n°0 (non identifiée dans le PPBE ph 2), 1 et 2	5	5	0	0
	Urvillers	zones de bruit n°3, 4 et 5	5	5	3	3
	Moÿ-de-l'Aisne	zone de bruit n°6	3	5	1	3
	Rogécourt et Bertaucourt-Epourdon	zones de bruit n°7 et 8	3	3	3	3
	Bertaucourt-Epourdon	zone de bruit n°9	2	2	2	2
	Fressancourt	zones de bruit n°10, 11 et 12	7	7	6	6
	Fourdrain ⁴	zones de bruit n°13, 14 et 15	6	6	5	5
	Fourdrain et Crépy	zones de bruit n°16 à 20	12	12	12	12
	Crépy	zones de bruit n°21 et 22	3	3	3	3
	Crépy	zone de bruit n°23	0	0	0	0
	Besny-et-Loisy	zone de bruit n°24	1	1	1	1
	Laon	zone de bruit n°25	1	1	0	0
	Athies-sur-Laon	zones de bruit n°26 et 27	3	3	0	0
	Bellenglise	zones de bruit n°28 et 29	6	6	0	0
	St Quentin	zone de bruit n°30	1	1	1	1
	St Quentin	zone de bruit n°31	7	7	4	4
St Quentin	zone de bruit n°32	6	6	1	1	

¹ Dont 1 établissement de santé

² Pas de PNB confirmé lors de l'étude acoustique complémentaire sur la RD1029 recartographiée

³ Idem note ⁽²⁾

⁴ Nombres corrigés par rapport au PPBE ph 3

Route	Commune	N° zones de bruit	Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés super PNB	dont logements super PNB
RD1044	St Quentin	zones de bruit n° <u>33</u> , <u>34</u> et <u>35</u>	39	39	0	0
RD181	Laon	zone de bruit n° <u>1</u>	20	29	3	9
	Laon	zone de bruit n° <u>2</u>	28	28	0	0
RD300	Harly et Rouvroy	Aucune zone de bruit	0	0	0	0
RD338	Condren	zone de bruit n° <u>1</u>	1	1	0	0
	Condren et Tergnier	zones de bruit n° <u>2</u> , <u>3</u> , 4 à <u>7</u> , <u>8</u> à <u>24</u> et 25	102	110	0	0
RD5	Laon	zone de bruit n° <u>1</u>	3	3	0	0
	Laon	zones de bruit n° <u>2</u> et <u>3</u>	13	17	0	0
D541 (ex-D51)	Chambry	zone de bruit n° <u>1</u>	2	2	0	0
RD51	Laon	zone de bruit n°2 (non identifiée dans le PPBE ph 2, hors PPBE ph 4)	0	0	0	0
RD6	Belleu	zone de bruit n° <u>1</u> (non identifiée dans le PPBE ph 2)	5	5	0	0
D679	Rouvroy	zone de bruit n° <u>1</u>	2	2	0	0
D81	Villers-Cotterêts	zones de bruit n° <u>1</u> et <u>2</u>	29	31	3	3
D925	Bucy-le-Long	zones de bruit n° <u>1</u> et <u>2</u>	3	3	1	1
RD967	Laon	Aucune zone de bruit	0	0	0	0
Total		102 zones de bruit étudiées 83 zones avec PNB	353	378	53	61

Observations :

La priorité est de traiter les super PNB.

Un établissement de **santé** est concerné par des niveaux sonores dépassant les valeurs limites.

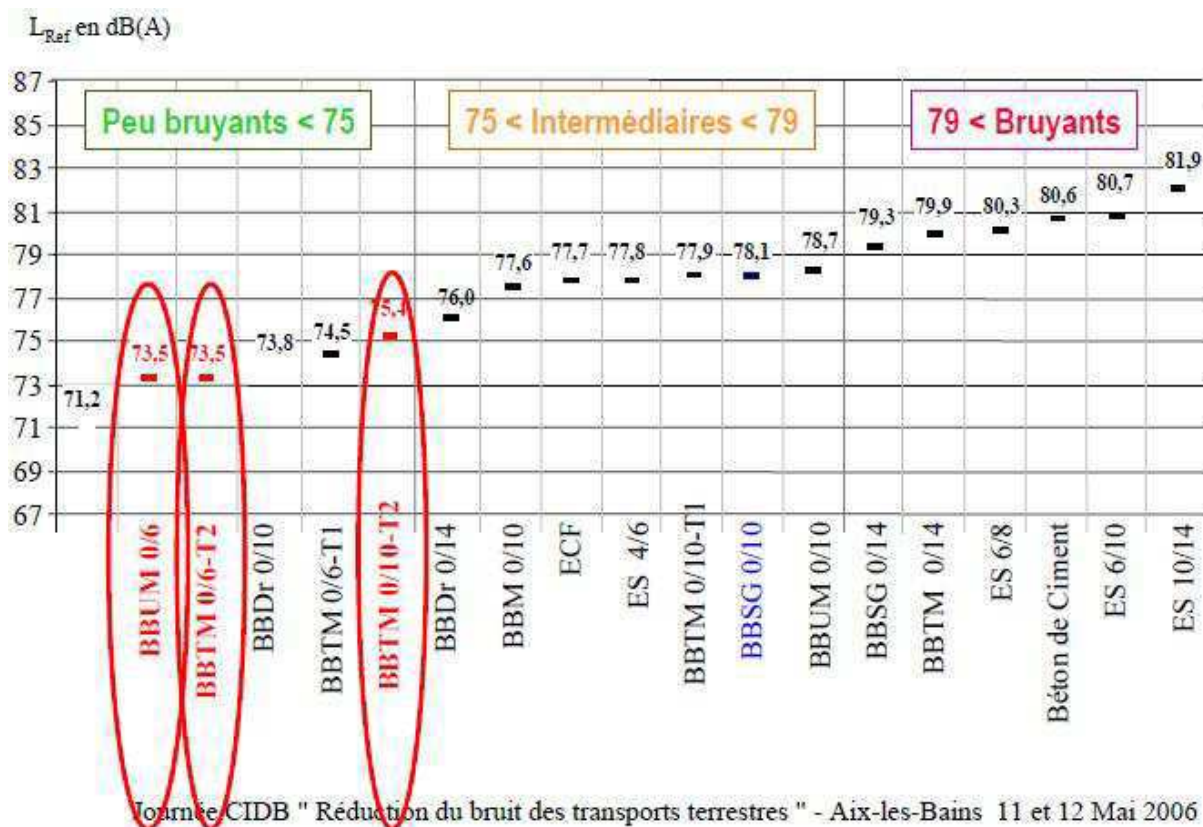
6.2 Propositions d'actions

Les mesures nouvelles envisageables dans le cadre du présent PPBE regroupent des actions de réduction à la source et des actions sur les récepteurs et consistent essentiellement à poursuivre les actions engagées en 2013.

6.2.1 Eléments de politique générale

Le Conseil départemental a profité de l'obligation de réaliser un PPBE pour réfléchir à la façon d'adapter sa politique générale pour mieux intégrer la problématique du bruit.

- ◆ Les couches de roulement des routes traversant des zones habitées seront systématiquement (sauf avis technique contraire) programmées en **enrobés choisis en fonction de leurs performances acoustiques décrits ci-dessous** lors de leur renouvellement, qu'elles se situent en zone de bruit ou pas.



- ♦ La problématique du bruit sera intégrée systématiquement à toute **réflexion d'aménagement**.

En effet, le bruit n'est qu'une clé d'entrée d'un problème plus vaste (sécurité, mobilité, paysage, etc...) à considérer de manière globale.

- ♦ Conformément à l'article R123-14 du Code de l'urbanisme, les communes annexent les arrêtés de **classement sonore** des voies bruyantes à leurs documents d'urbanisme. Par ce biais, on s'assure de l'information et du respect des prescriptions d'isolation acoustiques des bâtiments. Les cartes de bruit ne sont pas opposables mais peuvent être jointes aux Plans Locaux d'Urbanisme par les communes. L'arrêté préfectoral de classement sonore de l'Aisne a été modifié le 11/08/2016.

6.2.2 Principes généraux par zones

Les différentes actions permettant de réduire le bruit routier en agglomération, relèvent souvent de la gestion du trafic et donc de la compétence du maire.

Les principes suivants ont donc été arrêtés :

- ♦ Lorsqu'un aménagement global est proposé sur une route départementale, le Conseil départemental pourra financer les travaux relevant de sa maîtrise d'ouvrage (chaussée) et demander que soient étudiés des aménagements de sécurité visant à réduire la vitesse des usagers et donc le bruit.

L'ensemble des propositions d'actions devra faire l'objet d'études complémentaires coordonnées afin de définir précisément les travaux à réaliser.

Les **accords des autorités ou organismes compétents** sur les actions programmées sont présentés en annexe 5.

6.2.3 Propositions et justification d'actions nouvelles

Les actions envisagées consisteraient :

- A rénover à l'échéance de leur renouvellement des couches de roulement en enrobés choisis en fonction de leurs performances acoustiques pour les 83 zones de bruit compte tenu de leur situation.
- A réaliser des protections de façade en complément de la couche de roulement pour les habitations PNB, en priorité celles affectées par un dépassement simultané des niveaux L_{DEN} et L_N (super PNB) dans les zones de bruit n°2 de la RD1, n°1 de la RD1003, n°4 de la RD1029, n°3, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 16 à 22, 24, et 30 à 32 de la RD1044, n°1 de la RD181, n°2 de la RD81 et n°2 de la RD925, en sollicitant des participations financières extérieures.

7. FINANCEMENTS DISPONIBLES ET ECHEANCES PREVUES POUR LA MISE EN OEUVRE DES MESURES

Les éléments de financements et les échéances envisagées pour la mise en œuvre des mesures ont été détaillés dans le chapitre précédent, zone de bruit par zone de bruit.

Le Conseil départemental de l'Aisne pourrait sous réserve de disponibilités budgétaires et pour les 5 ans à venir :

- ◆ Poursuivre la mise en place **d'enrobés choisis en fonction de leurs performances acoustiques** dans les zones agglomérées, lors du renouvellement des couches de roulement ;
- ◆ Réaliser une étude acoustique de confirmation des PNB sur les sections nouvelles ou prolongées puis poursuivre les diagnostics (ou audits) mixtes acoustiques et thermiques dans les **zones « à traiter »** et **« non prioritaires »**, avec le cas échéant des participations financières extérieures.
- Puis poursuivre, dans les **zones « à traiter »** et **« non prioritaires »**, la protection des façades en complément de la couche de roulement, (en priorité les habitations affectées par un dépassement simultané des niveaux L_{DEN} et L_N (super PNB) dans les zones de bruit n°2 de la RD1, n°1 de la RD1003, n°4 de la RD1029, n°3, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 14, 15, 16 à 22, 24, et 30 à 32 de la RD1044, n°1 de la RD181, n°2 de la RD81 et n°2 de la RD925, avec le cas échéant des participations financières extérieures.

Le budget nécessaire pour la mise en œuvre de **la totalité des actions du PPBE pourrait être compris entre 1 570 000€ HT et 3 740 000€ HT, dont de 1 486 000 €HT à 3 222 000€ HT pour le Conseil départemental** (enrobés et protections de façades super PNB ou enrobés et protection de façades de tous les PNB) se répartissant comme suit (montants arrondis, déduction faite des travaux de façades déjà réalisés) :

Enrobés acoustiquement performants	Protection des façades	Total
1 090 000€ HT dont 192 000€ HT de surcoût par rapport à des enrobés classiques (fixé à 20%)	De 480 000€ HT à 2 650 000€ HT	De 1 570 000€ HT à 3 740 000€ HT

Soit un coût net compris entre environ 588 000€ HT et 2 324 000€ HT pour le PPBE en plus-value par rapport à l'entretien en enrobés classiques augmenté du coût de la protection des façades.

La répartition financière pour les protections de façades des super PNB ou de l'ensemble des PNB pourrait être :

Etudes et travaux : de 480 000€ HT à 2 650 000€ HT se décomposant comme suit :

CD02 de 396 000€ HT à 2 132 000€HT
Propriétaires de 84 000€ HT à 518 000€ HT

Suite à l'achèvement de la convention avec l'ADEME en décembre 2020, le Conseil départemental pourrait s'engager à poursuivre le financement des diagnostics acoustiques et thermiques, ainsi que des travaux, dans les mêmes conditions que celles prévues dans cette convention pour les bénéficiaires qui en feraient la demande, en priorisant le traitement des super PNB.

Conditions suspensives : budget insuffisant, refus des propriétaires de réaliser les audits mixtes ou de signer les conventions relatives à l'exécution du présent PPBE.

8. IMPACT DES MESURES SUR LES POPULATIONS

L'impact acoustique des mesures présentées dans ce PPBE permet de répondre aux objectifs fixés par la réglementation, à savoir la réduction du bruit lié à la route et donc la suppression des points noirs du bruit existants le long des routes départementales.

L'ensemble des actions présentées dans ce document permettrait d'atteindre l'objectif suivant :

378 logements PNB traités bénéficiant à 870 personnes environ (incluant 13 logements dont 2 super PNB déjà traités sur décision de leur propriétaire¹).

9. MISE A DISPOSITION DU PUBLIC

Conformément à l'article R-572-9 du Code de l'Environnement, le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières du Département de l'Aisne a été mis à la disposition du public durant 2 mois.

L'Assemblée départementale du Conseil départemental du 24 juin 2024 a approuvé les modalités de publicité et de mise à disposition du public présentées ci-dessous.

9.1 Modalités de publicité et de mise à disposition du public

La population a été invitée à prendre connaissance du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières du Département de l'Aisne, réalisé en application de la Directive Européenne CE2002/49 du 25 juin 2002 : **du 19/08/2024 au 19/10/2024 inclus**.

Au préalable, un avis faisant connaître la date à compter de laquelle le dossier serait mis à la disposition du public a été publié le **19/08/2024** dans le journal l'Union ainsi que dans le journal l'Aisne Nouvelle, aux rubriques « annonces légales et officielles ».

Le dossier était consultable :

- Sur le site Internet du Conseil départemental de l'Aisne : <http://www.aisne.com>. Le public pouvait déposer ses observations dans la boîte aux lettres électronique dédiée.

¹ Pour mémoire environ 45% des logements objet d'un diagnostic acoustique ne nécessitaient pas de travaux de façade.

- Dans les locaux du Conseil départemental, Direction de la Voirie Départementale / SEE à Laon, sur rendez-vous du lundi au vendredi, de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h30. Le public pouvait déposer ses observations sur un registre prévu à cet effet.

Aucune observation n'a été recueillie par écrit ou par courriel / Les observations suivantes ont été reçues : XXX

Le site internet a été consulté selon le graphique ci-dessous.
[Statistiques consultation aisne.com]

Il y a eu /n'y a pas eu des visites à la DVD.

9.2 Suites données aux remarques

Sans objet./A compléter

9.3 Doléances relatives aux nuisances sonores

Sans objet.

10. ACCORDS DES AUTORITES COMPETENTES

Conformément à l'article R-572-8 du Code de l'Environnement, sont joints en annexe 5 du PPBE les accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures envisagées.

10.1 Identifications des autorités compétentes

Comme mentionné au paragraphe 6.2.2, les principales actions d'exploitation permettant de réduire le bruit routier en agglomération relèvent de la gestion du trafic et sont donc de la compétence du Maire.

Pour les cas de multi-exposition, aucune autorité compétente supplémentaire n'a été identifiée :

- ◆ 4 sites potentiels ont été identifiés lors de l'étude acoustique préalable :
 - 1 site sur la RD181 à Laon le long des voies ferrées : la contribution du trafic ferroviaire est négligeable selon les résultats du point de mesure longue durée ;
 - 1 site sur la RD338 à Tergnier : le point de mesure de courte durée situé à 100m des voies ferrées n'a pas montré d'émergence du bruit ferroviaire. Le bâtiment le plus proche des voies n'est pas un PNB routier, mais pourrait être concerné par un dépassement dû au trafic ferroviaire ;
 - 1 site sur la RD51 (section hors PPBE phase 4) à Laon au passage à niveau n°78 : les 2 bâtiments ne sont pas des PNB routiers et la contribution du trafic ferroviaire est négligeable selon les résultats du point de mesure de courte durée ;
 - 1 site sur la RD1029 à St Quentin au niveau du carrefour dénivelé avec 4 voies communales (place Dufour-Denelle) : la contribution seule du trafic de la RD1029 est inférieure au seuil PNB pour les 2 bâtiments les plus exposés (au plus 64dB(A) à l'angle du boulevard Henri Martin et au plus 66dB(A) avenue de Paris¹). Selon la carte de bruit stratégique de type C jointe au PPBE phase 2 de la ville de St Quentin, les façades de l'avenue de Paris et du boulevard Victor Hugo sont exposées à un niveau sonore au moins égal au seuil PNB. Ce bâtiment avenue de Paris relève donc

¹ Mesures de l'étude acoustique préalable Acouphen.

de la compétence de la Commune, compte-tenu du principe de composition des niveaux sonores.

CONCLUSION

L'application du présent PPBE mis à jour permettrait de répondre aux objectifs de la réglementation puisqu'il propose des actions de résorption des situations critiques de l'ensemble des zones de bruit identifiées.

Glossaire

ADEME	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
BBDr	Béton Bitumineux Drainant
BBSG	Béton Bitumineux Semi Grenu
BBTM	Béton Bitumineux Très Mince
CEREMA	Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
DDT 02	Direction Départementale des Territoires de l'Aisne
ENS	Espace Naturel Sensible
GBA	Glissière en Béton Armé
PNB	Point Noir du Bruit
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
RD	Route Départementale
SIC	Site d'Importance Communautaire
ZBC	Zone de Bruit Critique
ZICO	Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique
ZPPAUP	Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager
dB (A)	décibel pondéré A, unité de mesure du niveau de pression acoustique

Annexe 1. Arrêté du 16/02/2023

Les sections de routes départementales non déclassées mentionnées dans l'arrêté et concernées par des dépassements des valeurs limites en L_{DEN} et en L_N sont présentées sur les planches 2.2 à 2.5



Direction départementale
des territoires

ARRÊTÉ modificatif
portant approbation des cartes de bruit des
infrastructures routières dont le trafic annuel est
supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires
dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages
de trains par an, dans le département de l'Aisne
(4^{ème} échéance)

LE PREFET DE L' AISNE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre national du Mérite

Vu la directive européenne 2002/49/CE du Parlement et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit;

Vu le code de l'Environnement, notamment ses articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-12 ;

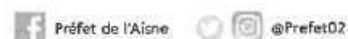
Vu l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

Vu l'arrêté préfectoral no 2018-615 du 26 novembre 2018 arrêtant les cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train, dans le département de l'Aisne (3^{ème} échéance);

Vu l'arrêt préfectoral du 18 octobre 2022 portant approbation des cartes de bruit des infrastructures du réseau routier national concédé dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules, dans le département de l'Aisne ;

Vu les données cartographiques communiquées par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement le 11 janvier 2023 pour le réseau routier non concédé et le réseau ferroviaire du département de l'Aisne ;

50, boulevard de Lyon
02011 LAON Cedex
Affaire suivie par : Michel DURAND
Tél. : 03 23 24 65 80
Mél. : ddt-ism@aisne.gouv.fr / michel.durand@aisne.gouv.fr



Considérant que les cartes de bruit doivent être réexaminées et, le cas échéant, révisées, au moins tous les 5 ans ;

Considérant que ce réexamen a conduit à une révision de la cartographie des infrastructures routières recevant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires de l'Aisne ;

ARRETE

Article 1^{er} : objet de l'arrêté

L'arrêté préfectoral du 18 octobre 2022 portant approbation des cartes de bruit des infrastructures du réseau routier national concédé dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, dans le département de l'Aisne (4^{ème} échéance) est modifié comme suit :

I. Sont arrêtées les cartes de bruit stratégiques de 4^{ème} échéance des infrastructures routières non concédées, situées dans le département de l'Aisne, selon les modalités ci-après. Elles concernent les infrastructures suivantes :

- **Réseau routier national non concédé** : Les nationales 2 et 31
- **Réseau routier départemental** :

Nom de l'itinéraire
D181
D1029
D541
D1003
D1032
D6
D5
D1
D925
D338
D1044
D967
D300
D679
D81

• **Voies communales au niveau des communes de :**

- Harly
- Soissons
- Villeneuve-Saint-Germain
- Saint-Quentin
- Laon
- Château-Thierry

II. Sont arrêtées les cartes de bruit de 4^{ème} échéance des infrastructures ferroviaires, situées dans le département de l'Aisne, selon les modalités ci-après. Elles concernent les infrastructures suivantes :

Lignes	Début	Finissant	PK début	PK fin
242000	Mennessis	Saint-Quentin	136+727	153+037
70000	Charly-sur-Marne	Château-Thierry	77+778	94+488
5000 (LGV)	Marigny-en-Orxois	Villers-Agron-Aiguizy	48+577	90+407
JUM022-261000	Tergnier	Mennessis-	71+719	79+234
JUM022-242000	Tergnier	Mennessis-	130+878	136+727

JUM022 : lignes ferrées jumelées entre Tergnier et Mennessis

Article 2 : contenu des cartes de bruit stratégiques

Les cartes de bruit comprennent :

- I. Des documents graphiques, listés ci-après :
 - deux représentations graphiques des zones exposées au bruit indiquant la graduation de l'exposition au bruit appelées carte « de type a » à l'aide des courbes isophones avec un pas de 5 dB(A)
 - 1 – selon l'indicateur Lden (sur 24h) allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus ;
 - 2 – selon l'indicateur Ln (en période de nuit) allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus ;
 - deux représentations graphiques des zones de dépassement de valeurs limites, appelées cartes « de type c » qui concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements de soins et de santé ou d'enseignement :
 - 1- où l'indicateur Lden dépasse 68 dB(A) pour les voies routières ou sur le réseau des LGV et 73 dB(A) pour les voies ferroviaires conventionnelles ;
 - 2- où l'indicateur Ln dépasse 62 dB(A) pour les voies routières ou sur le réseau des LGV et 65 dB(A) pour les voies ferroviaires conventionnelles

- II. Les cartes sont accompagnées :
- d'un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration.
 - d'estimation :
 - o du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation, du nombre d'établissement d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
 - o d'une évaluation du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles dus à l'exposition au bruit mentionnée à l'article R. 572-6 du code de l'environnement
 - o de la superficie totale en kilomètres carrés exposée à des valeurs Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

Article 3 : publication

Le présent arrêté et les cartes de bruit sont mises en ligne sur le site internet des services de l'État du département de l'Aisne à l'adresse suivante: www.aisne.gouv.fr/politiques/publiques/environnement/bruit

Les documents sont consultables à la Direction départementale des territoires – 50 Boulevard de Lyon - 02011 Laon cedex

Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Aisne.

Article 4 : notification

Les cartes de bruit sont transmises aux gestionnaires des voies en vue de l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement correspondant.

Article 5 : abrogation

L'arrêté préfectoral n° 2018-615 du 26 novembre 2018 portant approbation au titre de l'échéance 3 de la directive 2002/49/CE des cartes de bruit des infrastructures routières et ferrées situées dans le département de l'Aisne et recevant respectivement un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules ou de plus de 30 000 passages est abrogé.

Article 6 : recours

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif d'Amiens, dans un délai de deux mois à compter de sa publication au recueil des actes administratifs.

Le tribunal administratif d'Amiens peut également être saisi directement par les personnes physiques et morales par l'intermédiaire de l'application « Télérecours citoyens ». L'information et l'accès au service sont disponibles à l'adresse suivante : <https://www.telerecours.fr>

Article 7 : exécution

Le secrétaire général de la préfecture de l'Aisne, le président du conseil départemental de l'Aisne, les sous-préfets d'arrondissement, le maire de Laon, le maire de Château-Thierry, le Maire de Soissons, le maire de Saint-Quentin, le maire de Harly, le maire de Villeneuve-Saint-Germain et le directeur départemental des territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement des Hauts de France et au Directeur Général de la Prévention des risques du Ministère de la Transition Écologique.

Fait à Laon, le **16 FEV. 2023**

Le Préfet de l'Aisne,

Pour le Préfet, et par délégation,
Le Secrétaire Général,


Alain NGOUOTO

Annexe 2. Aide à la compréhension

Définitions usuelles

dB(A) : unité physique de la pression acoustique, pondérée « A » pour tenir compte de la sensibilité de l'oreille humaine en fonction de la fréquence du son.

Niveau LAeq (T) : niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, intégrant l'ensemble des bruits perçus au cours de la période T.

Quelques repères

- ◆ Une variation du niveau de bruit de 1 dB(A) est à peine perceptible
- ◆ Une variation du niveau de bruit de 3 dB(A) est perceptible
- ◆ Une variation du niveau de bruit de 10 dB(A) correspond à une sensation de « deux fois plus fort ».

A titre informatif, le schéma ci-après présente une correspondance entre l'échelle des niveaux sonores, un type d'ambiance ainsi que l'effet induit en termes d'intelligibilité de la parole.

Echelle des niveaux sonores

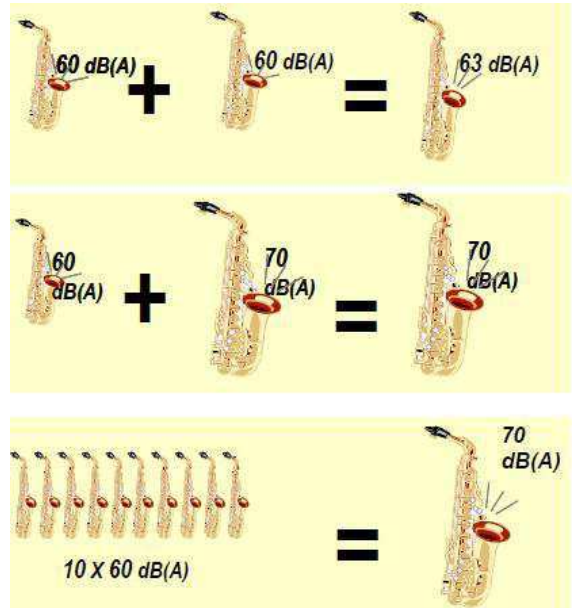
SENSATION MOYENNE	NIVEAU SONORE	TYPE D'AMBIANCE EXTERIEURE	CONVERSATION
Très bruyant	80 dB(A)	Autoroute, Périphérique, chantier,...	Difficile
Bruyant	70 dB(A)	Rue animée, Grand boulevard,...	En parlant fort
Bruit urbain modéré	60 dB(A)	Centre ville, Rue de distribution,...	
Relativement calme	50 dB(A)	Secteur résidentiel, Rue de desserte,...	A voix normale
Bruit de fond calme	40 dB(A)	Intérieur cour, campagne	
Très calme	30 dB(A)	Ambiance nocturne en milieu rural	A voix basse
Silence	20 dB(A)	Désert	

Ces éléments ne sont évidemment présentés qu'à titre indicatif, la perception du bruit ayant un fort aspect subjectif et dépendant du contexte local ou temporel.

Il n'est généralement admis qu'en milieu urbain, un environnement sonore moyen à moins de 65 dB(A) en L_{DEN} et moins de 60 dB(A) en L_N peut être considéré comme relativement acceptable. Ces valeurs ne sont pas réglementaires mais permettent une première analyse.

LES PIEGES DU DECIBEL

Le Décibel est une unité logarithmique. La manipulation des niveaux exprimés en dB est délicate et parfois troublante. Ainsi, lorsque l'énergie sonore est multipliée par 2, le niveau sonore est « seulement » augmenté de 3 dB(A).



LES INDICATEURS REGLEMENTAIRES

La directive européenne impose au minimum la représentation des indicateurs de bruit global L_{DEN} et L_N , pour chaque source (ou pour un cumul de sources).

Ces indicateurs correspondent au bruit incident sur les façades et ne tiennent pas compte de la dernière réflexion.

L_{DEN} (niveau sonore : jour + soirée + nuit) : C'est un indicateur global sur 24 heures.

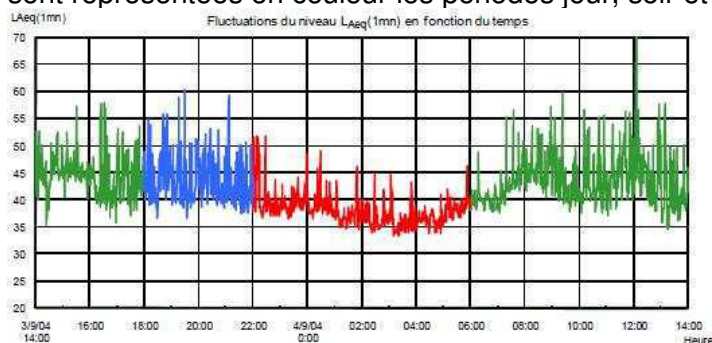
- ◆ 12 h de jour
- ◆ 4 h de soirée
- ◆ 8 h de nuit

L_N (niveau sonore nocturne)

- ◆ 8 h de nuit

$$L_{den} = 10 \log \left(\frac{12 \cdot 10^{10} + 4 \cdot 10^{10+5} + 8 \cdot 10^{10+10}}{24} \right)$$

L'évolution temporelle ci-dessous présente les niveaux sonores sur une période de 24h, où sont représentées en couleur les périodes jour, soir et nuit.



Annexe 3. Mise à jour des estimations de coût, étude des sections nouvelles ou prolongées et rappel des zones de bruit identifiées lors de la phase 3.

I. Récapitulatif des estimations de coût

L'estimation du coût des enrobés a été réalisée sur la base de 62,5 kg/m² et 123 € HT/t (données CD02), chaque section en enrobés s'étendant 100m de part et d'autre de la zone de bruit concernée (sauf en cas de recouvrement entre 2 zones de bruit contiguës).

Chiffrage des couches de roulement dans les Zones de Bruit Critiques

Traitements de façades (en priorité les super PNB) : estimation sur la base du coût moyen HT arrondi des logements déjà traités (y compris part non subventionnable)

RD1

RD	ZONE DE BRUIT	M ²	PRIX HT	SURCOUT HT	PR DEBUT TRAVAUX	PR FIN TRAVAUX	TRAITEMENT FACADE (coût HT)
1	Zb 2	1650	10 535,00 €	1 755,83 €	88+710	88+930	14 200,00 €
1	Zb 3	683	3 109,00 €	518,17 €	88+1008	89+068	-
1	Zb 4	2535	19 494,00 €	3 249,00 €	89+068	89+270	-
1	Zb 6	1989	15 295,00 €	2 549,17 €	94+012	94+246	-
1	Zb 9*	3201	24 616,00 €	4 102,67 €	54+865	55+45	-
1	Zb 10*	2132	16 395,00 €	2 732,50 €	95+1340	96+10	-
1	Zb 11*	2139	16 449,00 €	2 741,50 €	96+145	96+455	-
Total	7 zones traitées	14329 m2	105 893,00 € HT	17 648,83 € HT			14 200,00 €

* zones de bruit nouvelles à confirmer

RD1003

RD	ZONE DE BRUIT	M ²	PRIX HT	SURCOUT HT	PR DEBUT TRAVAUX	PR FIN TRAVAUX	TRAITEMENT FACADE (coût HT)
1003	Zb1	1680	12 919,00	2 153,17 €	17+660	17+870	7 100,00 €
1003	Zb 3*	3344	25 715,00	4 285,83 €	20+0	20+220	-
1003	Zb 4*	2557	19 663,00	3 277,17 €	20+425	20+700	-
1003	Zb 5*	1674	12 873,00	2 145,50 €	20+730	20+910	-
1003	Zb 6*	1860	14 303,00	2 383,83 €	20+910	20+1110	-
1003	Zb 7*	3398	26 131,00	4 355,17 €	20+1760	21+385	-
Total	6 zones traitées	3398 m2	111 604,00 € HT	18 600,67 € HT			7 100,00 €

* zones de bruit nouvelles à confirmer

RD1029

RD	ZONE DE BRUIT	M ²	PRIX HT	SURCOUT HT	PR DEBUT TRAVAUX	PR FIN TRAVAUX	TRAITEMENT FACADE (coût HT)
1029	Zb 4	1456	11 197,00 €	1 866,17 €	15+003	15+211	7 100,00 €
Total	1 zone traitée	1456 m2	11 197,00 € HT	1 866,17 € HT			7 100,00 €

RD1032

RD	ZONE DE BRUIT	M ²	PRIX HT	SURCOUT HT	PR DEBUT TRAVAUX	PR FIN TRAVAUX
1032	Zb 1	1056	8 121,00 €	1 353,50 €	1+890	2+060
1032	Zb 2	1056	8 121,00 €	1 353,50 €	2+060	2+220
1032	Zb 4	1122	8 628,00 €	1 438,00 €	2+220	2+390
Total	3 zones traitées	3234 m2	24 870,00 € HT	4 145,00 € HT		

RD1044

RD	ZONE DE BRUIT	M ²	PRIX HT	SURCOUT HT	PR DEBUT TRAVAUX	PR FIN TRAVAUX	TRAITEMENT FACADE (coût HT)
1044	Zb 0	1540	11 843,00 €	1 973,83 €	23+691	23+911	-
1044	Zb 1 et 2	2086	16 041,00 €	2 673,50 €	24+032	24+348	-
1044	Zb 3	2760	21 224,00 €	3 537,33 €	26+311	26+587	14 200,00 €
1044	Zb 4	1260	9 689,00 €	1 614,83 €	26+587	26+713	-
1044	Zb 5	1740	13 381,00 €	2 230,17 €	26+805	27+012	7 100,00 €
1044	Zb 6	5350	41 142,00 €	6 857,00 €	30+772	31+176	21 300,00 €
1044	Zb 7 et 8	2002	15 395,00 €	2 565,83 €	47+011	47+297	21 300,00 €
1044	Zb 9	2604	20 025,00 €	3 337,50 €	48+273	48+645	14 200,00 €
1044	Zb 10	378	2 907,00 €	484,50 €	49+258	49+204	-
1044	Zb 11	2184	16 795,00 €	2 799,17 €	49+358	49+670	21 300,00 €
1044	Zb 12	2156	16 580,00 €	2 763,33 €	49+670	49+978	21 300,00 €
1044	Zb 14	1785	13 727,00 €	2 287,83 €	52+287	52+542	14 200,00 €
1044	Zb 15	2513	19 325,00 €	3 220,83 €	52+542	52+901	21 300,00 €
1044	Zb 16	2250	17 303,00 €	2 883,83 €	53+340	53+597	7 100,00 €
1044	Zb 17	473	3 637,00 €	606,17 €	53+597	53+660	14 200,00 €
1044	Zb 18 (2 façades sur 5 traitées)	1638	12 596,00 €	2 099,33 €	53+660	53+894	21 300,00 €
1044	Zb 19	1184	9 105,00 €	1 517,50 €	53+894	54+015	14 200,00 €
1044	Zb 20	1224	9 413,00 €	1 568,83 €	54+015	54+168	14 200,00 €
1044	Zb 21	1918	14 749,00 €	2 458,17 €	56+904	57+223	14 200,00 €
1044	Zb 22	539	4 145,00 €	690,83 €	57+223	57+300	7 100,00 €
1044	Zb 24	2100	16 149,00 €	2 691,50 €	60+900	61+100	7 100,00 €
1044	Zb 25	1575	12 112,00 €	2 018,67 €	68+273	68+498	-
1044	Zb 26	2108	16 211,00 €	2 701,83 €	69+716	69+997	-
1044	Zb 27	2799	21 524,00 €	3 587,33 €	70+104	70+415	-
1044	Zb 28*	1725	13 265,00 €	2 210,83 €	12+050	12+280	-
1044	Zb 29*	2325	17 879,00 €	2 979,83 €	12+805	13+100	-
1044	Zb 30*	1672	12 858,00 €	2 143,00 €	18+330	18+550	7 100,00 €
1044	Zb 31*	3435	26 415,00 €	4 402,50 €	18+715	19+150	28 400,00 €
1044	Zb 32*	2394	18 410,00 €	3 068,33 €	19+220	19+450	7 100,00 €
1044	Zb 33*	2470	18 994,00 €	3 165,67 €	19+450	19+775	-

1044	Zb 34*	1178	9 059,00 €	1 509,83 €	19+790	19+945	-
1044	Zb 35*	1687	12 973,00 €	2 162,17 €	19+945	20+145	-
Total	34 zones traités	61512 m2	473 028,00 € HT	78 838,00 € HT			298 200,00 € HT

* zones de bruit nouvelles à confirmer

RD181

RD	ZONE DE BRUIT	M ²	PRIX HT	SURCOUT HT	PR DEBUT TRAVAUX	PR FIN TRAVAUX	TRAITEMENT FACADE (coût HT)
181	Zb 1	1400	10 766,00 €	1 794,33 €	16+722	17+100	63 900,00 €
181	Zb 2	2648	20 363,00 €	3 393,83 €	16+120	16+451	-
Total	2 zones traitées	4048 m2	31 129,00 € HT	5 188,17 € HT			63 900,00 €

RD338

RD	ZONE DE BRUIT	M ²	PRIX HT	SURCOUT HT	PR DEBUT TRAVAUX	PR FIN TRAVAUX
338	Zb 1	2200	16 918,00 €	2 819,67 €	7+900	8+100
338	Zb 2	1631	12 542,00 €	2 090,33 €	9+100	9+333
338	Zb 3	994	7 644,00 €	1 274,00 €	9+333	9+475
338	Zb 8	385	2 961,00 €	493,50 €	9+570	9+625
338	Zb 9	637	4 899,00 €	816,50 €	9+625	9+716
338	Zb 10 et Zb 11	805	6 190,00 €	1 031,67 €	9+716	9+831
338	Zb 12 - Zb 13 et Zb 14	679	5 222,00 €	870,33 €	9+831	9+928
338	Zb 15 - Zb 16 - Zb 17 et Zb 18	1246	9 582,00 €	1 597,00 €	9+928	10+106
338	Zb 19	378	2 907,00 €	484,50 €	10+106	10+160
338	Zb 20 et Zb 21	868	6 675,00 €	1 112,50 €	10+160	10+284
338	Zb 22 - Zb 23 et Zb 24	3349	25 754,00 €	4 292,33 €	10+284	10+738
Total	20 zones traitées	13172 m2	101 294,00 € HT	16 882,33 € HT		

RD5

RD	ZONE DE BRUIT	M ²	PRIX HT	SURCOUT HT	PR DEBUT TRAVAUX	PR FIN TRAVAUX
5	Zb 1	1367	10 512,00 €	1 752,00 €	24+20	24+235
5	Zb 2* et 3*	4047	31 121,00 €	5 186,83 €	23+415	24+20
Total	3 zones traitées	5414 m2	41 633,00 € HT	6 938,83 € HT		

* zones de bruit nouvelles à confirmer

RD541 (ex-D51)

RD	ZONE DE BRUIT	M ²	PRIX HT	SURCOUT HT	PR DEBUT TRAVAUX	PR FIN TRAVAUX
541	Zb 1	1558	11 981,00 €	1 996,83 €	8+304	8+495
Total	1 zone traitée	1558 m2	11 981,00 € HT	1 996,83 € HT		

RD6

RD	ZONE DE BRUIT	M ²	PRIX HT	SURCOUT HT	PR DEBUT TRAVAUX	PR FIN TRAVAUX
6	Zb 1	2632	20 240,00 €	3 373,33 €	32+657	33+095
Total	1 zone traitée	2632 m2	20 240,00 € HT	3 373,33 € HT		

RD679

RD	ZONE DE BRUIT	M ²	PRIX HT	SURCOUT HT	PR DEBUT TRAVAUX	PR FIN TRAVAUX
679	Zb 1*	2936	22 578,00 €	3 763,00 €	2+125	2+410
Total	1 zone traitée	2936 m2	22 578,00 € HT	3 763,00 € HT		

* zone de bruit nouvelle à confirmer

RD81

RD	ZONE DE BRUIT	M ²	PRIX HT	SURCOUT HT	PR DEBUT TRAVAUX	PR FIN TRAVAUX	TRAITEMENT FACADE (coût HT)
81	Zb 1*	1185	9 113,00 €	1 518,83 €	6+192	6+350	-
81	Zb 2*	2228	17 133,00 €	2 855,50 €	6+350	6+647	21 300,00 €
Total	2 zones traitées	3413 m2	26 246,00 € HT	4 374,33 € HT			21 300,00 €

* zones de bruit nouvelles à confirmer

RD925

RD	ZONE DE BRUIT	M ²	PRIX HT	SURCOUT HT	PR DEBUT TRAVAUX	PR FIN TRAVAUX	TRAITEMENT FACADE (coût HT)
925	Zb 1*	1071	8 236,00 €	1 372,67 €	1+535	1+640	-
925	Zb 2*	1467	11 281,00 €	1 880,17 €	3+160	3+348	7 100,00 €
Total	2 zones traitées	2538 m2	19 517,00 € HT	3 252,83 € HT			7 100,00 €

* zones de bruit nouvelles à confirmer

TOTAL	83 zones traitées	119640 m2	1 001 210,00 € HT	166 870,00 € HT	59 super PNB traités : au moins	418 900,00 € HT
--------------	--------------------------	------------------	--------------------------	------------------------	--	------------------------

(2 déjà traités non comptés)

Chiffrage des lacunes entre les zones bruit proches

RD	M2	PRIX	SURCOUT	PR DEBUT TRAVAUX	PR FIN TRAVAUX	LINEAIRE	LARGEUR EN M
338	665	5 114,00 €	852,33 €	9+475	9+570	95	7
1044	1254	9 643,00 €	1 607,17 €	18+550	18+715	165	7,6
1044	532	4 091,00 €	681,83 €	19+150	19+220	70	7,6
1044	114	877,00 €	146,17 €	19+775	19+790	15	7,6
1044	980	7 536,00 €	1 256,00 €	23+911	24+032	140	7
1044	644	4 952,00 €	825,33 €	26+713	26+805	92	7
1044	1078	8 290,00 €	1 381,67 €	49+204	49+358	154	7
1044	1016	7 813,00 €	1 302,17 €	69+997	70+104	127	8
1003	2092,5	16 091,00 €	2 681,83 €	20+220	20+425	225	9,3
1003	279	2 146,00 €	357,67 €	20+700	20+730	30	9,3
181	1626	12 504,00 €	2 084,00 €	16+451	16+722	271	6
1	585	4 499,00 €	749,83 €	88+930	88+1008	78	7,5
1	931,5	7 163,00 €	1 193,83 €	96+10	96+145	135	6,9
Total	11797	90 720,00 €	15 120,00 €			1597	

Coût total pour les enrobés :

1 001 210 + 90 720 = 1 091 930€ HT arrondis à **1 090 000€ HT** dont 191 990€ HT arrondis à 192 000€ HT de surcoût par rapport à des enrobés classiques.

Hypothèse minimale :

Coût total pour les protections de façades des super PNB (à traiter en priorité) :

Etudes et travaux :

480 000€ HT se décomposant comme suit :

Etude acoustique de confirmation des PNB nouveaux ph 4 et AMO traitement des façades

60 000€ HT

Travaux 418 900€ HT arrondis à

420 000€ HT dont :

CD02 336 000€ HT

Propriétaires 84 000€ HT

Coût total du PPBE pour le traitement des chaussées au droit de tous les PNB et des façades des super PNB :

1 090 000 + 480 000 = **1 570 000€ HT**

Dont 1 090 000 + 396 000 = **1 486 000€ HT pour le Conseil départemental** (enrobés, études et protections de façades)

Coût net du PPBE en plus-value par rapport à l'entretien en enrobés classiques augmenté du coût de la protection des façades des super PNB :

$192\ 000 + 396\ 000 = 588\ 000\text{€ HT}$

Coût net moyen par habitant : 674€ environ (sur la base de 873 habitants exposés selon les données de la DDT).

Hypothèse maximale :

Coût total pour les protections de façades des autres PNB (non prioritaires : (378 -61) – 11 déjà traités = 306) :

Travaux 2 172 600€ HT arrondis à **2 170 000€ HT** se décomposant comme suit :

CD02 1 736 000€ HT

Propriétaires 434 000€ HT

Coût total du PPBE pour le traitement des chaussées au droit de tous les PNB et de leurs façades :

$1\ 090\ 000 + 480\ 000 + 2\ 170\ 000 = 3\ 740\ 000\text{€ HT}$

Dont $1\ 090\ 000 + 396\ 000 + 1\ 736\ 000 = 3\ 222\ 000\text{€ HT}$ pour le Conseil départemental (enrobés, études et protections de façades)

Coût net du PPBE en plus-value par rapport à l'entretien en enrobés classiques augmenté du coût de la protection des façades de tous les PNB :

$192\ 000 + 396\ 000 + 1\ 736\ 000 = 2\ 324\ 000\text{€ HT}$

Coût net moyen par habitant : 2662€ environ (sur la base de 873 habitants exposés selon les données de la DDT).

II. Estimation de la réduction d'exposition

Gain

1. Enrobés choisis en fonction de leurs performances acoustiques : 3 à 5 dB(A)¹ en fonction du type d'enrobé, de l'entretien et de la distance de l'habitation à la voie (et sous réserve de traitement global en cas de multi-exposition).
2. Protection de façade : gain à l'intérieur seulement.

III. Sections nouvelles (RD1032, 1044, 300, 679, 81, 925) ou prolongées (RD1, 1003, 1029, 5) identifiées pour la phase 4

Seules les zones de bruit de ces sections nouvelles ou prolongées font l'objet d'une identification pour la phase 4 : les zones de bruits de la phase 3 sont rappelées aux IV et V suivants (cependant le nombre plus élevé de bâtiments potentiellement concernés selon la DDT 02 peut s'expliquer par l'actualisation des cartes de bruit stratégiques et par la non prise en compte du résultat des études acoustiques).

Rappels :

Les zones de bruit sont constituées par les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements de santé et d'enseignement exposés à un dépassement des niveaux sonores L_{den} (en rose) et/ou L_n (en vert). Toutefois, lors des études ultérieures, si des parties de bâtiments identifiées à usage d'habitation s'avèrent être à usage commercial, celles-ci seront exclues des zones de bruit.

Pour les sections nouvelle ou prolongées concernées des routes départementales étudiées en phase 4, 1 établissement de santé (concerné de jour) a été identifié.

Nombre de personnes exposées : 873 environ (selon les données fournies par la DDT).

¹ Annexe 3 de la circulaire DR-DTT-DGPR-DIV du 25 mai 2004.

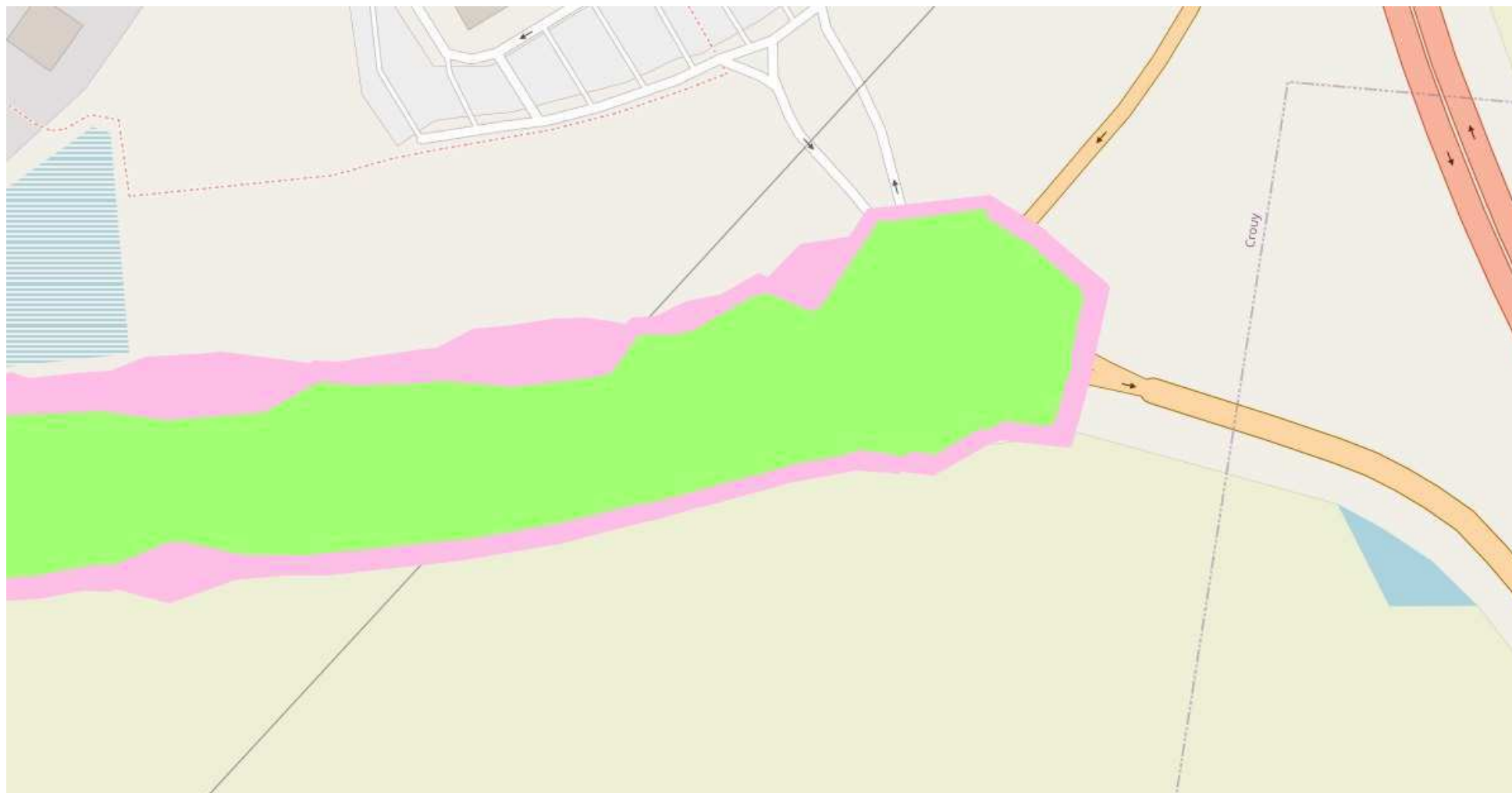
RD1 plan 1



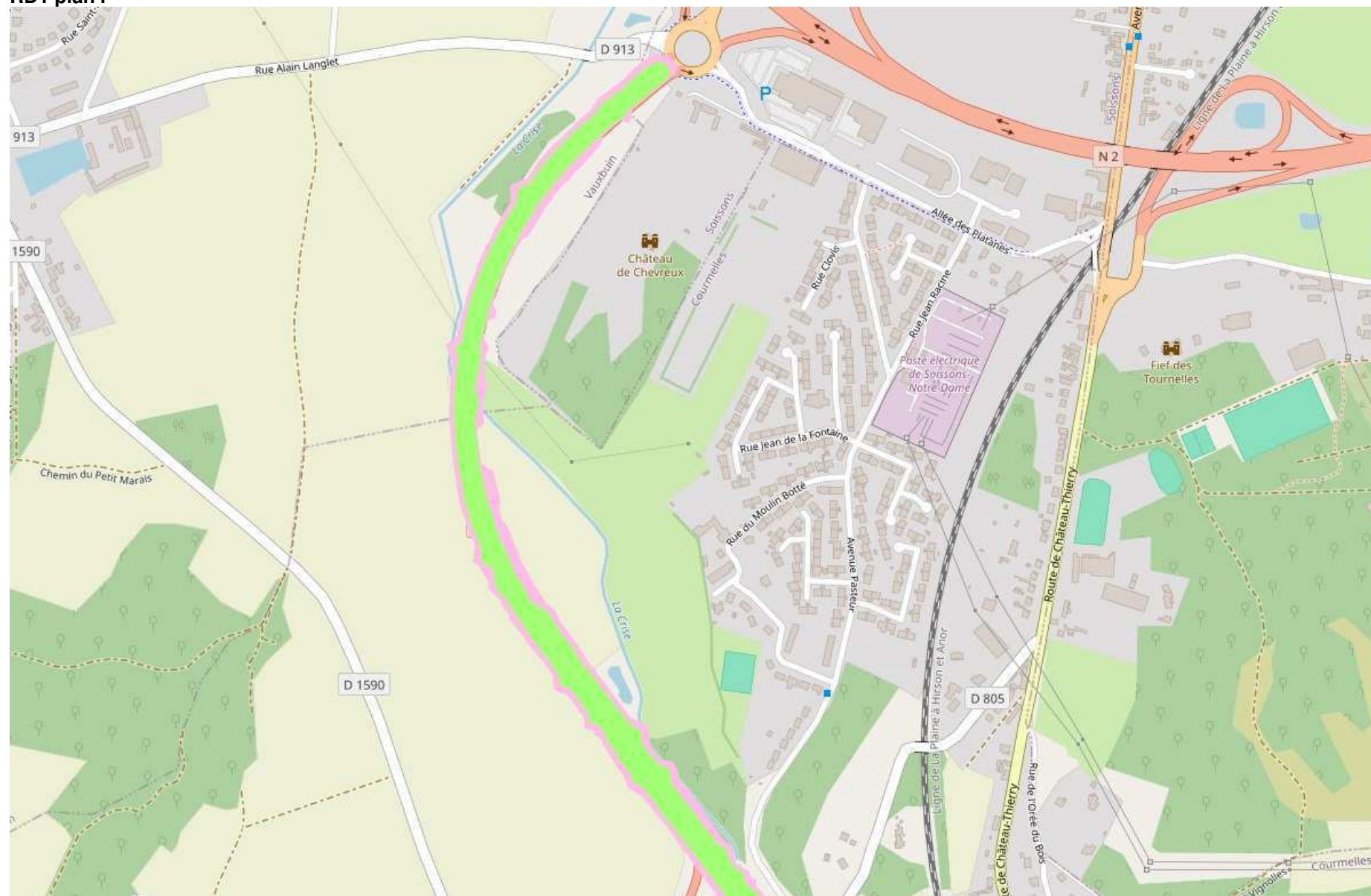
RD1 plan 2



RD1 plan 3



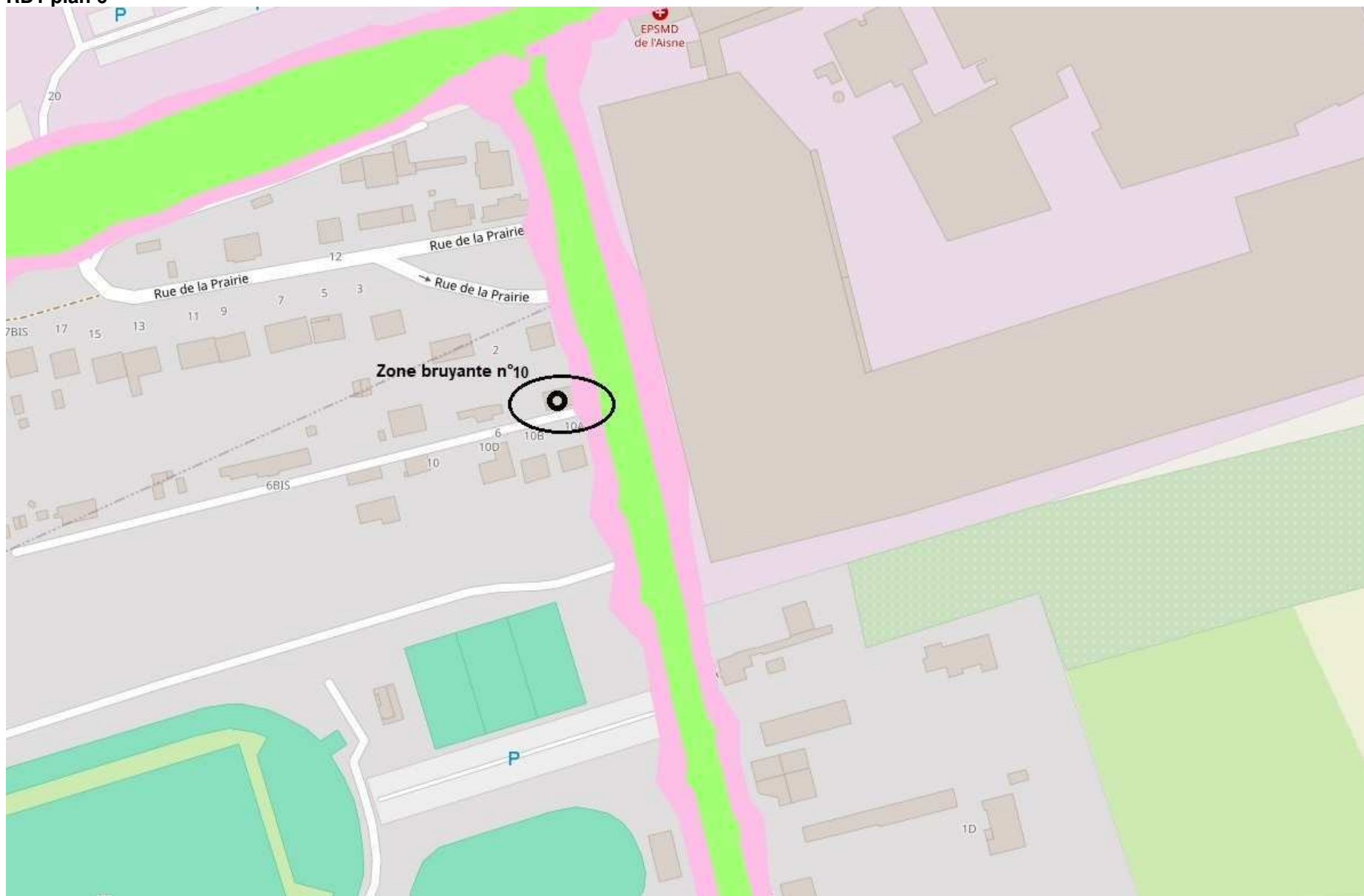
RD1 plan4



RD1 plan 5



RD1 plan 6



RD1 plan 7



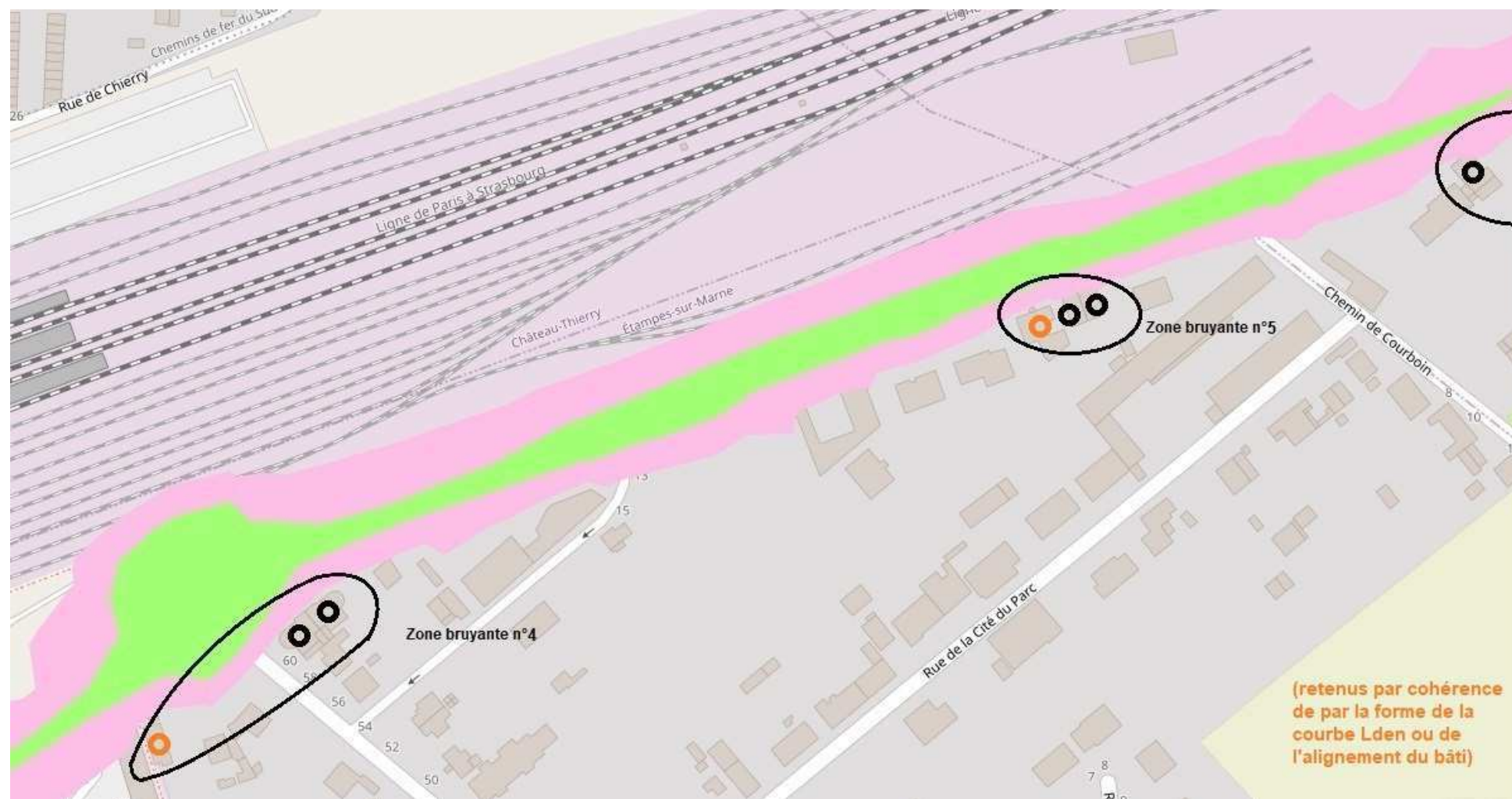
RD1 plan 8



RD1003 plan 1



RD1003 plan 2



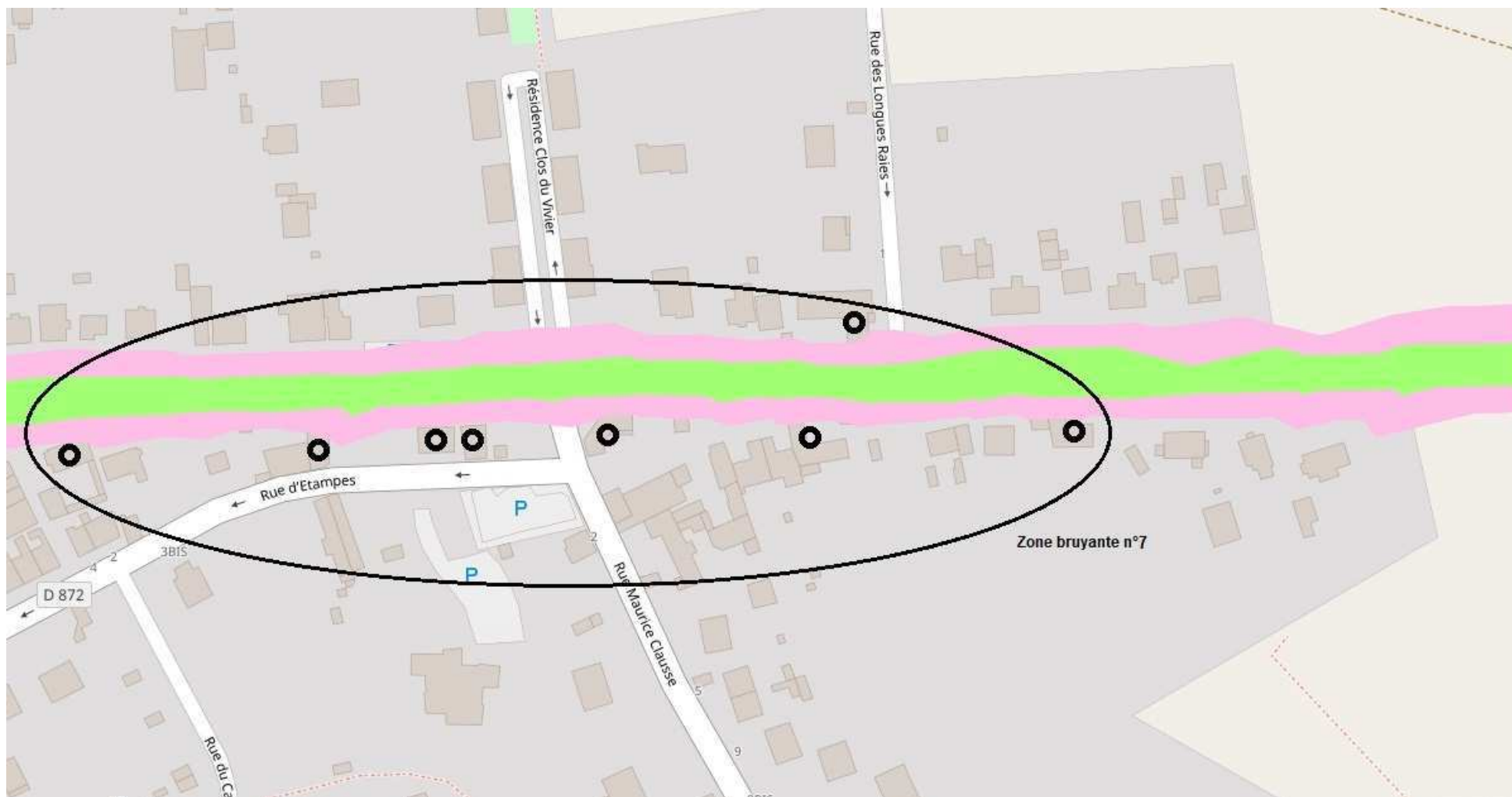
RD1003 plan3



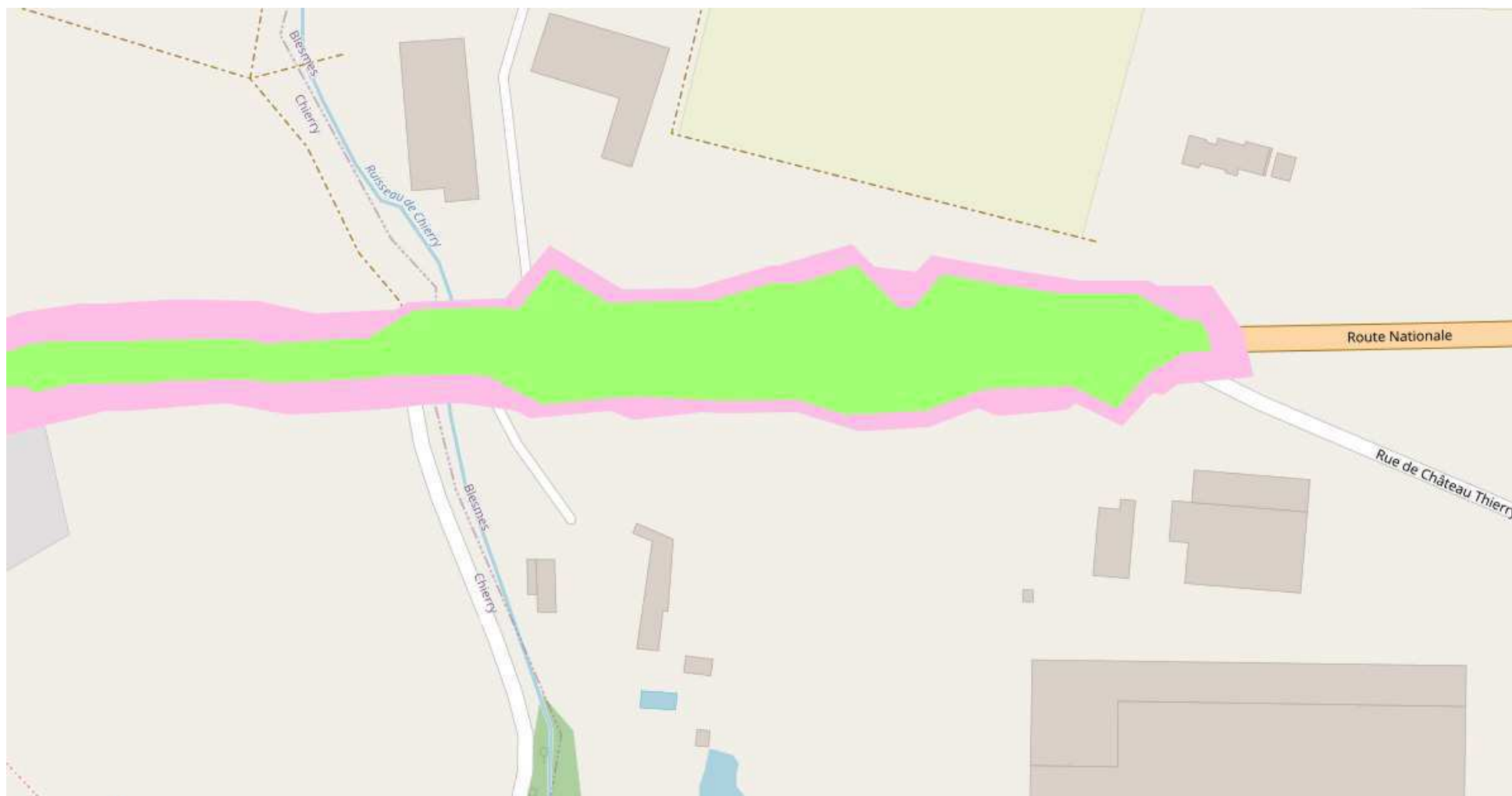
RD1003 plan 4



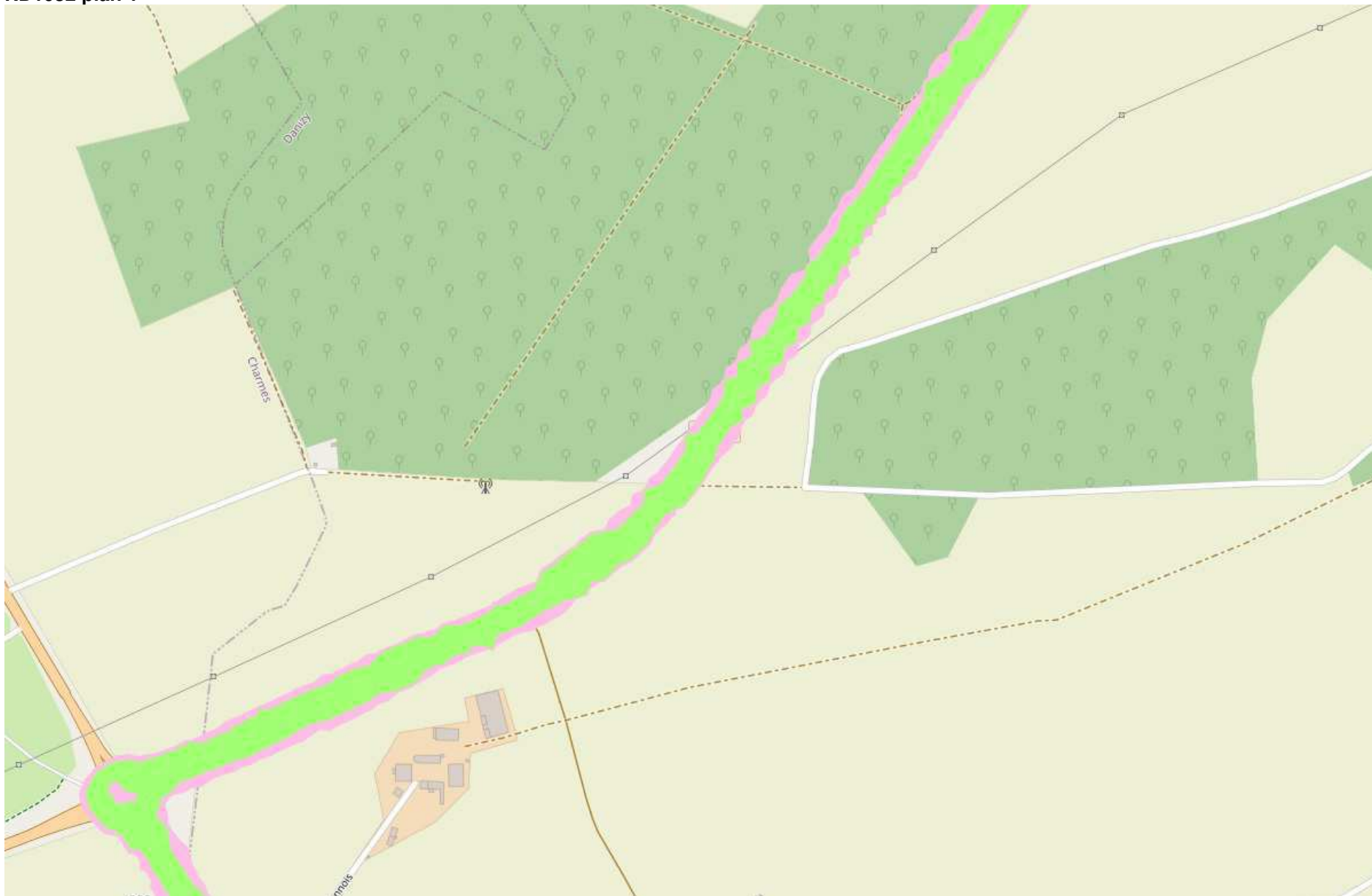
RD1003 plan 5



RD1003 plan 6



RD1032 plan 1



RD1032 plan 2



RD1032 plan 3



RD1032 plan 4



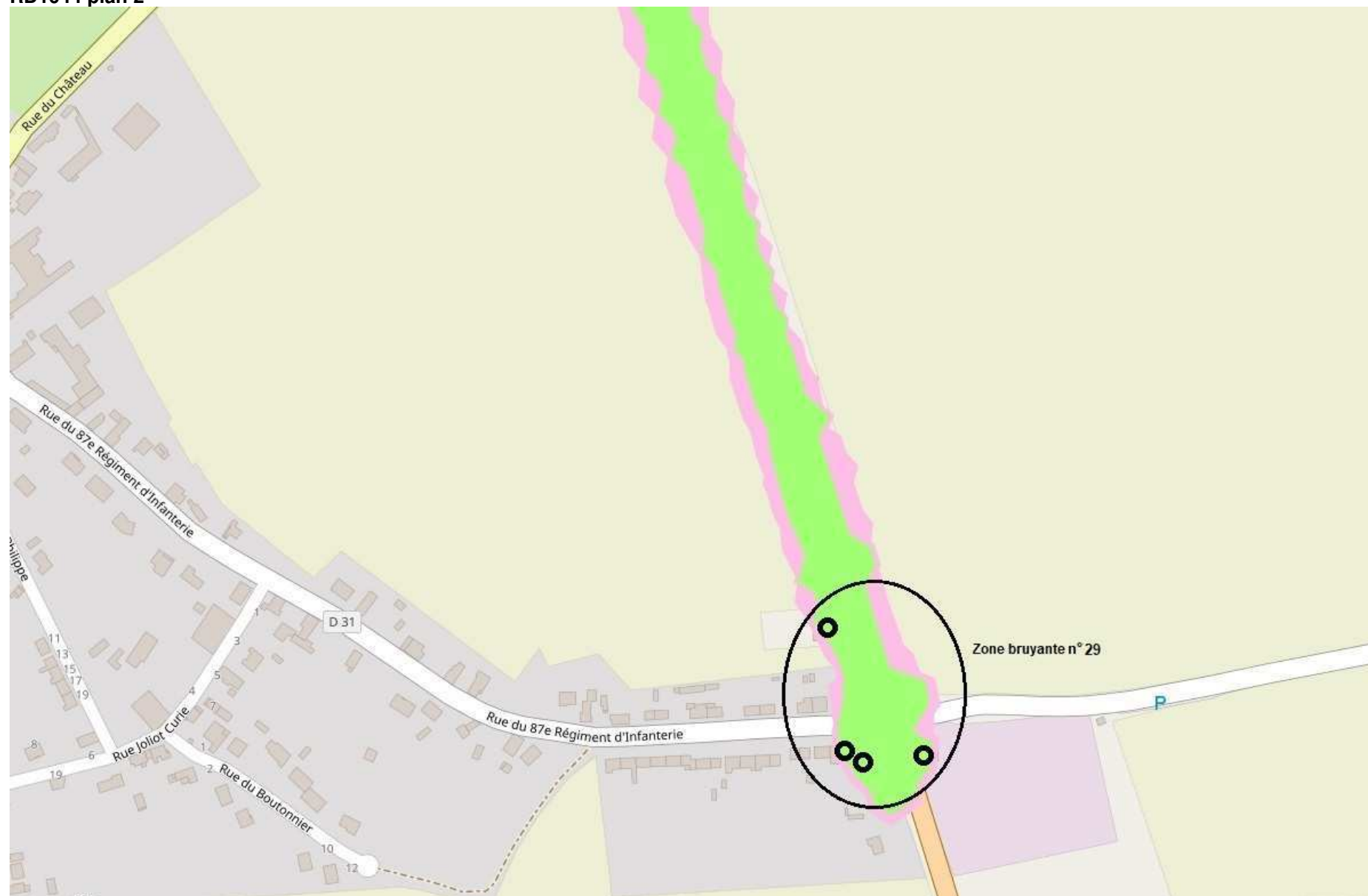
RD1032 plan 5



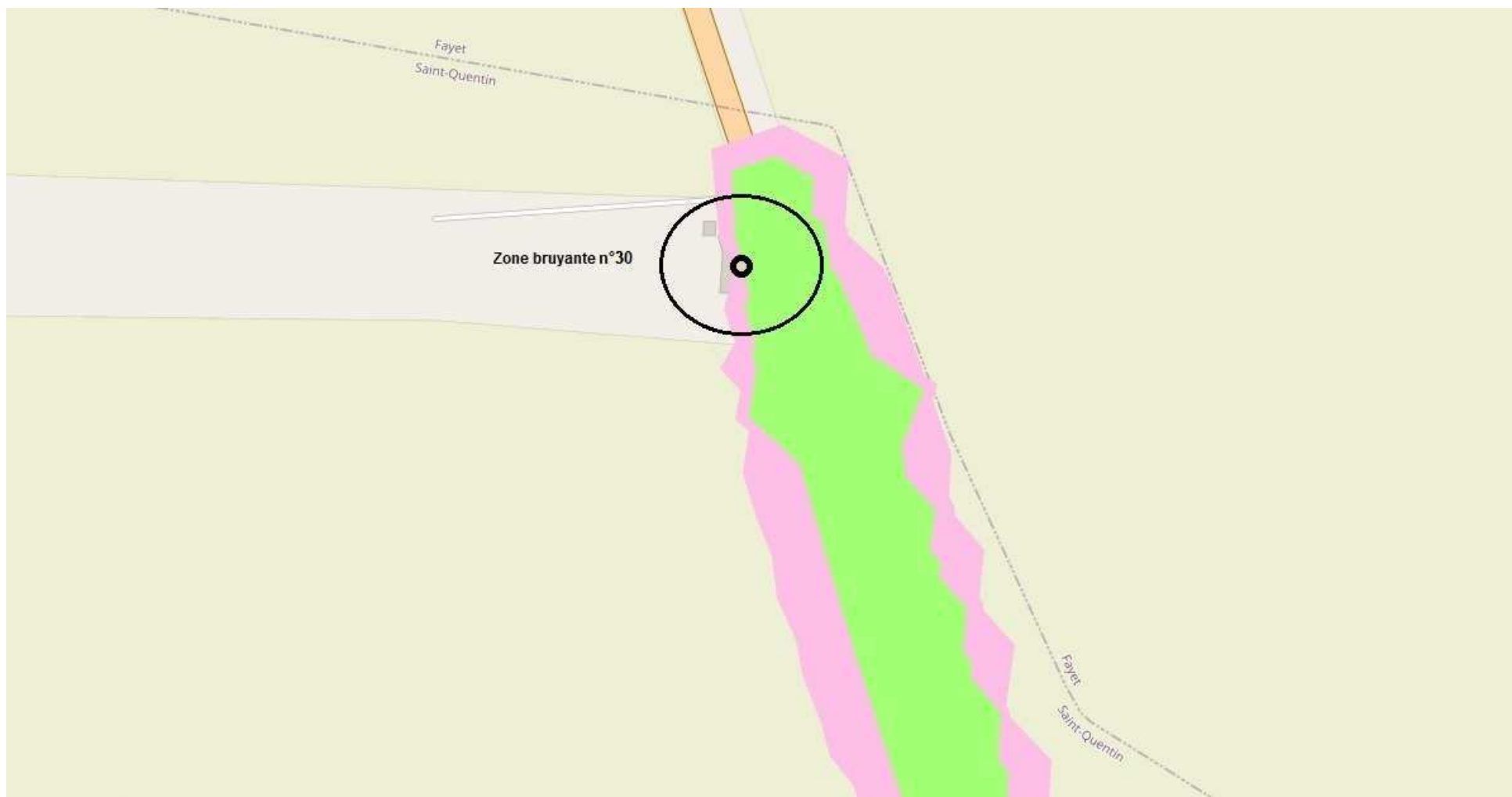
RD1044 plan 1



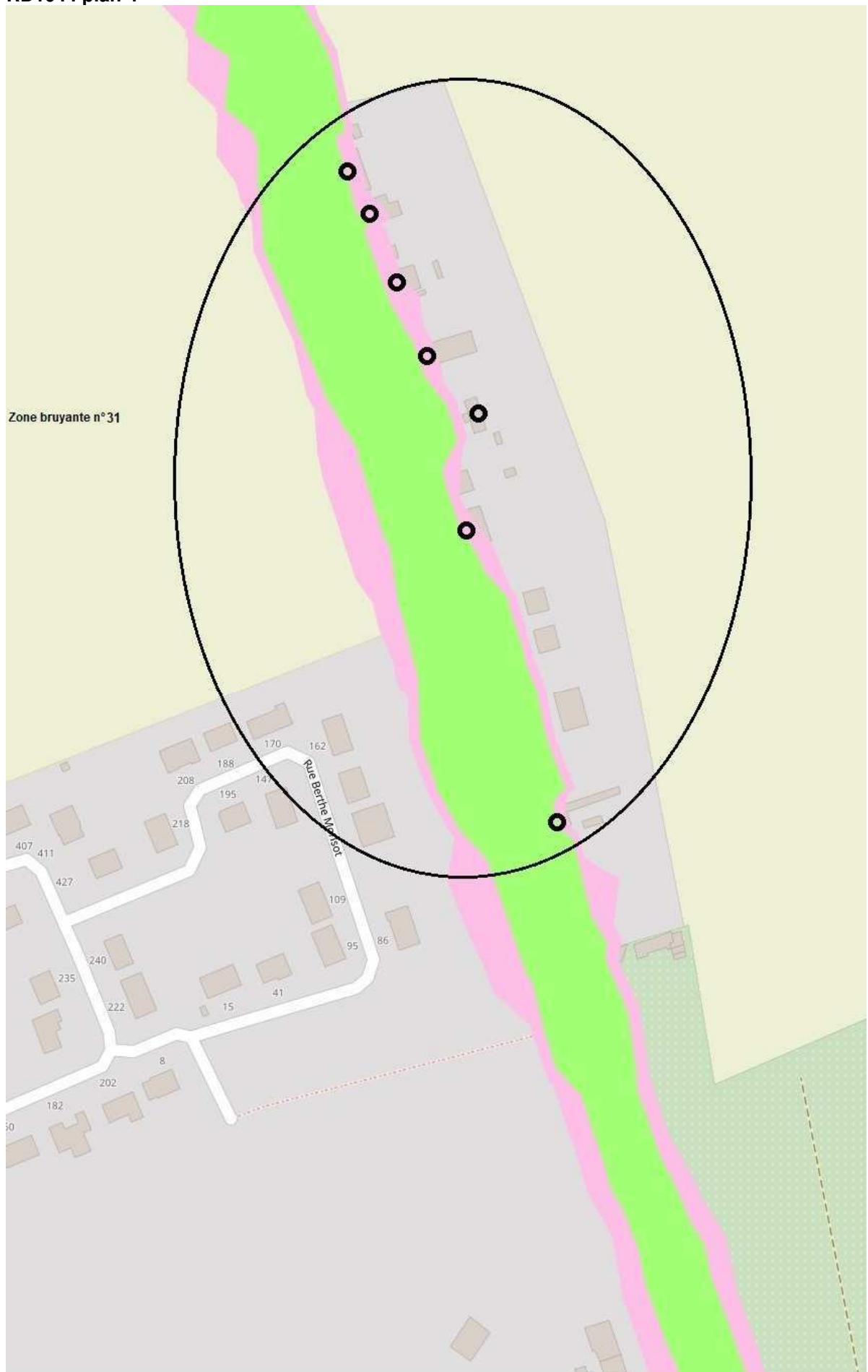
RD1044 plan 2



RD1044 plan 3



RD1044 plan 4



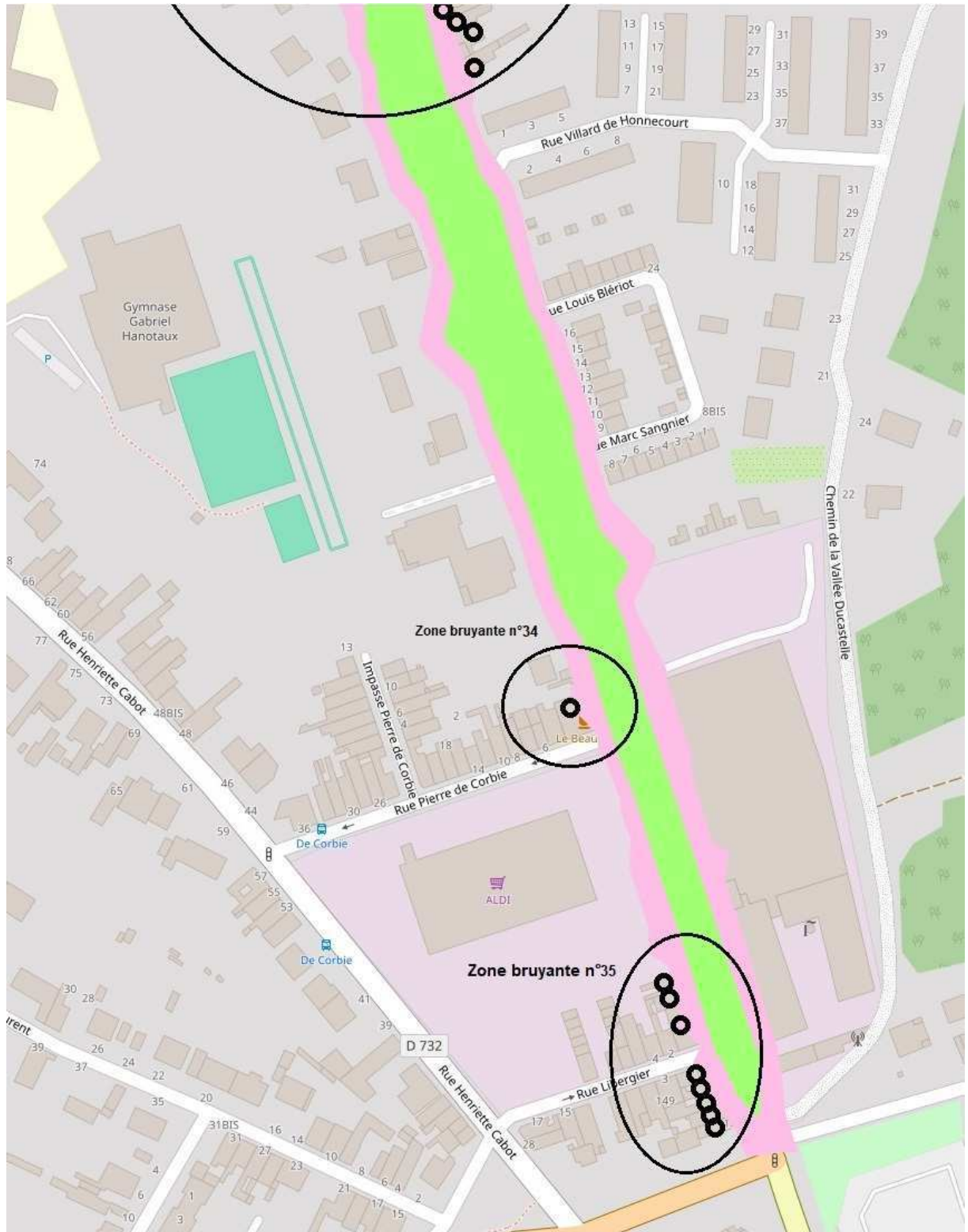
RD1044 plan 5



RD1044 plan 6



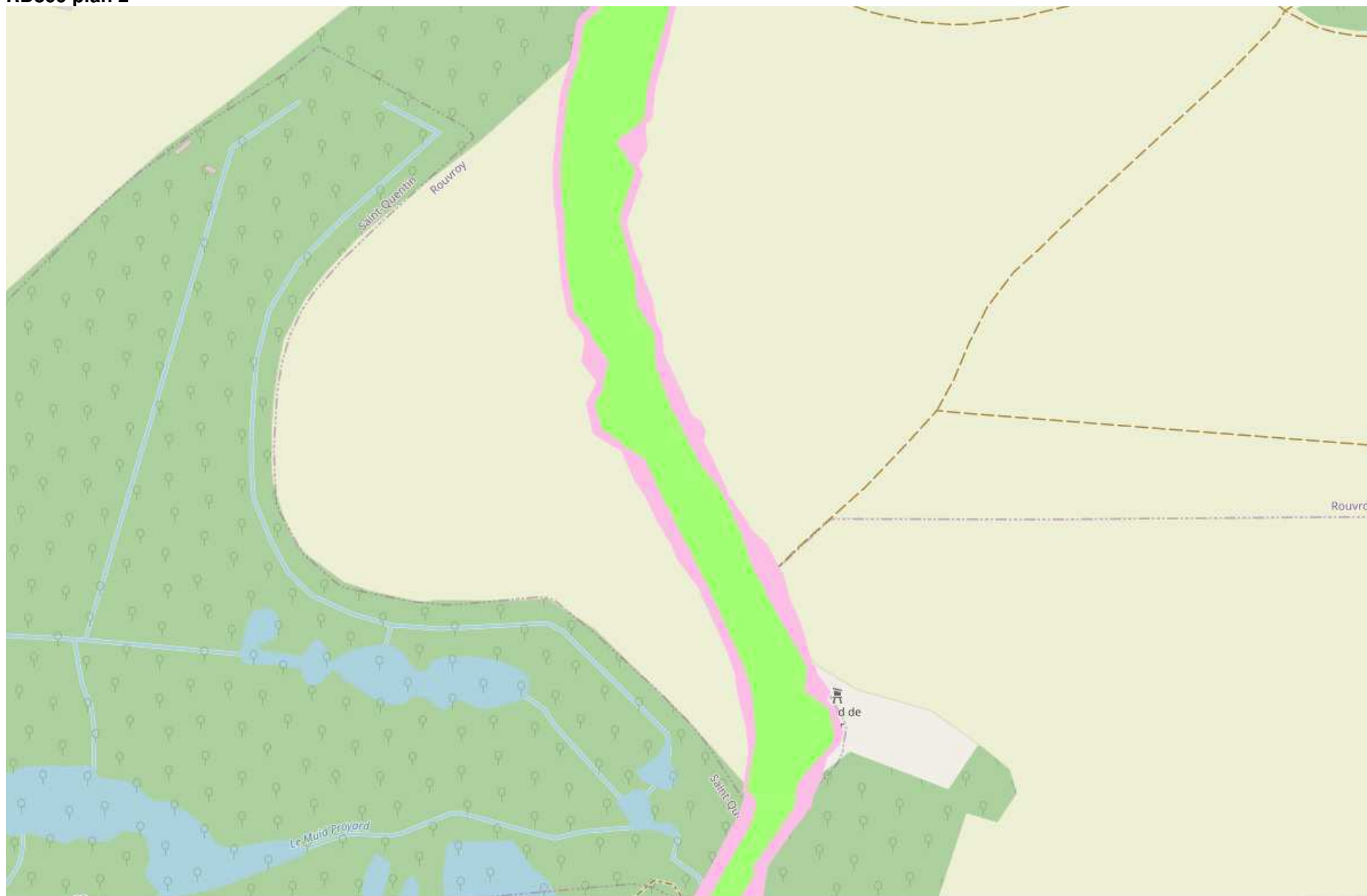
RD1044 plan 7



RD300 plan 1



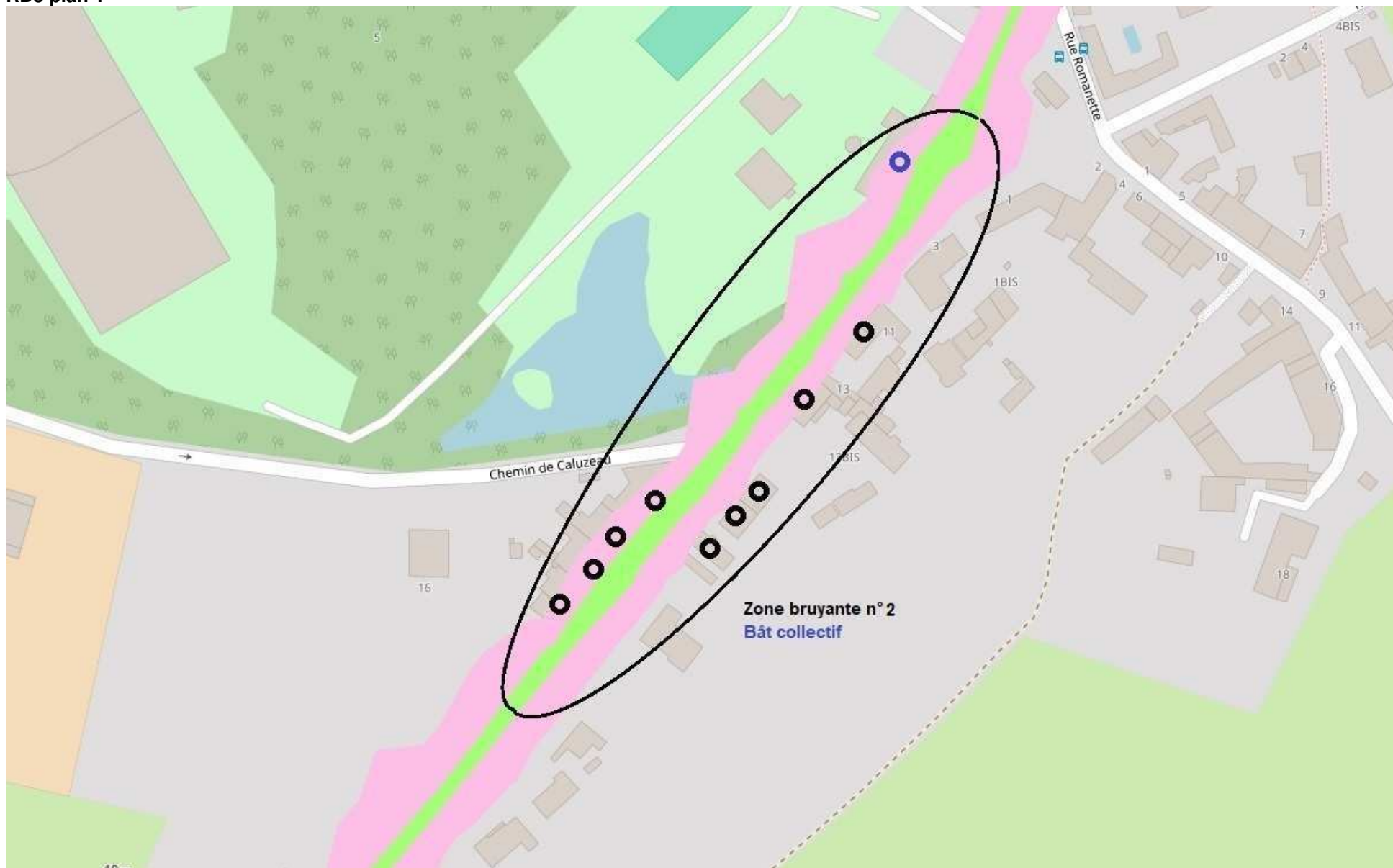
RD300 plan 2



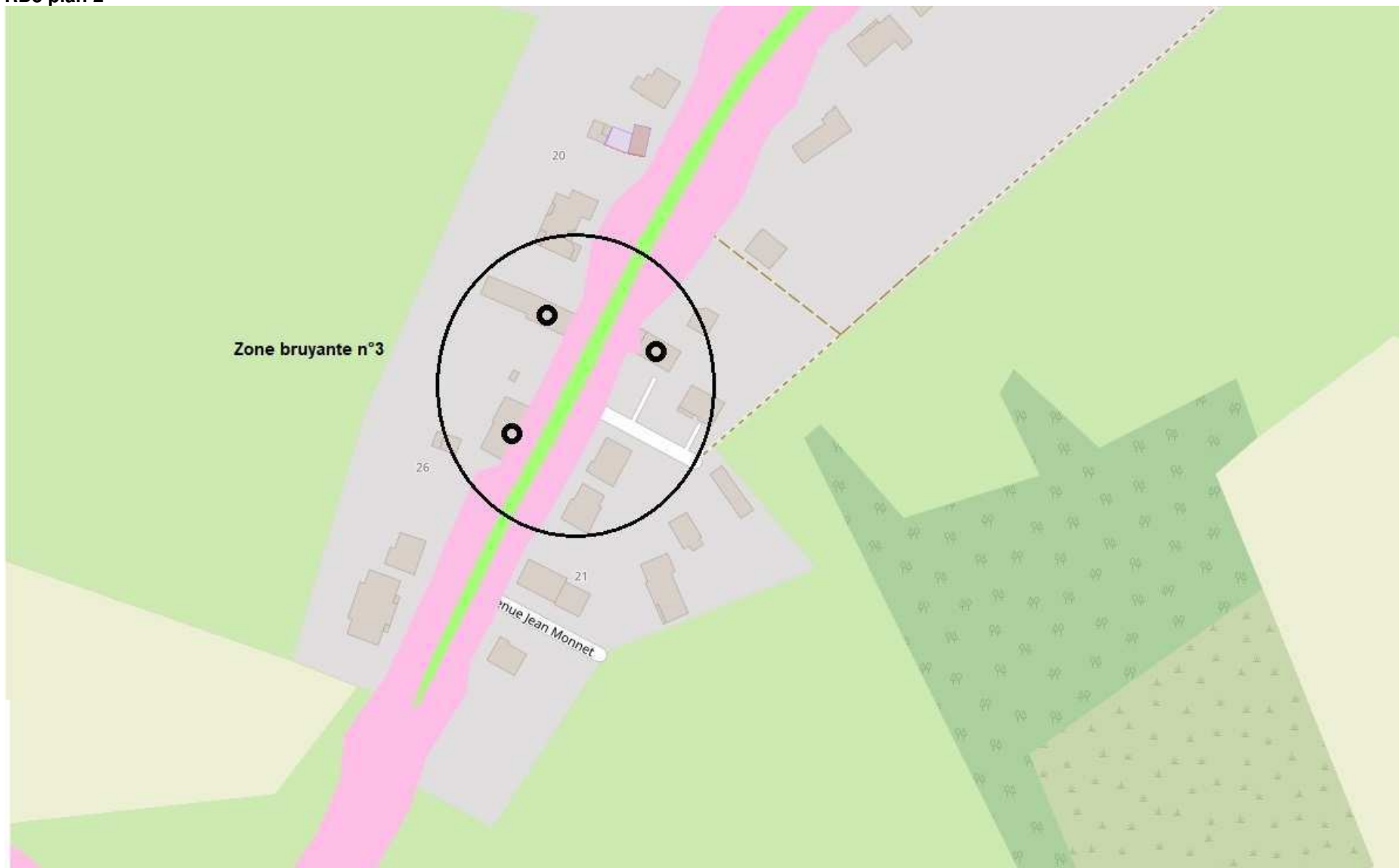
RD300 plan 3



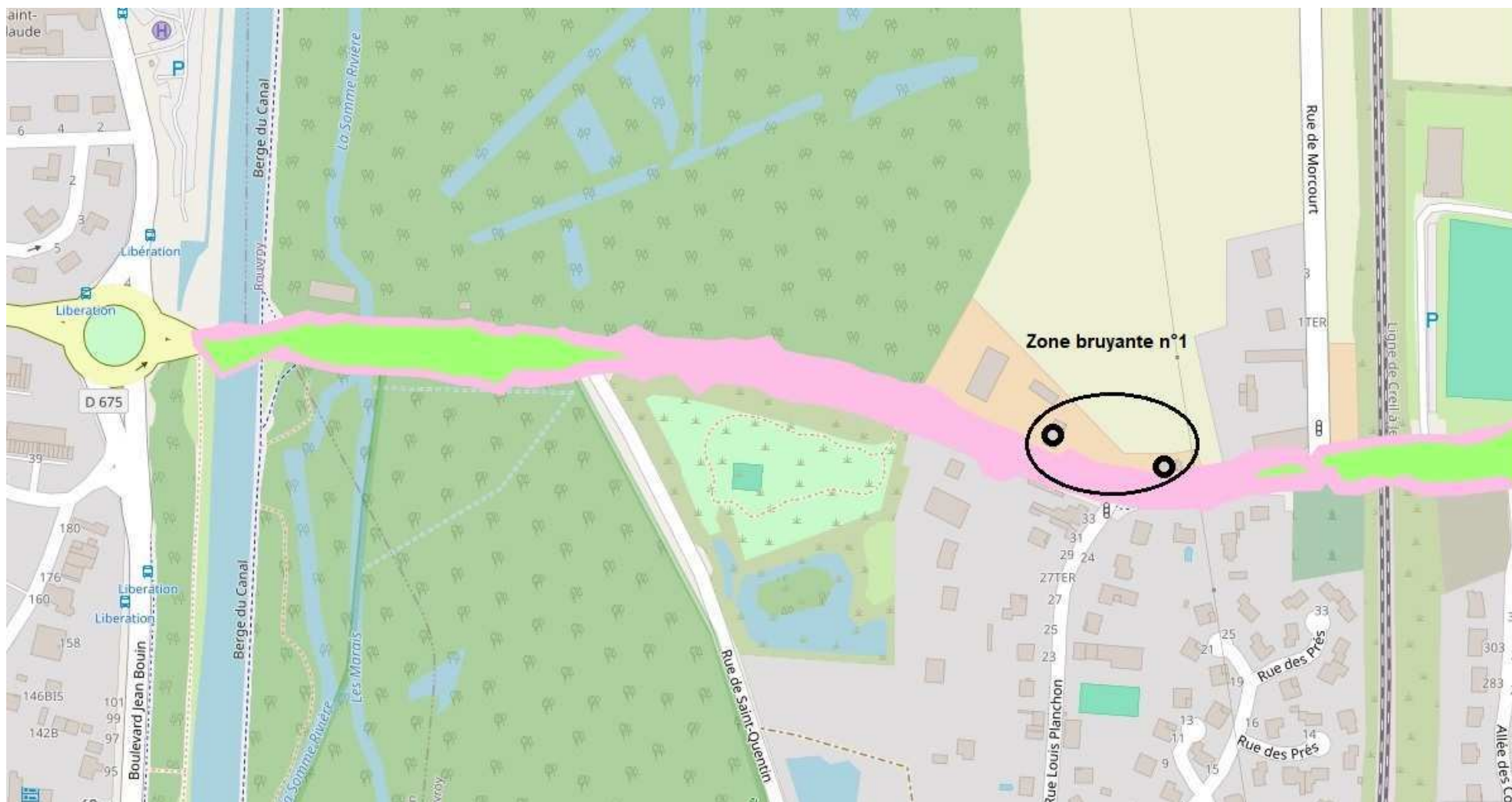
RD5 plan 1



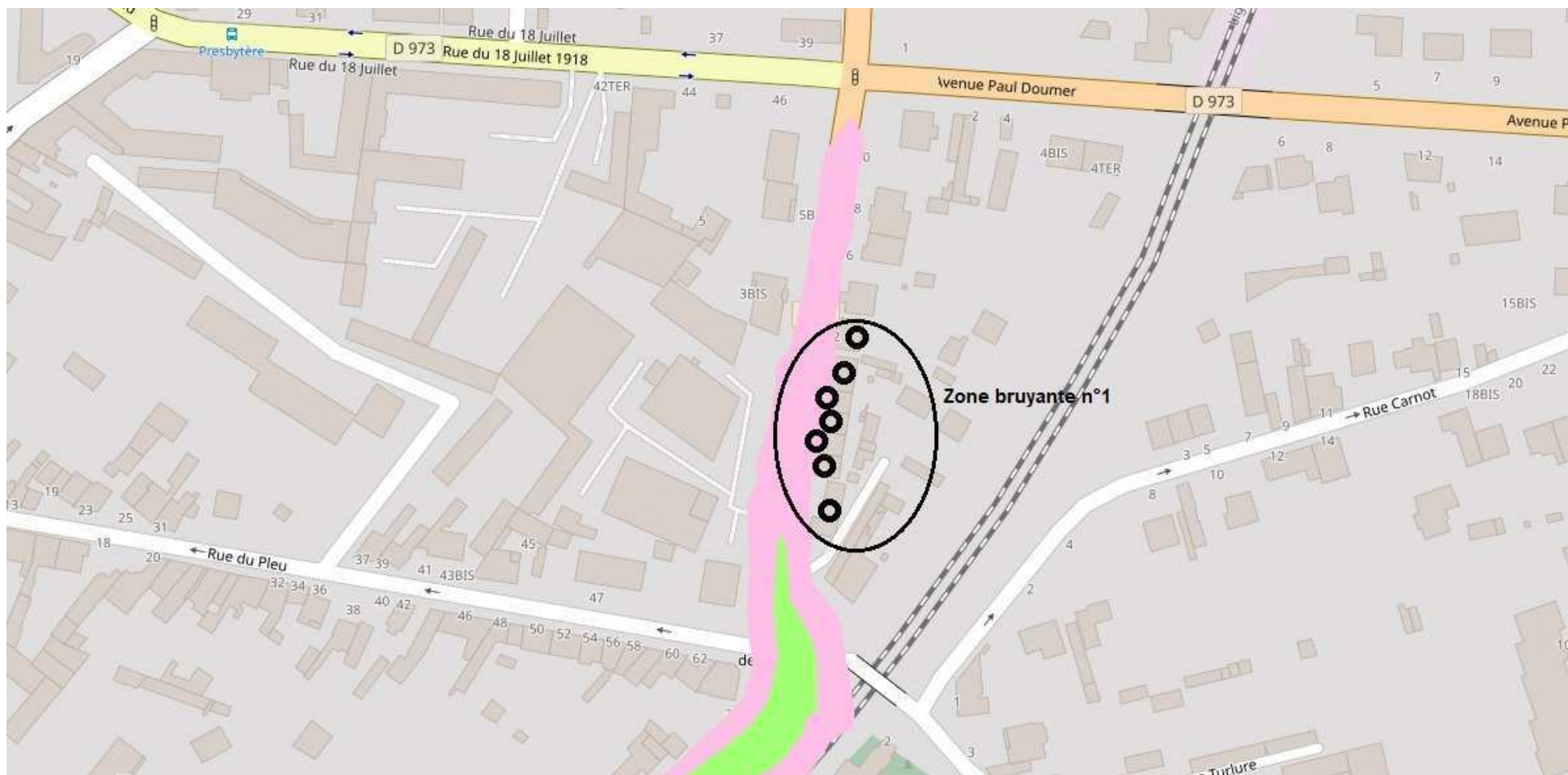
RD5 plan 2



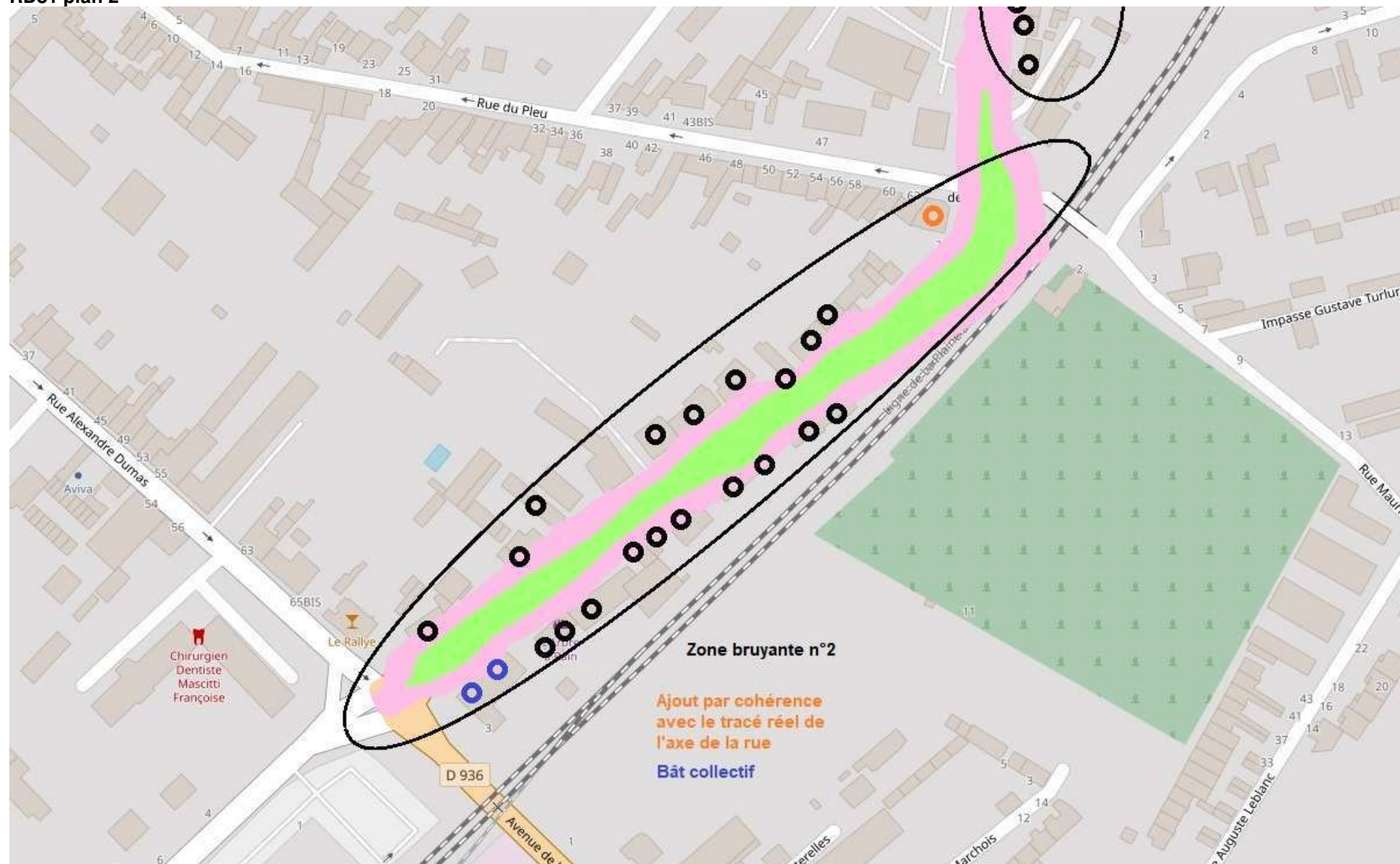
RD679 plan 1



RD81 plan 1



RD81 plan 2



RD925 plan 1



RD925 plan 2

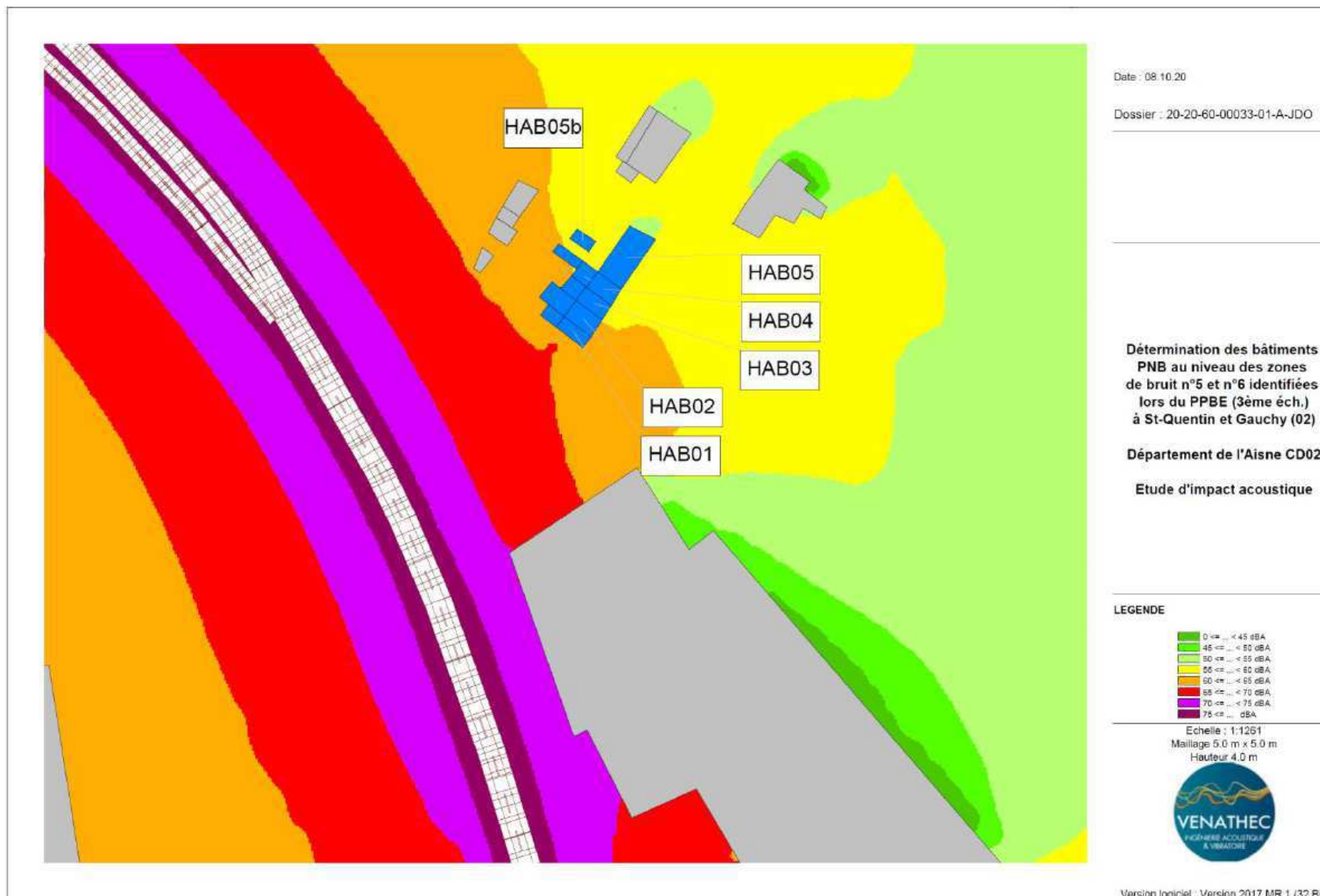


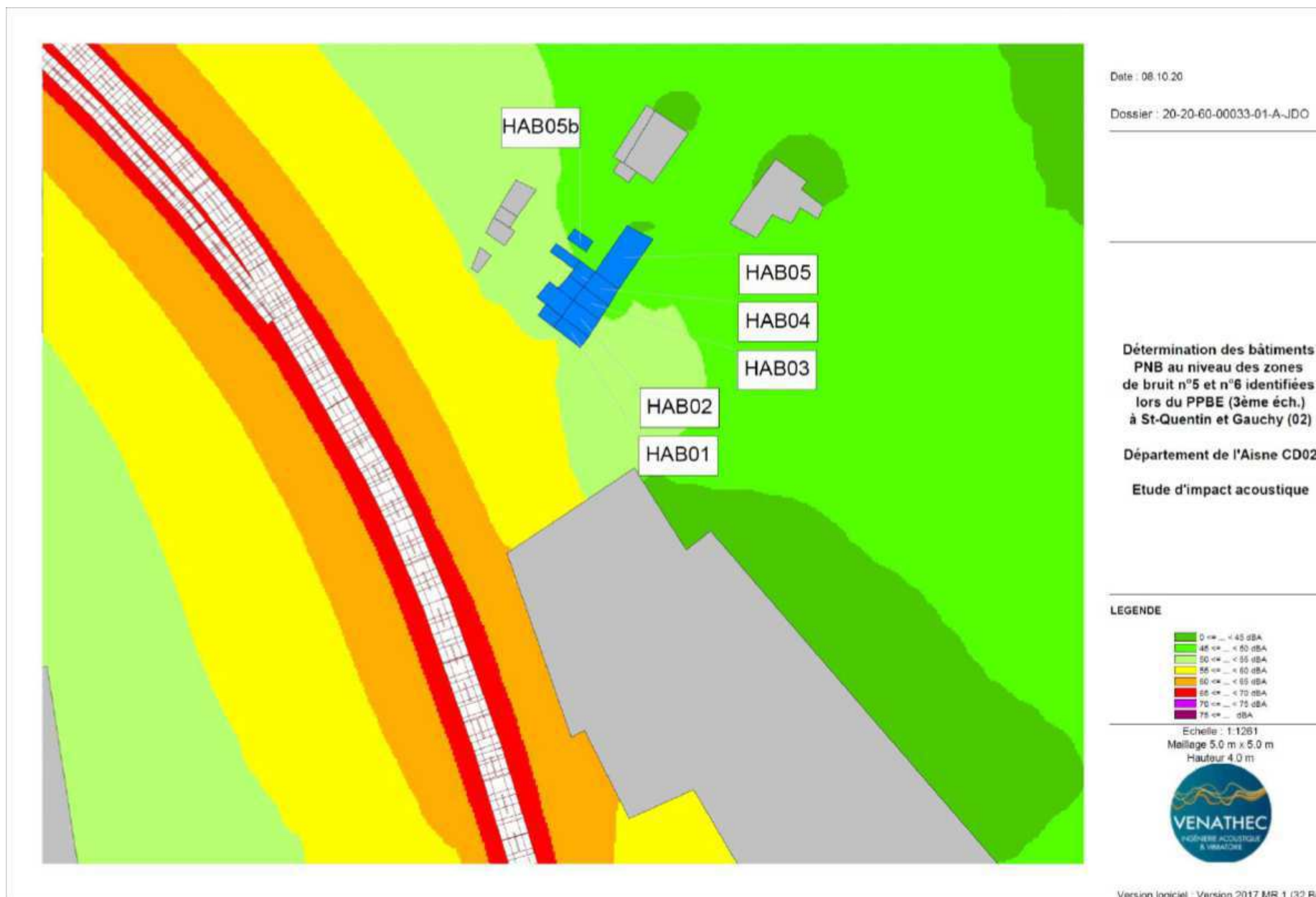
IV. RD1029 recartographiée pour la phase 3 – Extraits de l'étude acoustique complémentaire Venathec

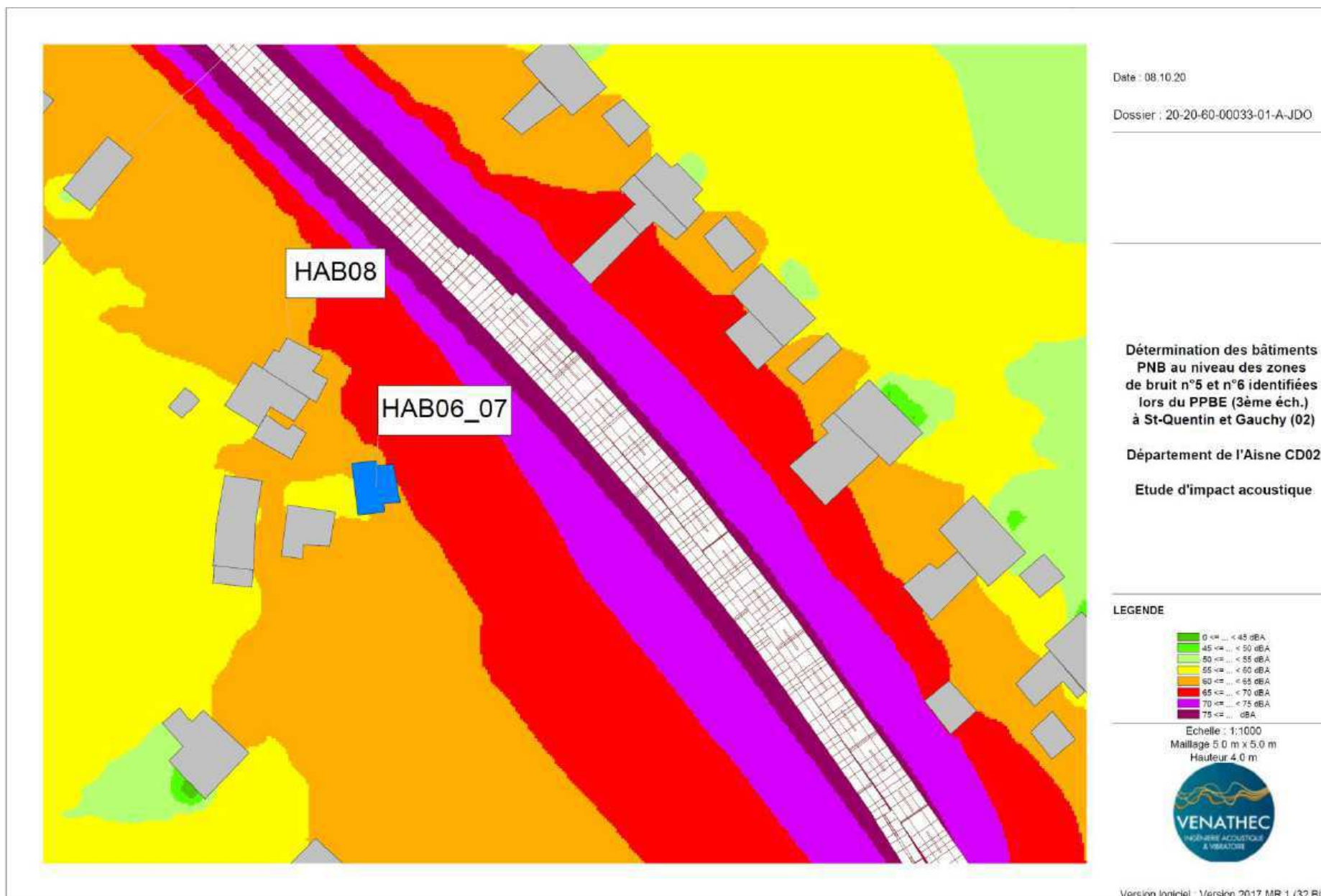
Ainsi, l'étude acoustique a mis en avant les résultats suivants pour la situation annuelle actuelle (2020) :

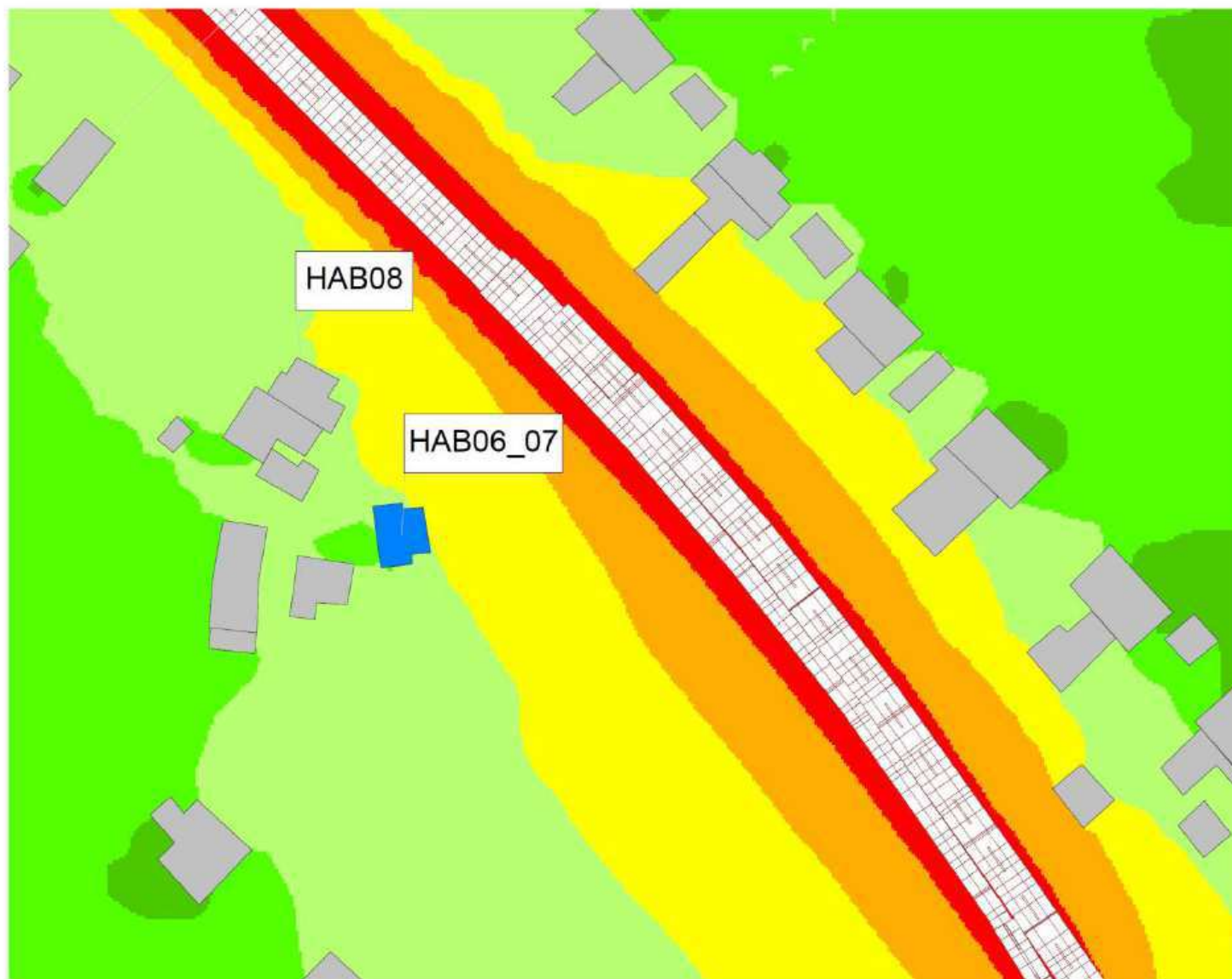
- Aucun bâtiment PNB dans les zones de bruit n°5 et n°6.
- Aucun bâtiment PROCHE PNB dans les zones de bruit n°5 et n°6.

(hors PNB mis en évidence lors des phases 1 et 2 dans les autres zones de bruit de la RD1029 entre St Quentin et Gauchy)









Date : 08.10.20

Dossier : 20-20-60-00033-01-A-JDO

Détermination des bâtiments
PNB au niveau des zones
de bruit n°5 et n°6 identifiées
lors du PPBE (3ème éch.)
à St-Quentin et Gauchy (02)

Département de l'Aisne CD02

Etude d'impact acoustique

LEGENDE



Echelle : 1:1000
Maillage 5.0 m x 5.0 m
Hauteur 4.0 m



Version logiciel : Version 2017 MR 1 (32 Bit)

V. Autres RD concernées en phase 3 – Annexe 6 de l'étude acoustique Acouphen : fiches des sites bruyants

Site n°1 (pour mémoire)

RD1

Crouy

zone bruyante n°1

PR 52+730 à 52+900



Caractéristiques de la source de bruit






Trafic au niveau de la ZB1 : 4390 véh/jour
dont 15,3 % PL (comptages 2014)

Vitesse réglementaire : 50 km/h

Revêtement de chaussée : antérieur à 2001

Commentaires : à proximité d'un rond point
trafic inférieur à 8200 véh/jour

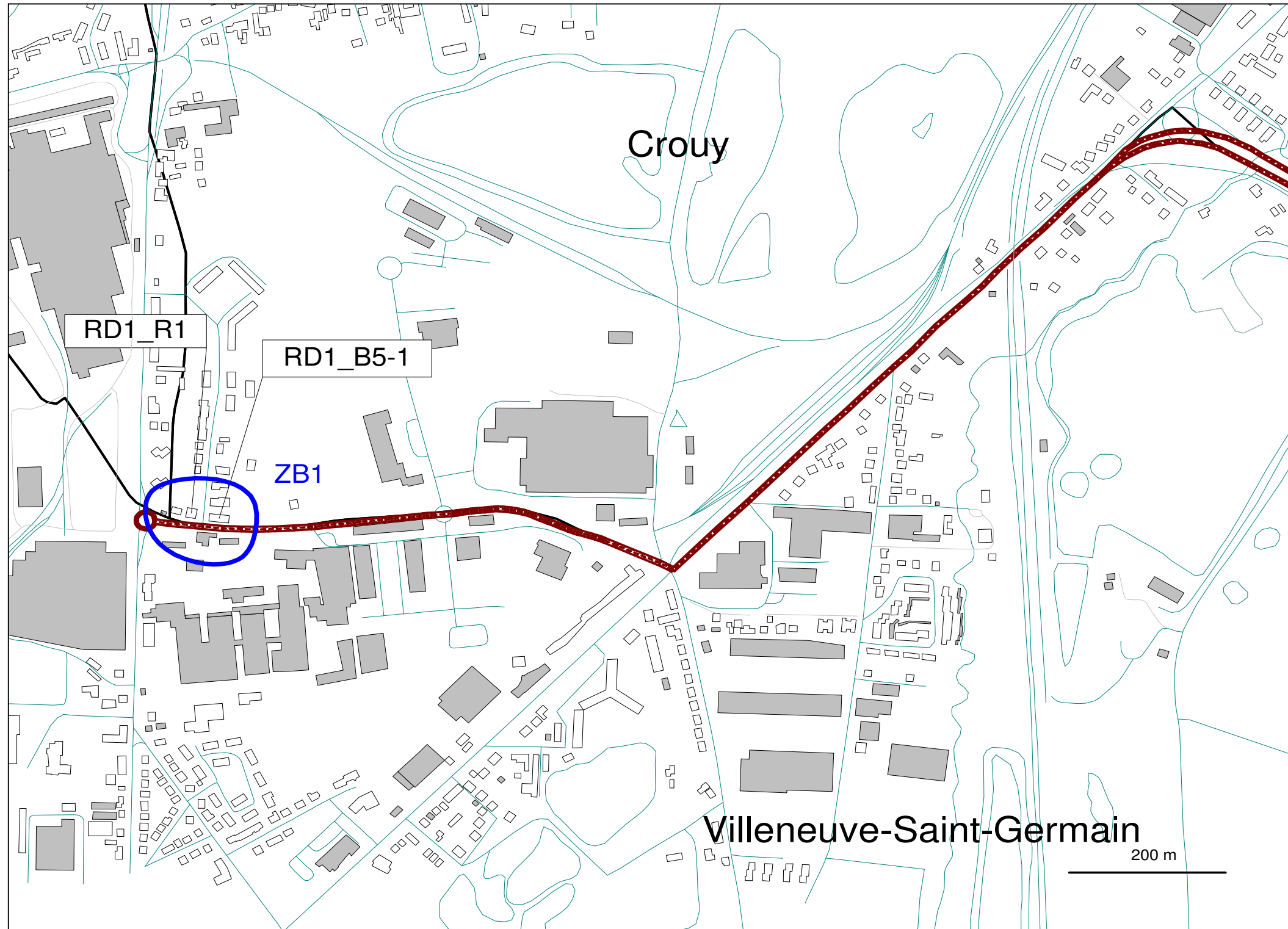
Légende

-  Bâti non sensible
-  Bâti sensible non PNB
-  Bâti PNB Lden uniquement
-  Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
-  Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
0	0	0	0

NOTA: cette section de la RD1 dans Crouy ne fait pas partie du PPBE phase 4 en raison trafic mesuré en 2014 (4840véh/j en 2024) et de plus elle ne comportait aucun bâtiment PNB.

ID	Lden	Ln
RD1_B5-1	66,5	55
RD1_R1	64	53



NOTA: la RD1 (rue du Président René Coty) a été déclassée et reclassée dans la voirie départementale par délibération de la Commission Permanente du 18/06/2018 entre les PR 52+752 et PR 53+422 (section comprise entre le giratoire de l'avenue de Coucy et l'avenue de Laon).

Site n°2
RD1
Bézu-Saint-Germain
zones bruyantes n°2, 3 et 4
PR 88+700 à 89+250

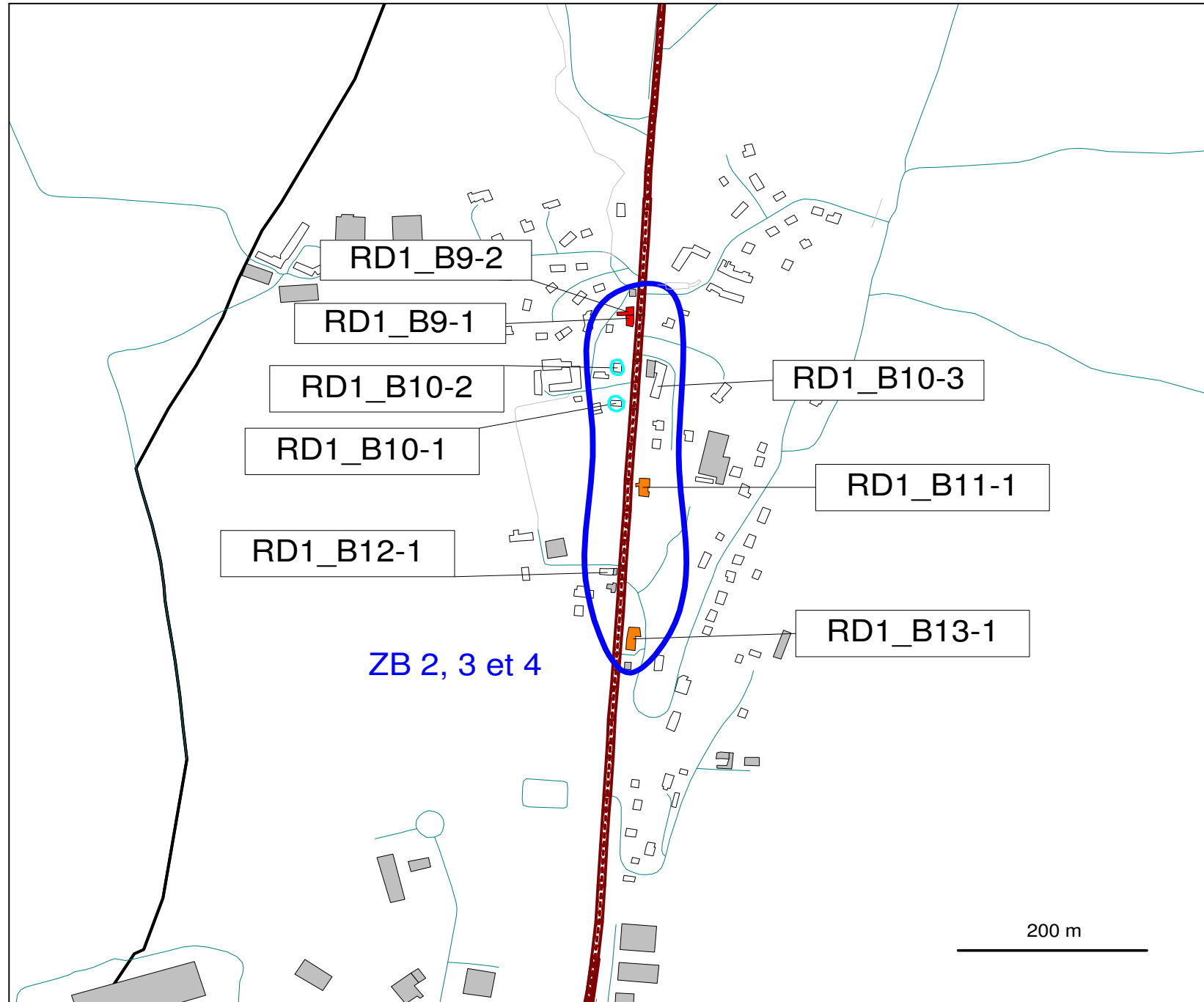


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 9210 véh/jour dont 6,1 % PL (comptages 2011)
Vitesse réglementaire : 50 km/h
Revêtement de chaussée : enduit superficiel datant de 2011
Commentaires :

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
5	5	2	2

ID	Lden	Ln
RD1_B10-3	67,5	57
RD1_B11-1	69	59
RD1_B12-1	66	55,5
RD1_B13-1	70,5	60,5
RD1_B9-1	73	63
RD1_B9-2	72,5	62,5



Site n°3
RD1
Château-Thierry
zone bruyante n°5
PR 92+620

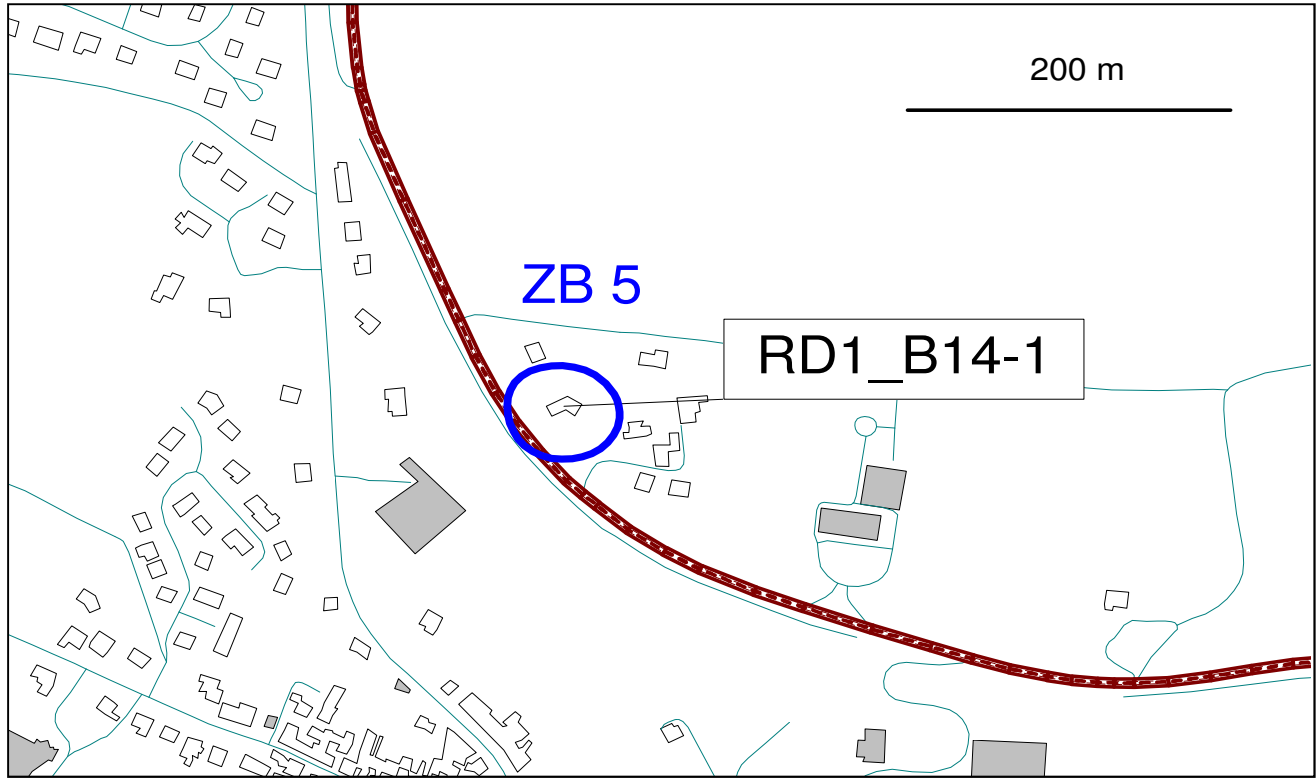
ID	Lden	Ln
RD1_B14-1	67,5	56



Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 9210 véh/jour dont 6,1 % PL (comptages 2011)
Vitesse réglementaire : 90 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires :

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
0	0	0	0



Site n°4
RD1
Château-Thierry
zone bruyante n°6
PR 94+000 à 94+300

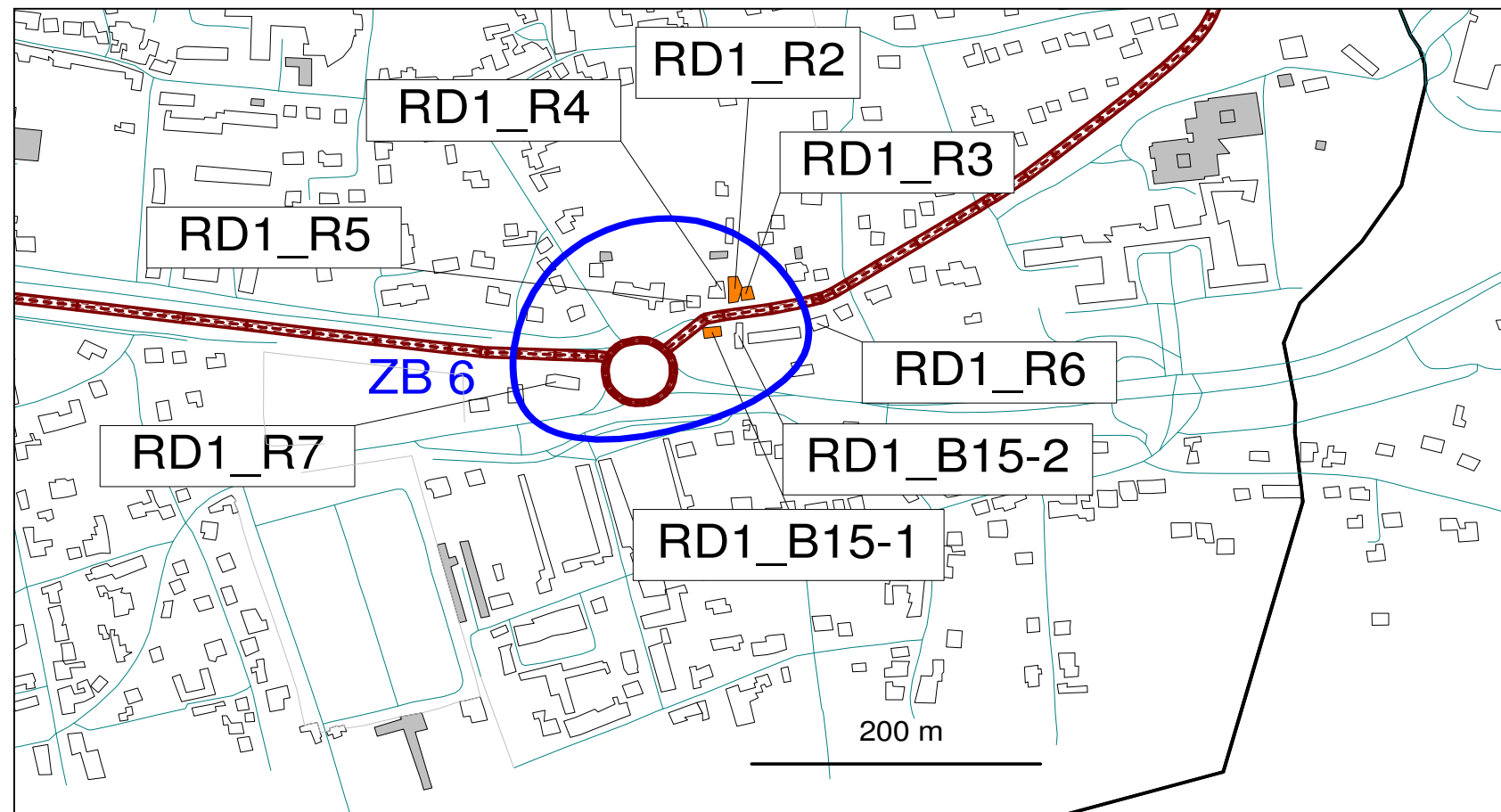


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 9210 véh/jour dont 6,1 % PL (comptages 2011)
Vitesse réglementaire : 50 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires : à proximité d'un rond point

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
3	3	0	0

ID	Lden	Ln
RD1_B15-1	72	61
RD1_B15-2	64	53
RD1_R2	69,5	58
RD1_R3	69,5	58
RD1_R4	67,5	56,5
RD1_R5	67,5	56,5
RD1_R6	67	56
RD1_R7	67,5	56,5



Site n°5
RD1
Château-Thierry
zones bruyantes n°7 et 8
PR 95+850 à 95+1000

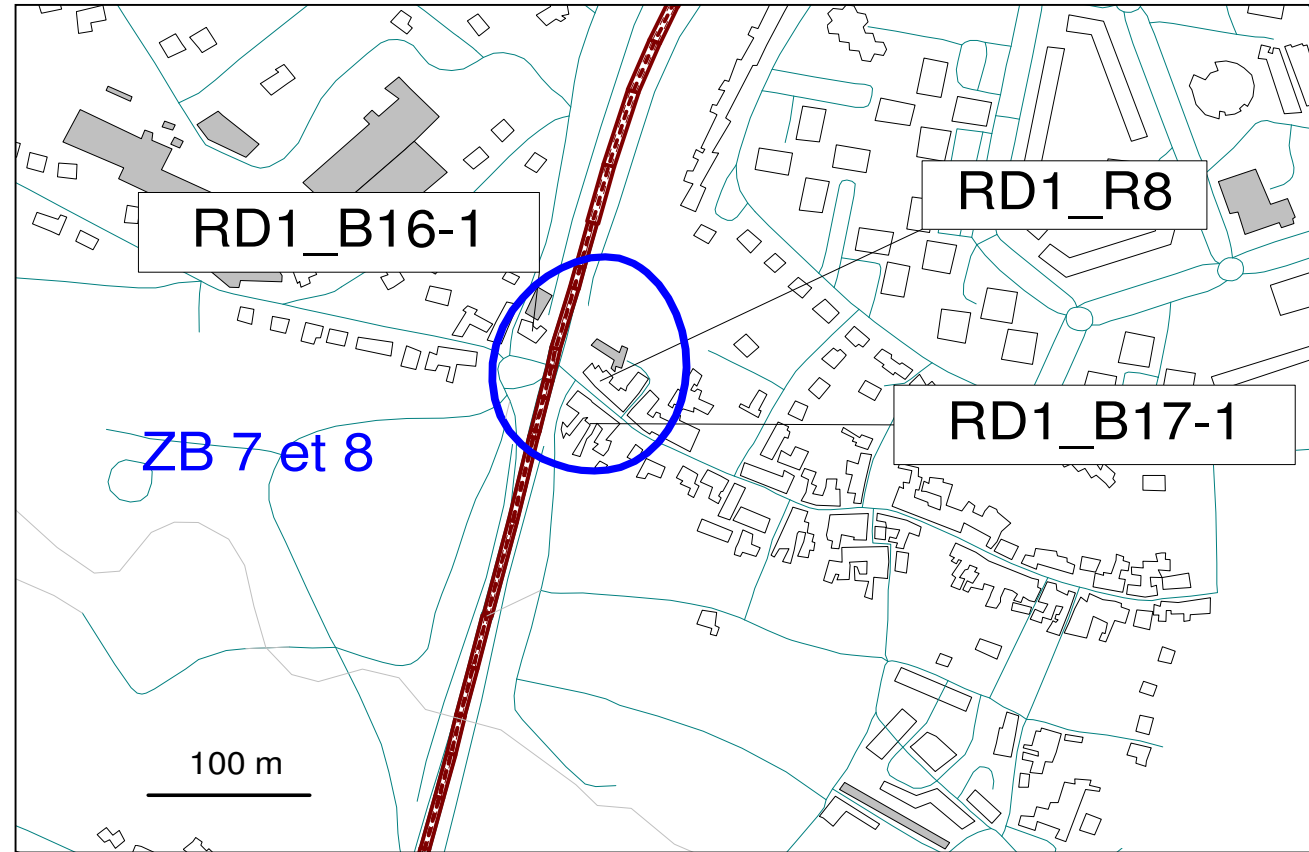


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 9210 véh/jour dont 6,1 % PL (comptages 2011)
Vitesse réglementaire : 70 km/h
Revêtement de chaussée : enrobé BB datant de 2013
Commentaires : présence de feux tricolores

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
0	0	0	0

ID	Lden	Ln
RD1_B16-1	67	55,5
RD1_B17-1	64,5	53,5
RD1_R8	62,5	51








Site n°6
RD1003
Château-Thierry
zone bruyante n°1
PR 17+800



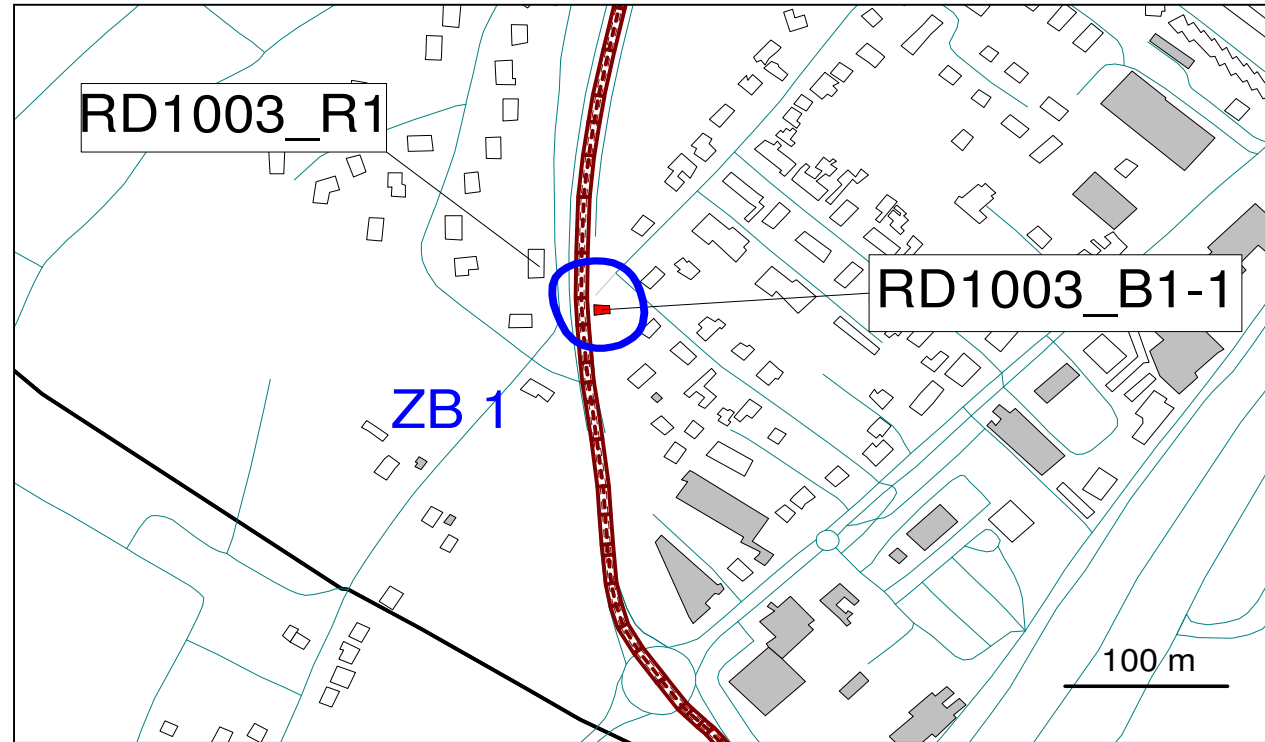
Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 12800 véh/jour dont 8,7 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 70 km/h
Revêtement de chaussée : enrobé BB datant de 2010
Commentaires : voie en rampe

Légende

	Bâti non sensible
	Bâti sensible non PNB
	Bâti PNB Lden uniquement
	Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
	Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
1	1	1	1

ID	Lden	Ln
RD1003_B1-1	76	64,5
RD1003_R1	65	54








Site n°7
RD1003
Etampes-sur-Marne
zone bruyante n°2
PR 19+800

ID	Lden	Ln
RD1003_B4-1	56	/

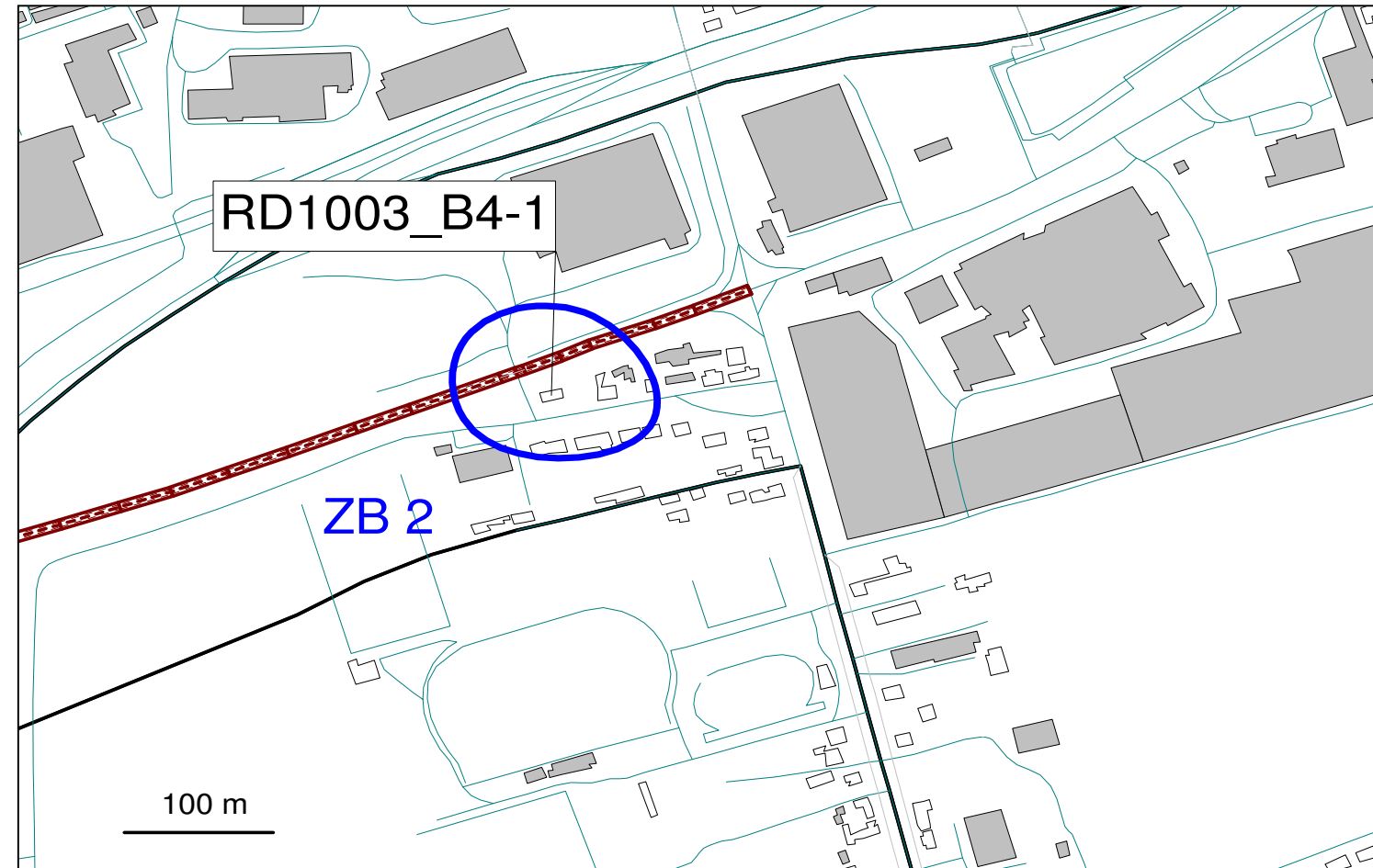


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 17960 véh/jour dont 5,5 % PL (comptages 2011)
Vitesse réglementaire : 90 km/h
Revêtement de chaussée : enrobé BB datant de 2001
Commentaires : bâti en contrebas

Légende

	Bâti non sensible
	Bâti sensible non PNB
	Bâti PNB Lden uniquement
	Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
	Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
0	0	0	0



Site n°8
RD1029
Saint-Quentin
zones bruyantes n°1 et 2
PR 12+900 à 13+100

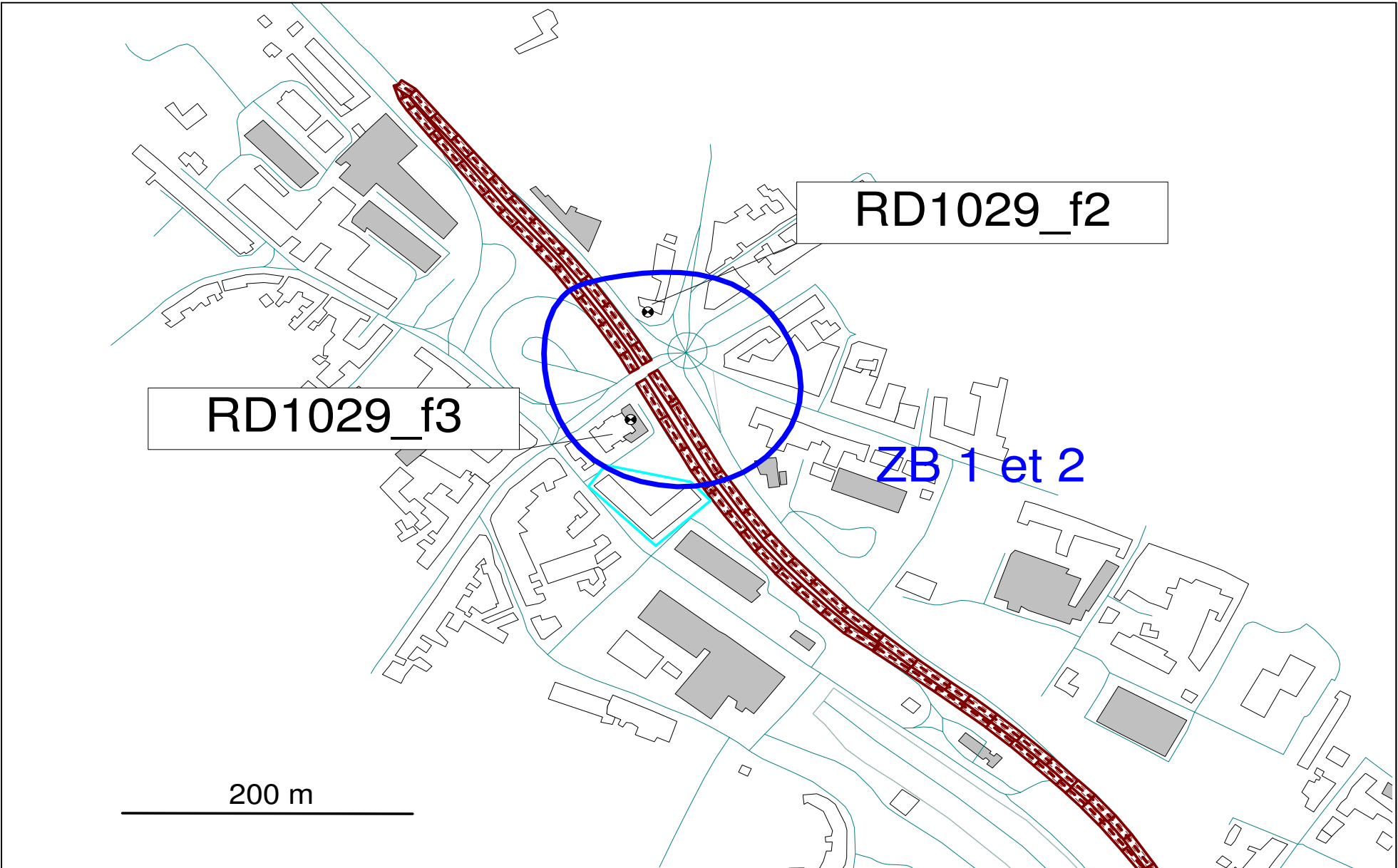
ID	Etage	Lden	Ln
RD1029_f3	1er	60,5	49
	2ème	65	54
	3ème	65,5	54
	4ème	66	54,5
	5ème	66	54,5
RD1029_f2	RdC	58	47
	1er	61,5	50
	2ème	64	52,5



Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 29060 véh/jour dont 12,9 % PL (comptages 2013)
Vitesse réglementaire : 50 km/h
Revêtement de chaussée : enrobé acoustique datant de 2014
Commentaires : multiexposition route départementale / voies communales

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
0	0	0	0



Site n°9
RD1029
Gauchy
zone bruyante n°3
PR 14+000 à 14+400



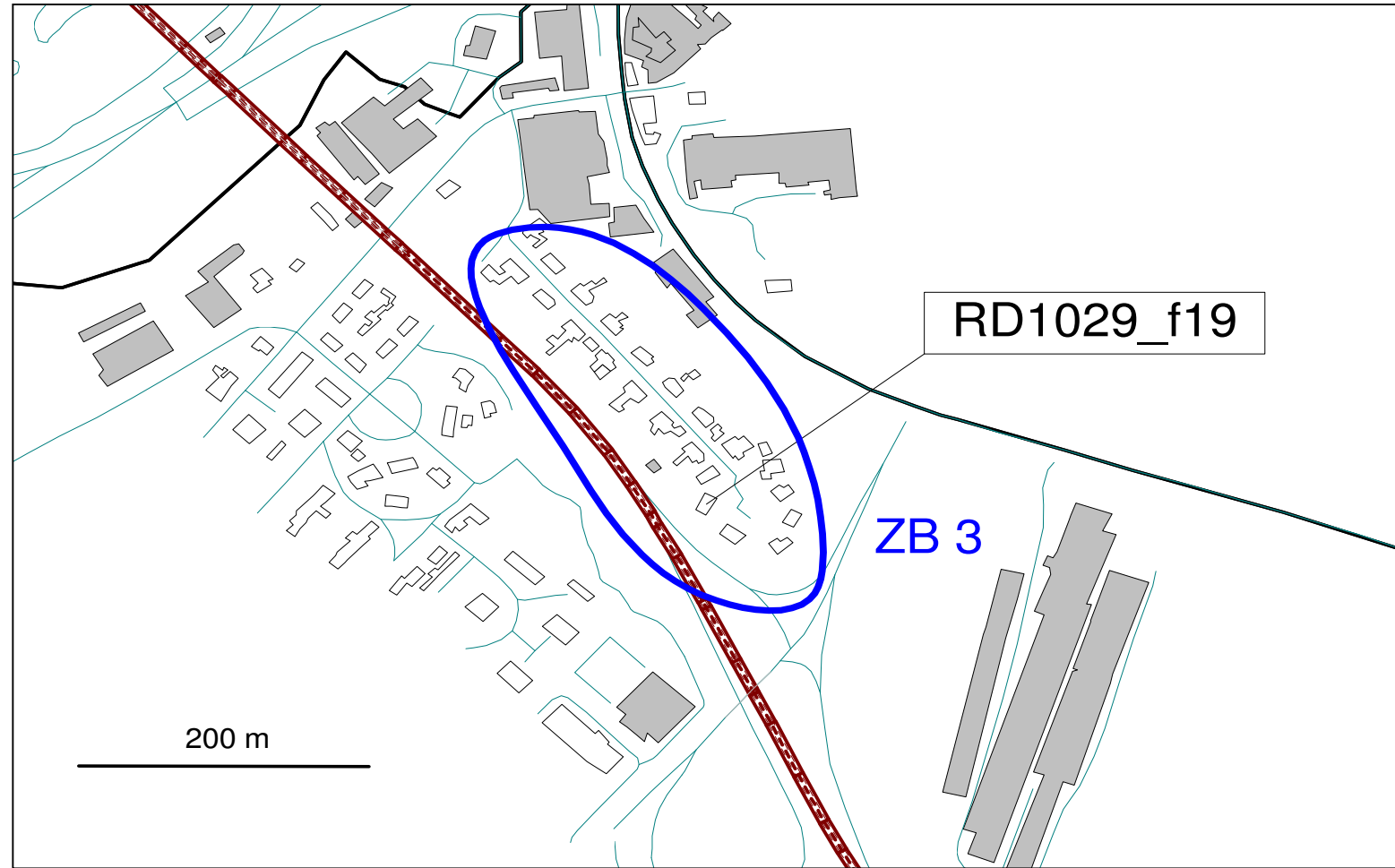
Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 29060 véh/jour dont 12,9 % PL (comptages 2013)
Vitesse réglementaire : 70 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires : présence de merlons et murs

Légende

- Bâti non sensible
- Bâti sensible non PNB
- Bâti PNB Lden uniquement
- Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
- Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
0	0	0	0

ID	Lden	Ln
RD1029_f19	61,5	52



Site n°10
RD1029
Gauchy
zone bruyante n°4
PR 15+000 à 15+200

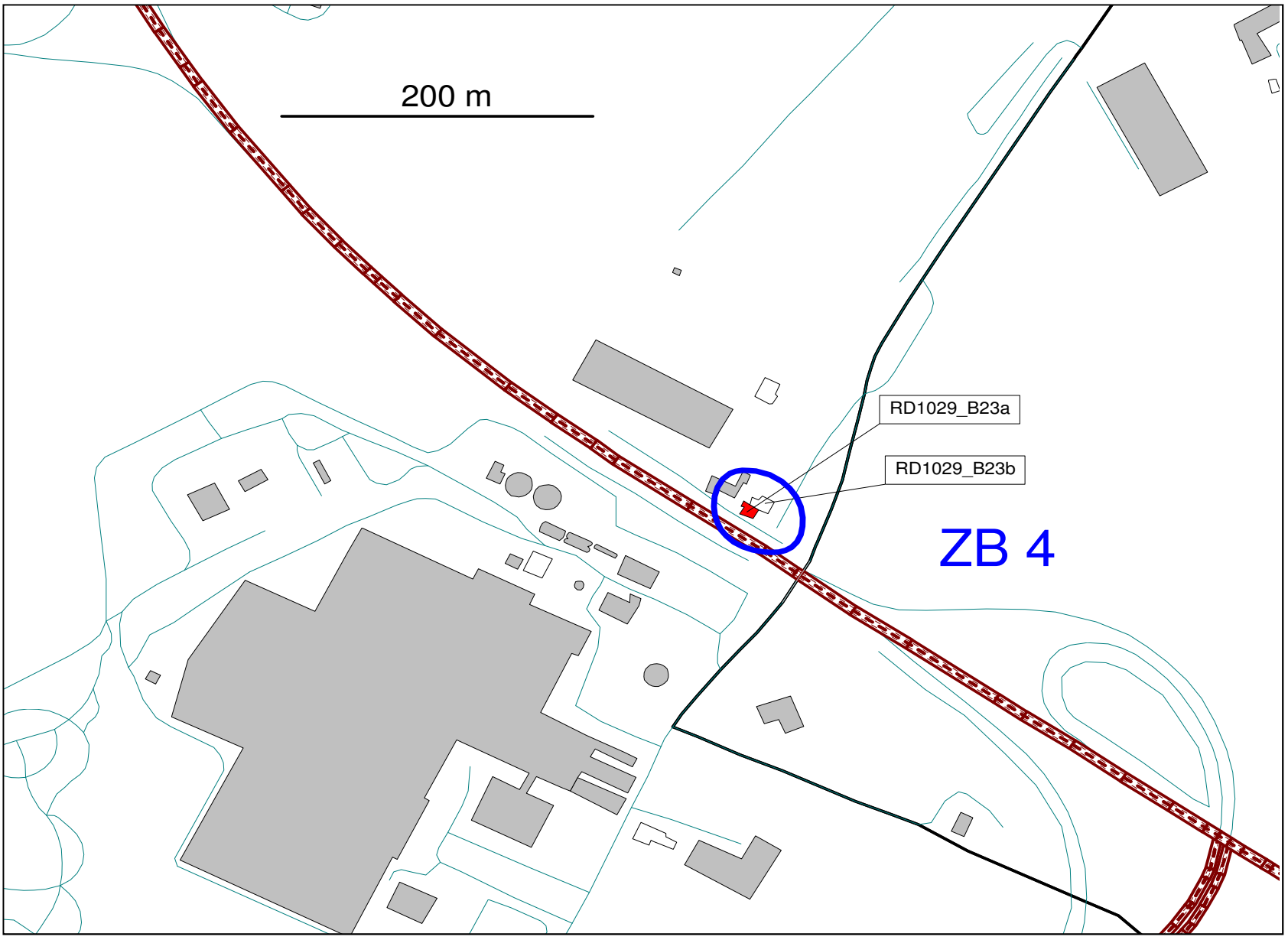


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 25940 véh/jour dont 9,6 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 90 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires :

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
1	1	1	1

ID	Lden	Ln
RD1029_B23a	75	65
RD1029_B23b	67	56,5



Site n°11
RD1032
Marest-Dampcourt
zones bruyantes n°1, 2, 3 et 4
PR 1+900 à 2+350

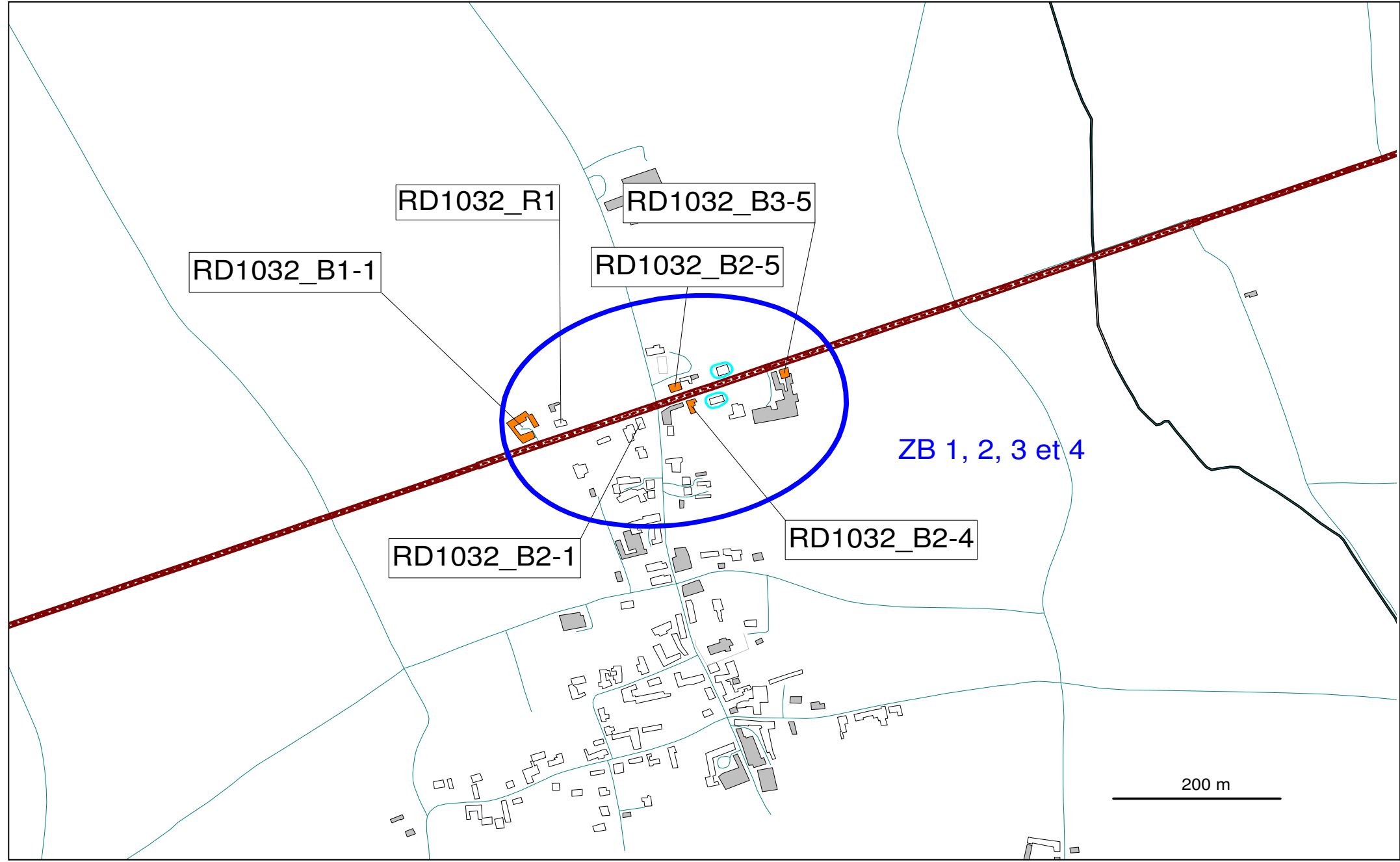


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 8460 véh/jour dont 12,5 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 50 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires :

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
4	4	0	0

ID	Lden	Ln
RD1032_B1-1	69	59,5
RD1032_B2-1	65	55,5
RD1032_B2-4	70,5	61
RD1032_B2-5	69,5	60
RD1032_B3-5	69,5	60
RD1032_R1	67	57,5



Site n°12
RD1044
Neuville-Saint-Amand
zones bruyantes n°0, 1, et 2
PR 23+700 à 24+300



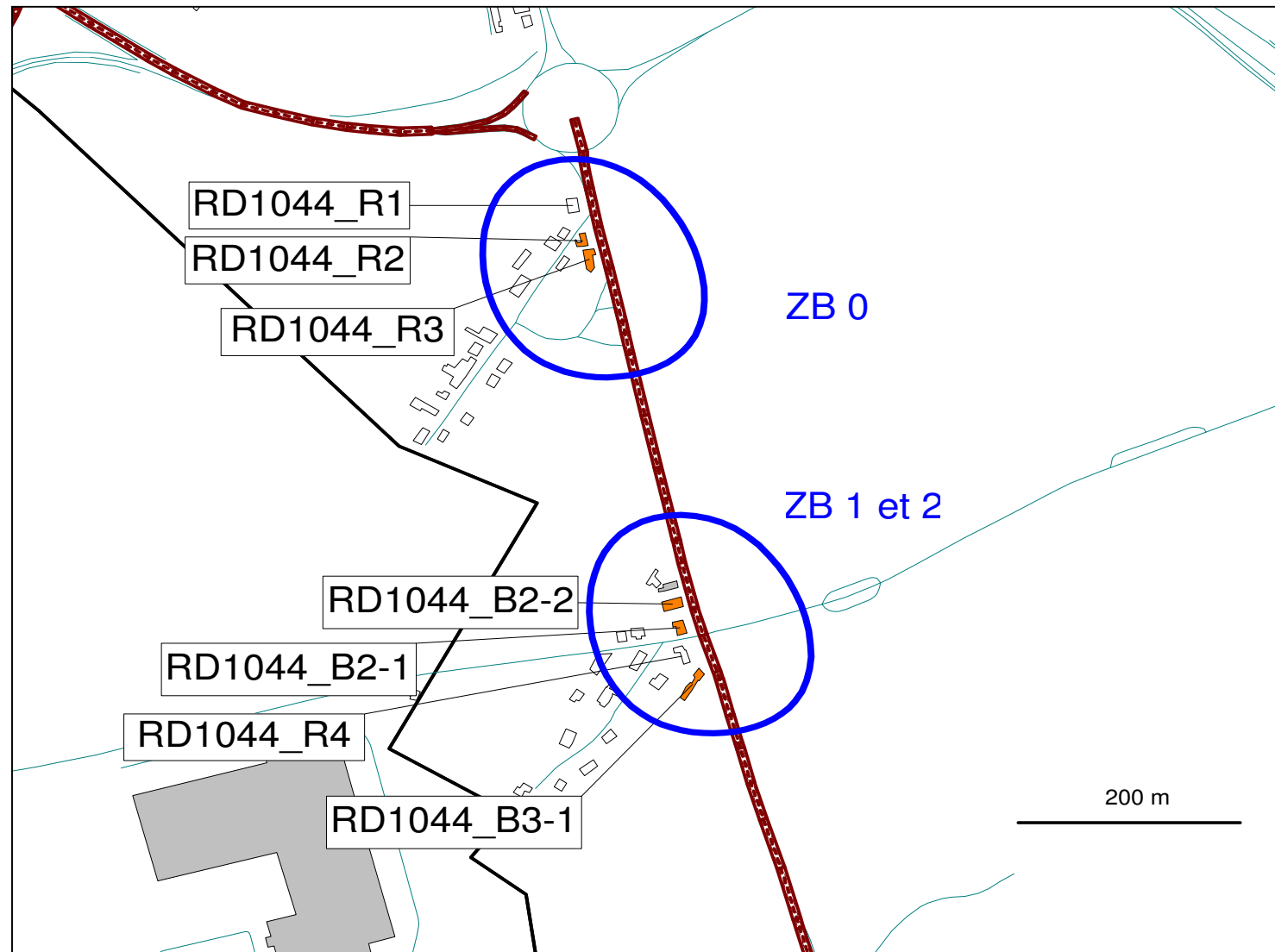
Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 9400 véh/jour dont 11,1 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 70 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires : ZB n°0 non identifiée dans PPBE

Légende

	Bâti non sensible
	Bâti sensible non PNB
	Bâti PNB Lden uniquement
	Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
	Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
5	5	0	0

ID	Lden	Ln
RD1044_B2-1	68,5	59
RD1044_B2-2	71,5	61,5
RD1044_B3-1	69	59
RD1044_R1	67	57
RD1044_R2	69,5	59,5
RD1044_R3	71	61,5
RD1044_R4	65,5	56



Site n°13
RD1044
Urvilliers
zones bruyantes n°3, 4 et 5
PR 26+400 à 27+000

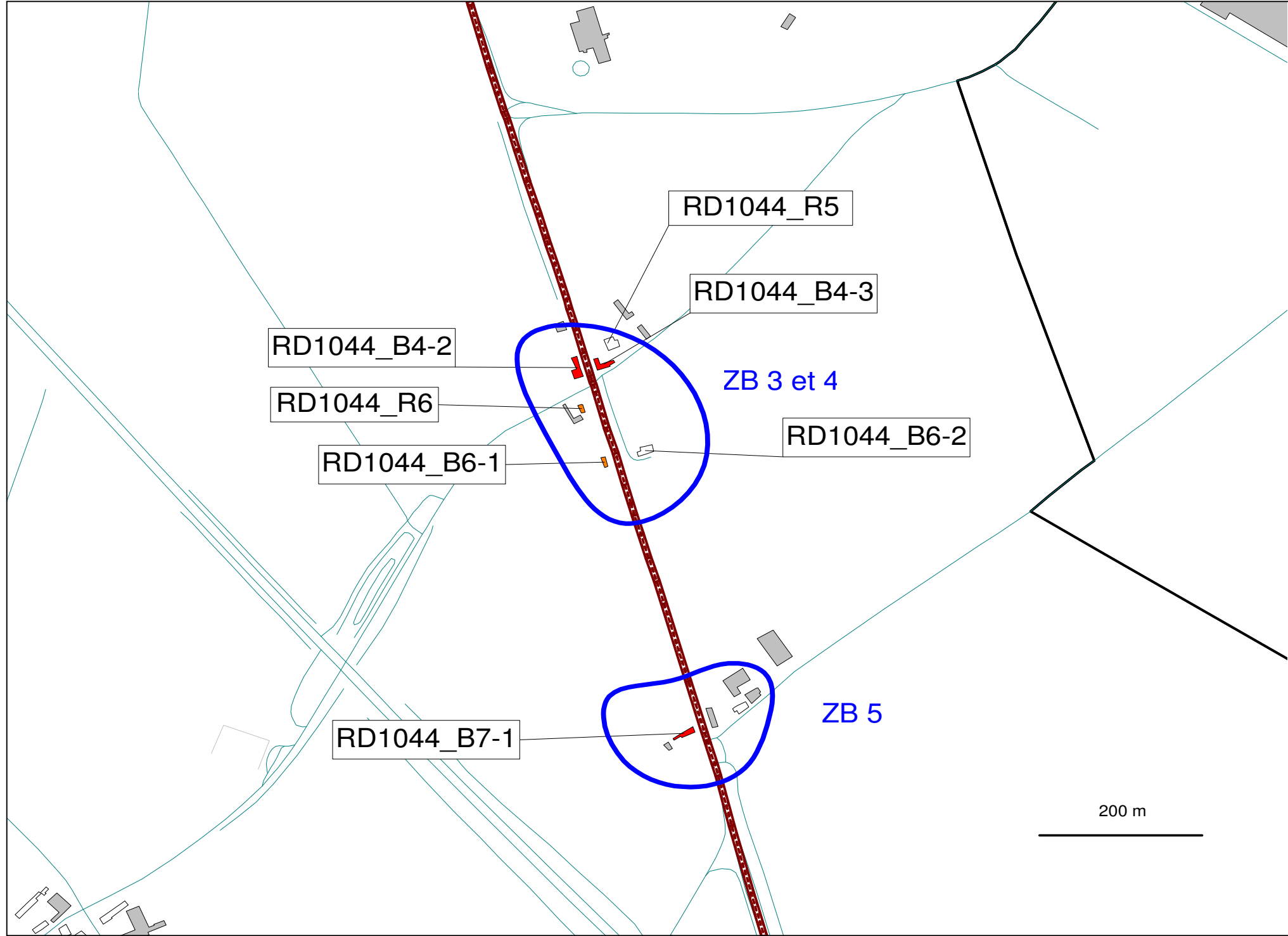


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 9400 véh/jour dont 11,1 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 70 km/h ZB 3 et 4 et 90 km/h ZB 5
Revêtement de chaussée : enrobé BB datant de 2011
Commentaires :

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
5	5	3	3

ID	Lden	Ln
RD1044_R6	69	59
RD1044_R5	67,5	57,5
RD1044_B4-2	73,5	64
RD1044_B4-3	73	63,5
RD1044_B6-1	70	60,5
RD1044_B6-2	67,5	57,5
RD1044_B7-1	72	62,5



Site n°14
RD1044
Moÿ-de-l'Aisne
zone bruyante n°6
PR 30+900 à 31+100

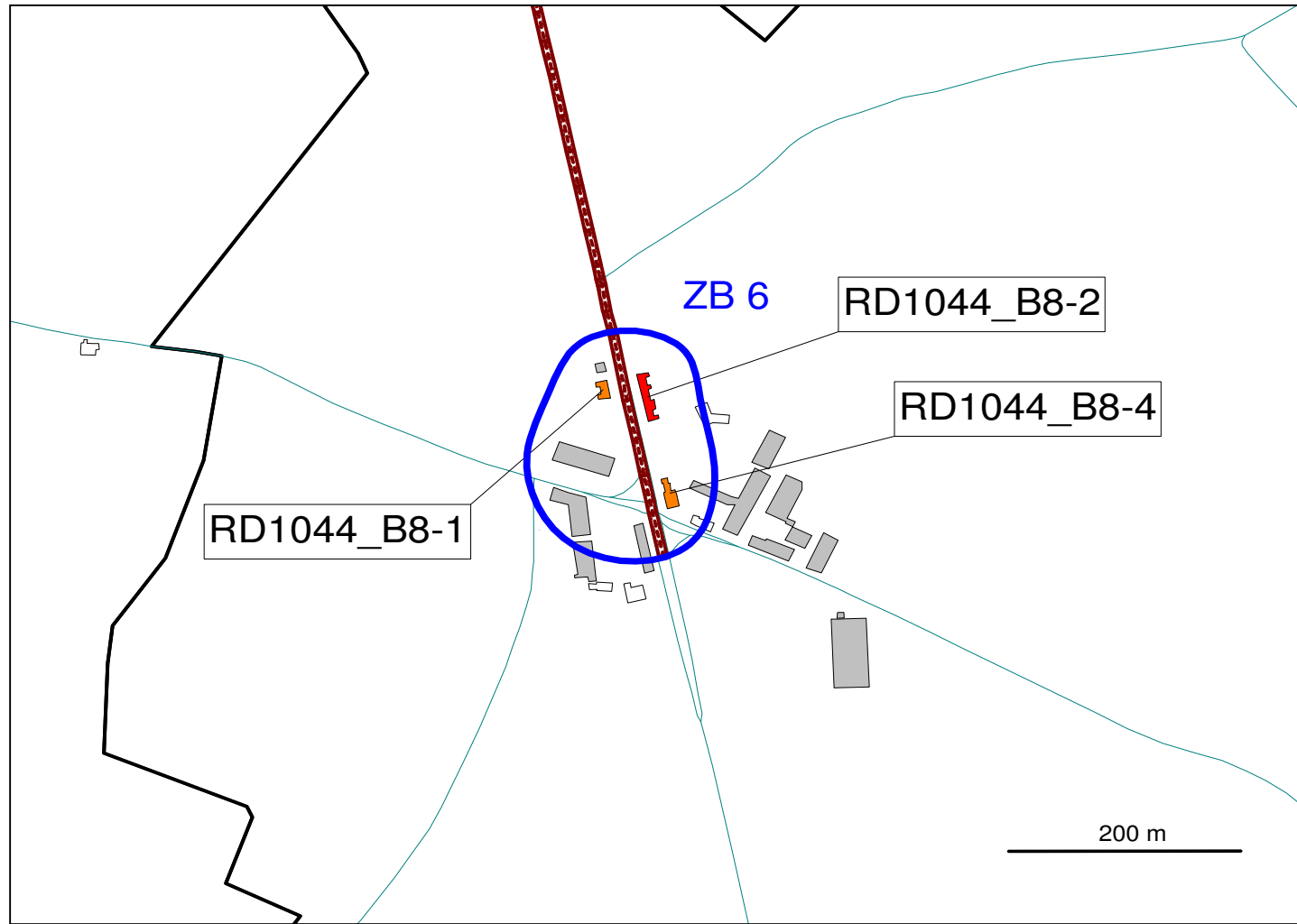


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 9400 véh/jour dont 11,1 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 90 km/h
Revêtement de chaussée : enrobé BB datant de 2010
Commentaires :

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
3	5	1	3

ID	Lden	Ln
RD1044_B8-1	71	61,5
RD1044_B8-2	72	62
RD1044_B8-4	71,5	61,5



Site n°15
RD1044
Rogécourt et Bertaucourt-Epourdon
zones bruyantes n°7 et 8
PR 47+100 à 47+300

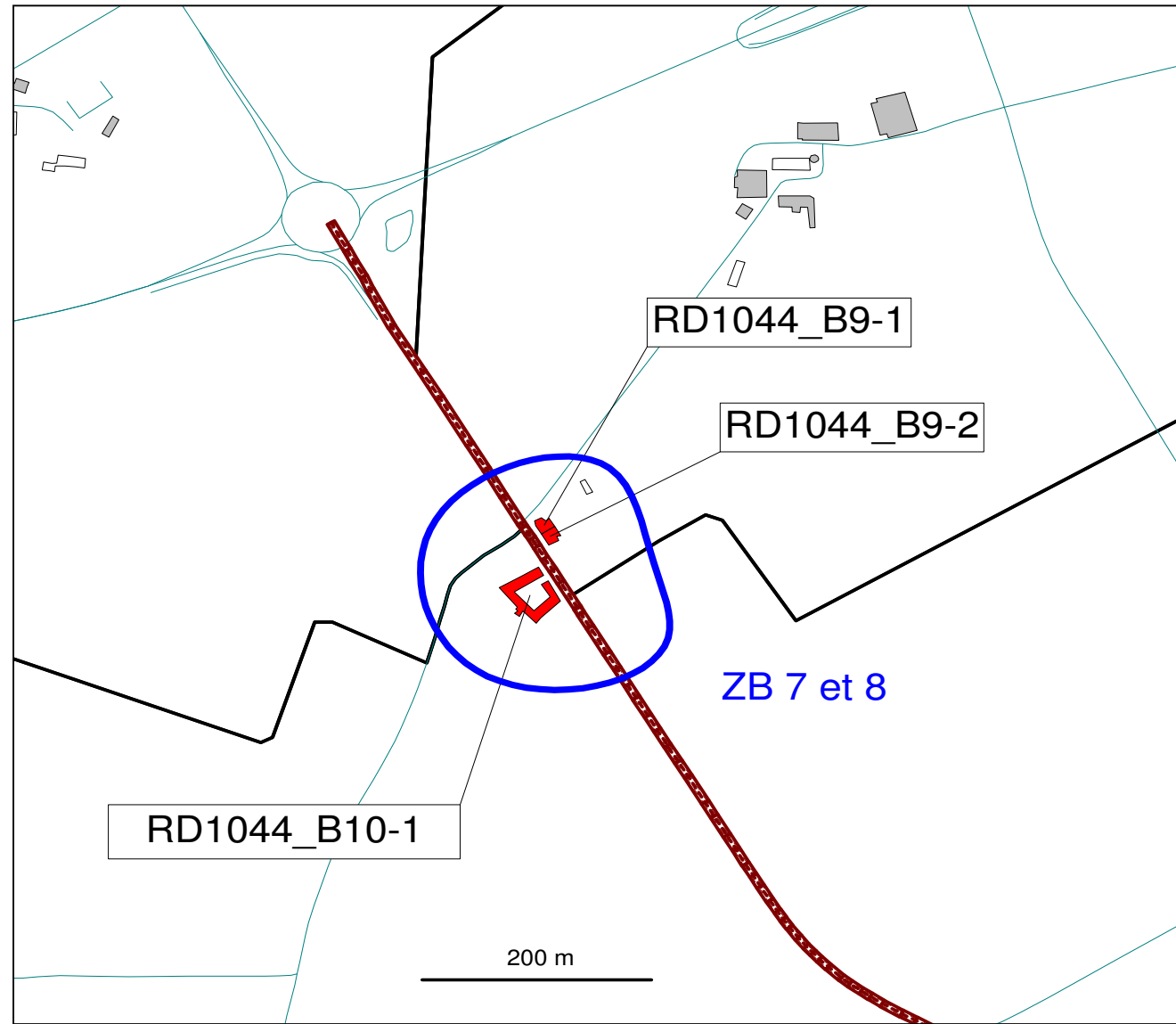


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 8920 véh/jour dont 16,3 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 90 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires :

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
3	3	3	3

ID	Lden	Ln
RD1044_B10-1	75,5	67
RD1044_B9-1	75,5	66,5
RD1044_B9-2	75,5	67



Site n°16
RD1044
Bertaucourt-Epourdon
zone bruyante n°9
PR 48+370 à 48+650

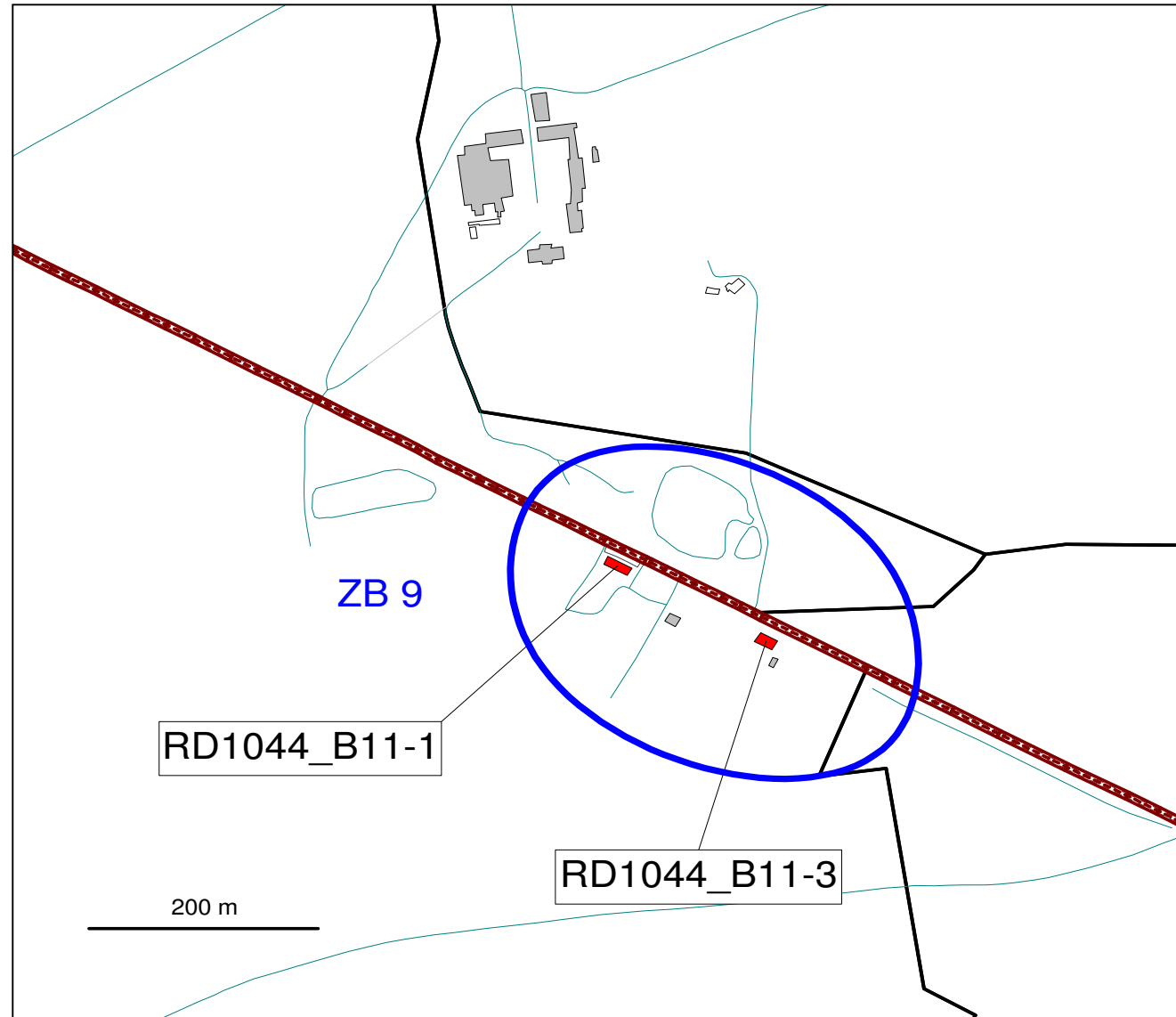


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 8920 véh/jour dont 16,3 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 90 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires :

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
2	2	2	2

ID	Lden	Ln
RD1044_B11-1	75,5	66,5
RD1044_B11-3	74,5	65,5



Site n°17
RD1044
Fressancourt
zones bruyantes n°10, 11 et 12
PR 49+300 à 49+900

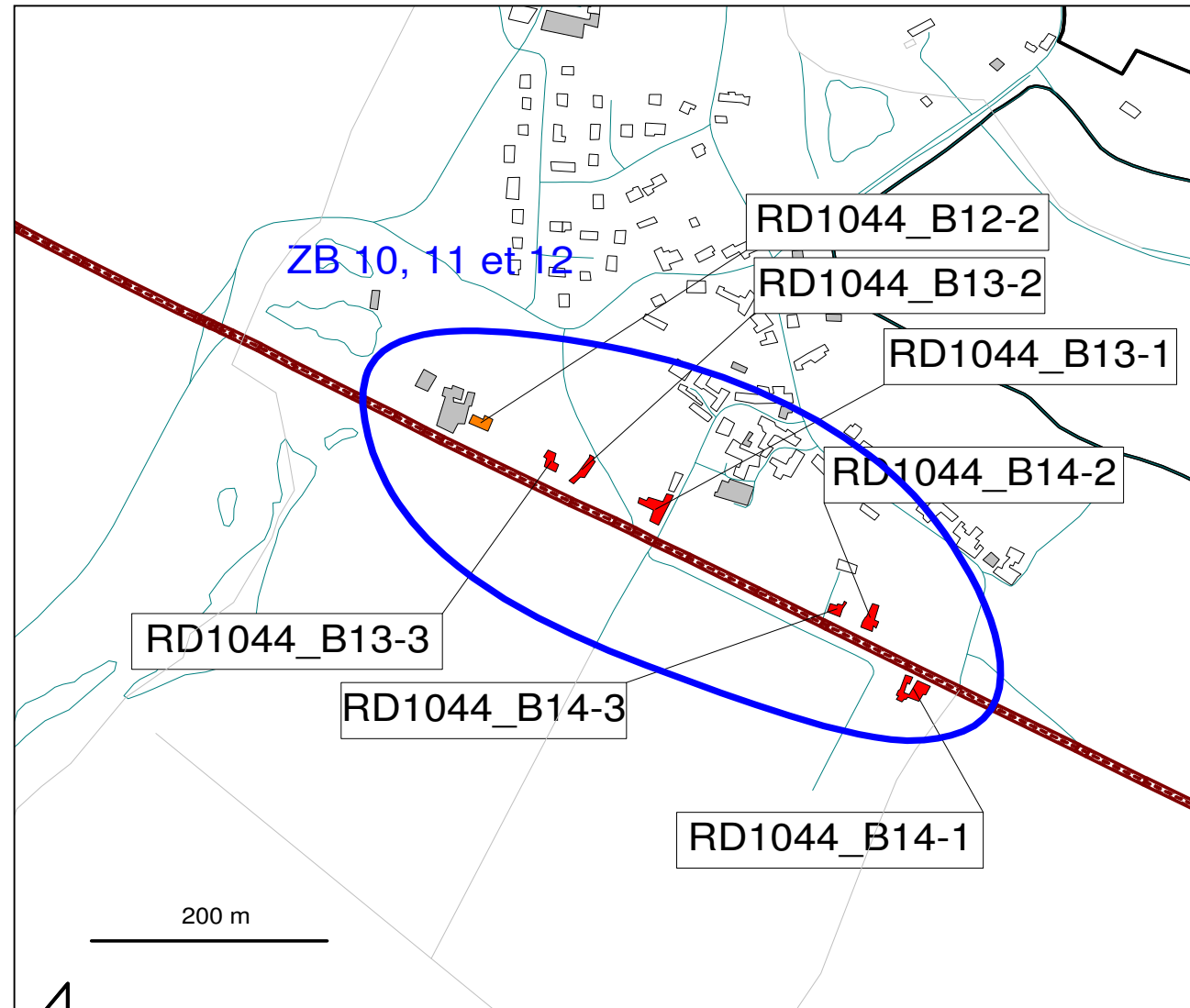


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 8920 véh/jour dont 16,3 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 90 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires :

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
7	7	6	6

ID	Lden	Ln
RD1044_B12-2	70,5	61,5
RD1044_B13-1	72,5	63,5
RD1044_B13-2	72	63,5
RD1044_B13-3	72	63
RD1044_B14-1	76	67,5
RD1044_B14-2	74	65
RD1044_B14-3	73,5	65



Site n°18
RD1044
Fourdrain
zones bruyantes n°13, 14 et 15
PR 52+000 à 53+000

ID	Lden	Ln
RD1044_B15-1	64	55
RD1044_B16-1	74	65
RD1044_B16-2	75,5	66,5
RD1044_B16-3	69	60,5
RD1044_B17-2	71	62
RD1044_B17-3	76,5	67,5
RD1044_B17-4	76	67
RD1044_B17-5	66,5	57,5

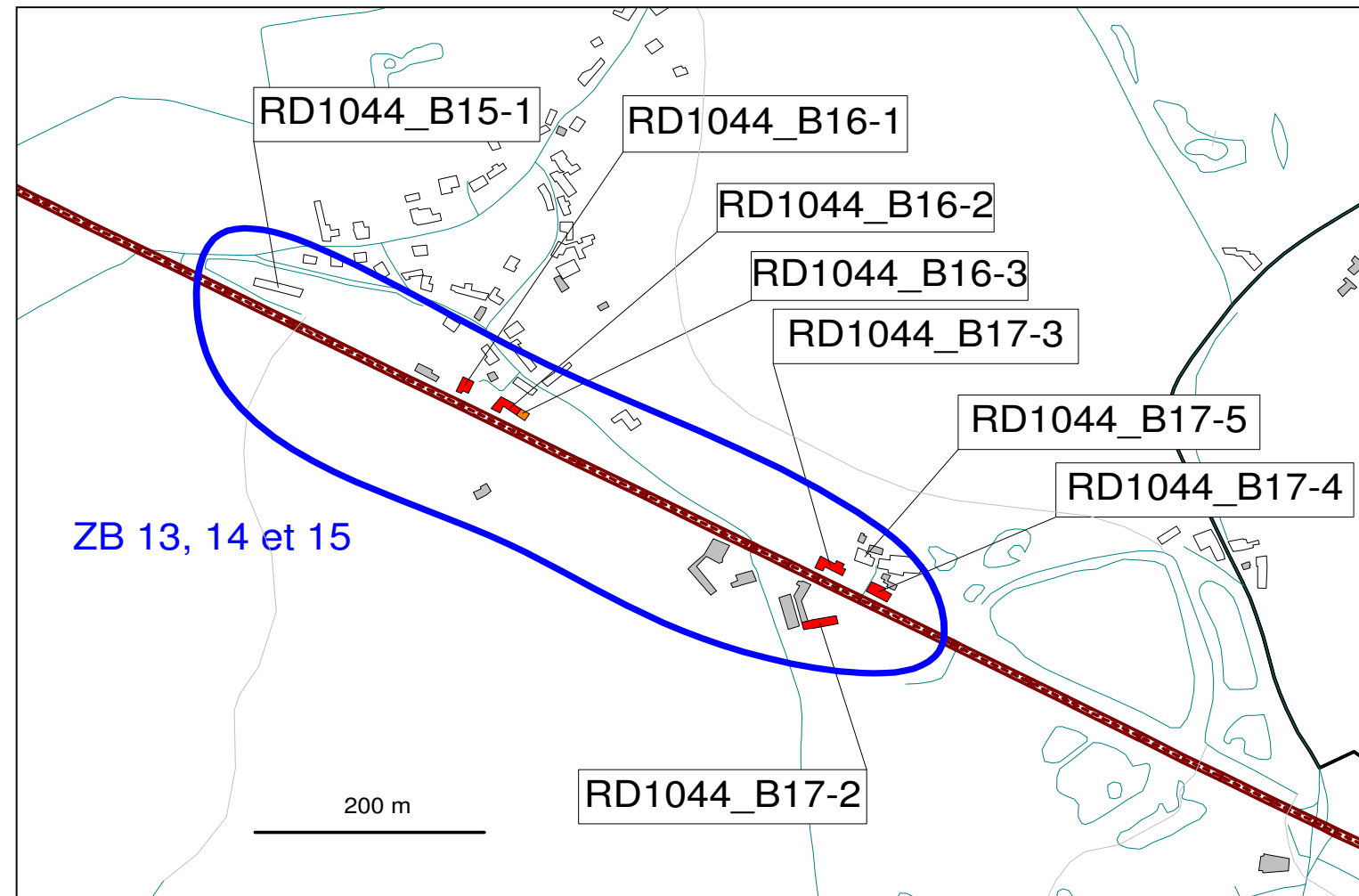


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 8920 véh/jour dont 16,3 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 90 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires :

Légende

	Bâti non sensible
	Bâti sensible non PNB
	Bâti PNB Lden uniquement
	Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
	Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
6	7	5	6



Site n°19
RD1044
Fourdrain et Crépy
zones bruyantes n°16 à 20
PR 53+450 à 54+150



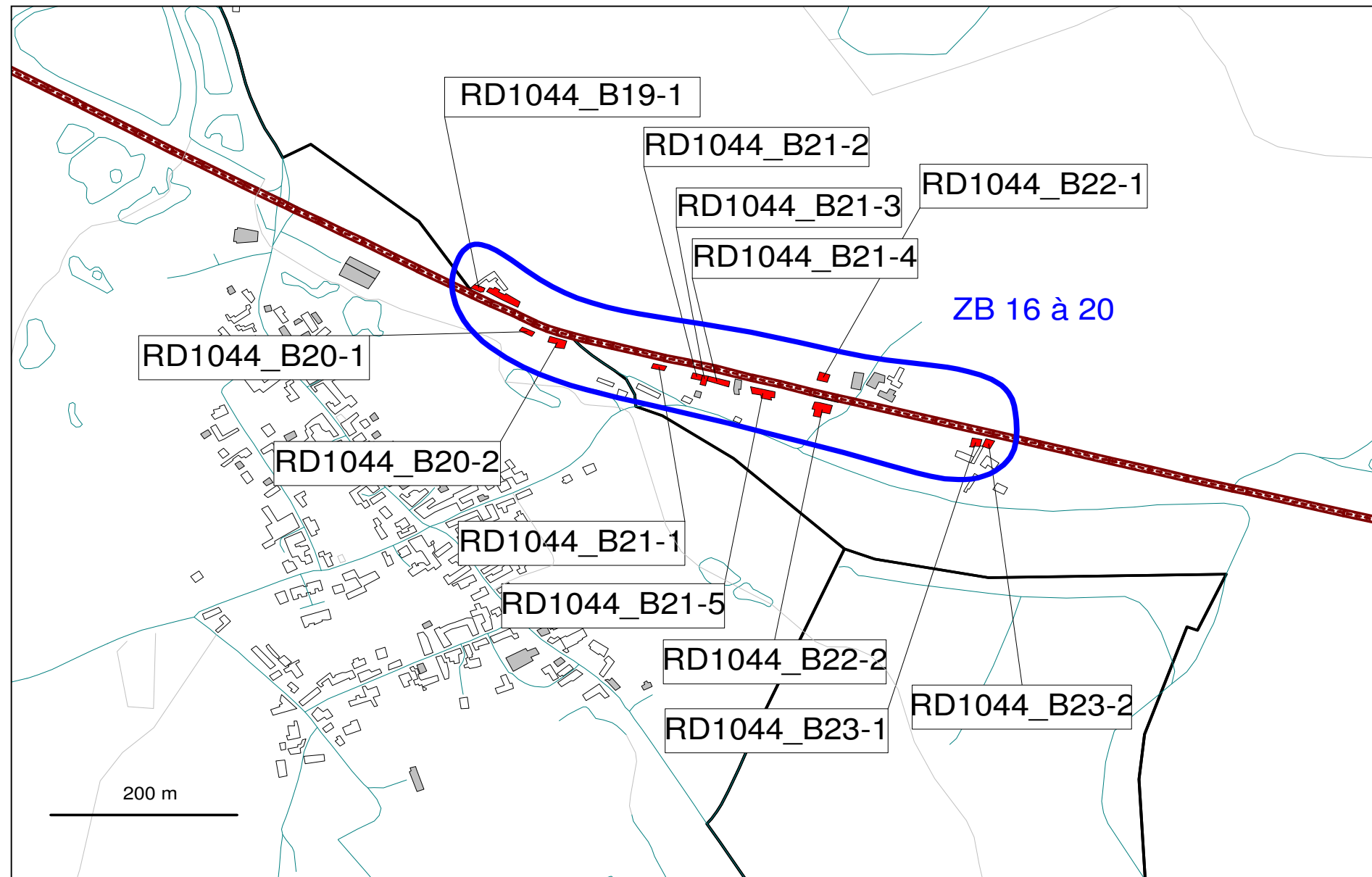
Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 8920 véh/jour dont 16,3 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 70 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires :

Légende

- Bâti non sensible
- Bâti sensible non PNB
- Bâti PNB Lden uniquement
- Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
- Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
12	12	12	12

ID	Lden	Ln
RD1044_B19-1	75	66
RD1044_B21-1	73,5	64,5
RD1044_B21-2	72,5	64
RD1044_B21-3	73	64,5
RD1044_B21-4	73	64,5
RD1044_B21-5	73	64,5
RD1044_B22-1	71,5	62,5
RD1044_B22-2	72,5	64
RD1044_B23-1	73	64
RD1044_B23-2	74,5	66
RD1044_B20-1	71	62,5
RD1044_B20-2	74,5	66








Site n°20
RD1044
Crépy
zones bruyantes n°21 et 22
PR 57+000 à 57+300



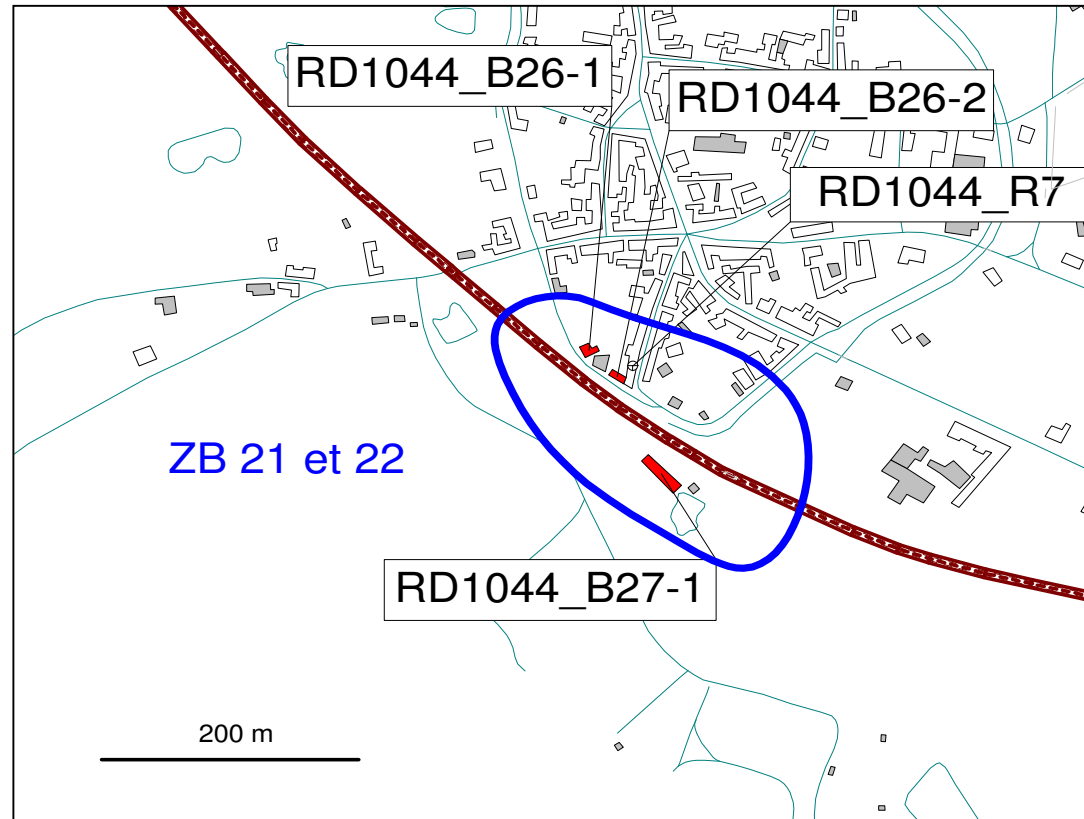
Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 10190 véh/jour dont 13,4 % PL (comptages 2013)
Vitesse réglementaire : 90 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires : modélisé à 70 km/h dans les cartes de bruit

Légende

	Bâti non sensible
	Bâti sensible non PNB
	Bâti PNB Lden uniquement
	Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
	Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
3	3	3	3

ID	Lden	Ln
RD1044_B26-1	72	63
RD1044_B26-2	73	64
RD1044_B27-1	71	62
RD1044_R7	66,5	57,5



Site n°21
RD1044
Crépy
zone bruyante n°23
PR 57+750

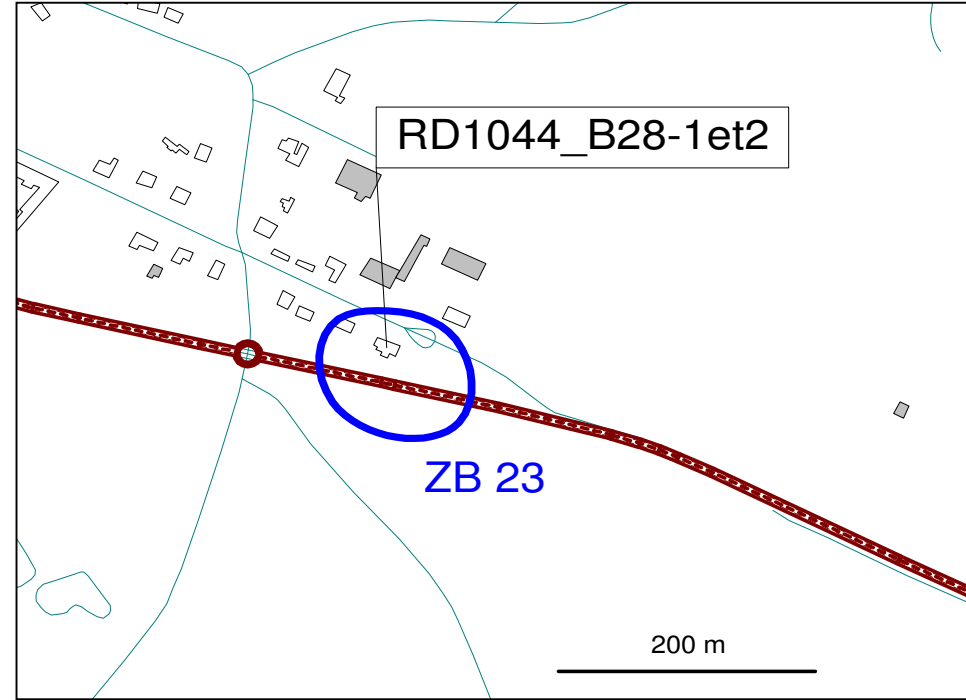


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 10190 véh/jour dont 13,4 % PL (comptages 2013)
Vitesse réglementaire : 90 km/h
Revêtement de chaussée : enrobé BB datant de 2010
Commentaires : à proximité d'un rond point

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
0	0	0	0

ID	Lden	Ln
RD1044_B28-1et2	67,5	59








Site n°22
RD1044
Besny-et-Loisy
zone bruyante n°24
PR 61+050



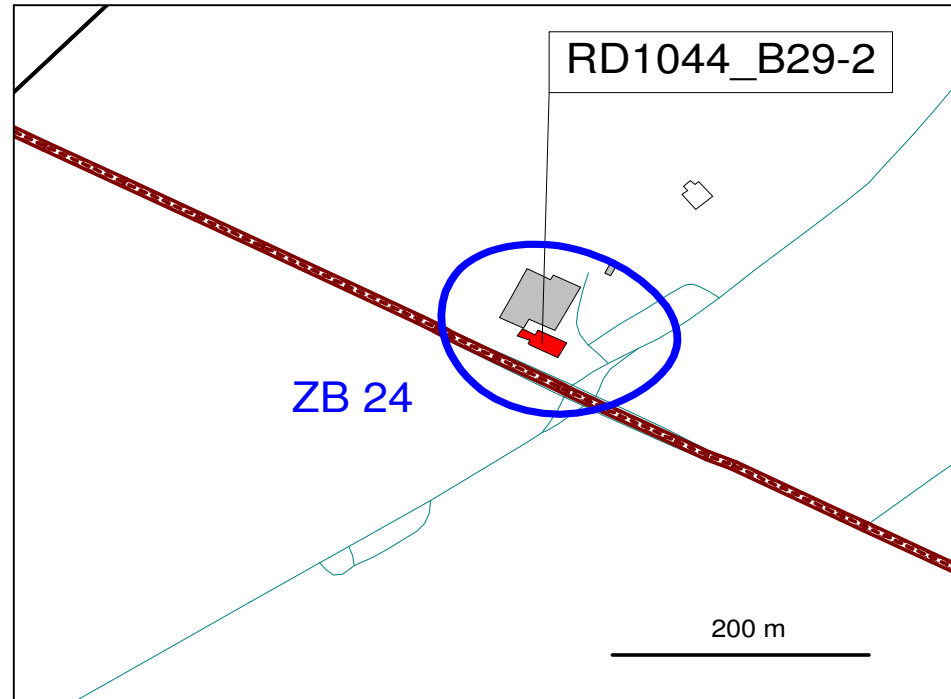
Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 10190 véh/jour dont 13,4 % PL (comptages 2013)
Vitesse réglementaire : 90 km/h
Revêtement de chaussée : enduit superficiel datant de 2004
Commentaires :

Légende

	Bâti non sensible
	Bâti sensible non PNB
	Bâti PNB Lden uniquement
	Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
	Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
1	1	1	1

ID	Lden	Ln
RD1044_B29-2	71,5	62,5



Site n°23

RD1044

Laon

zone bruyante n°25

PR 68+400



Caractéristiques de la source de bruit






Trafic : 12390 véh/jour dont 6,9 % PL
(comptages 2012)

Vitesse réglementaire : 90 km/h

Revêtement de chaussée : antérieur à 2001

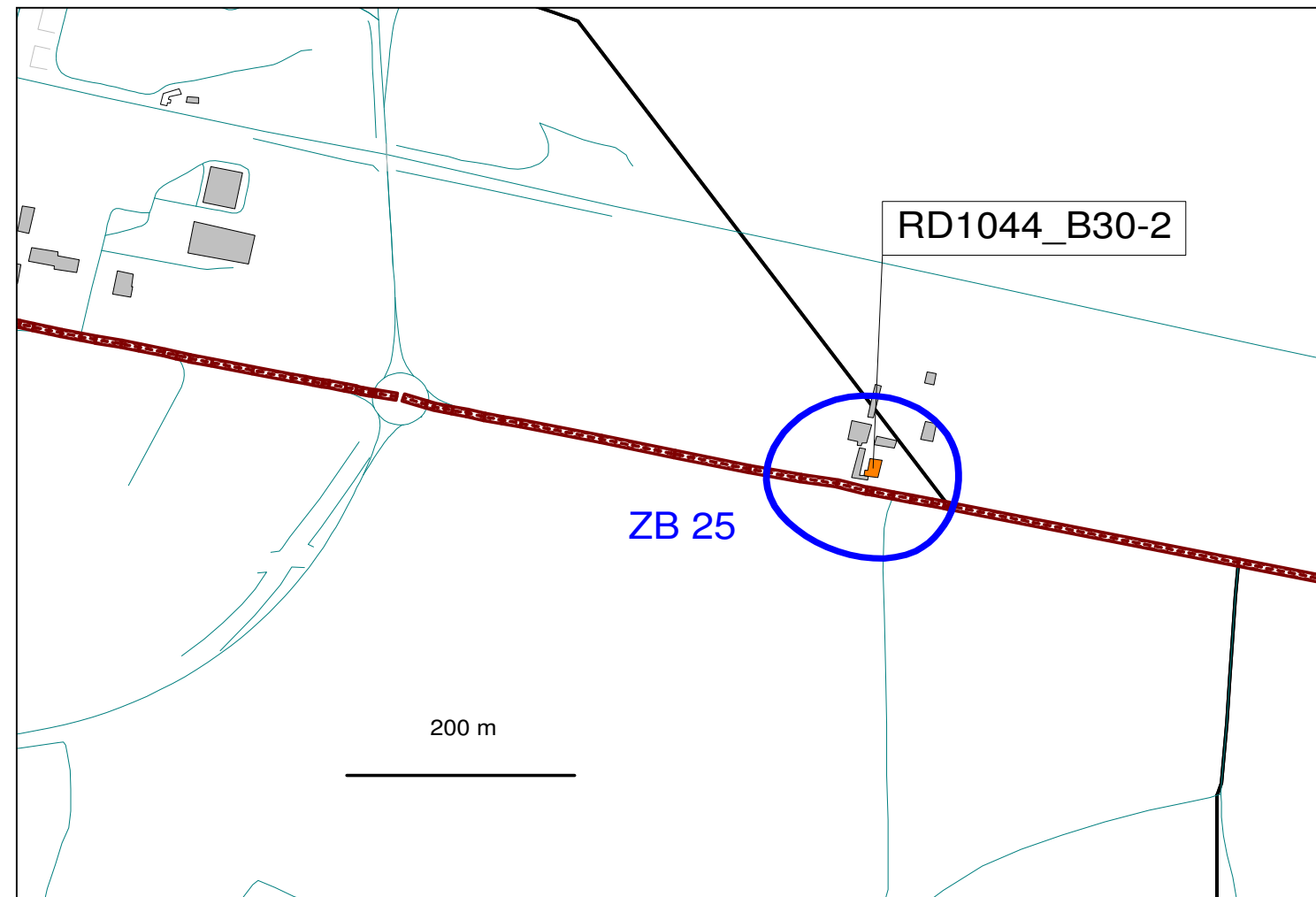
Commentaires :

Légende

-  Bâti non sensible
-  Bâti sensible non PNB
-  Bâti PNB Lden uniquement
-  Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
-  Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
1	1	0	0

ID	Lden	Ln
RD1044_B30-2	70,5	59,5



Site n°24
RD1044
Athies-sur-Laon
zones bruyantes n°26 et 27
PR 69+700 à 70+300

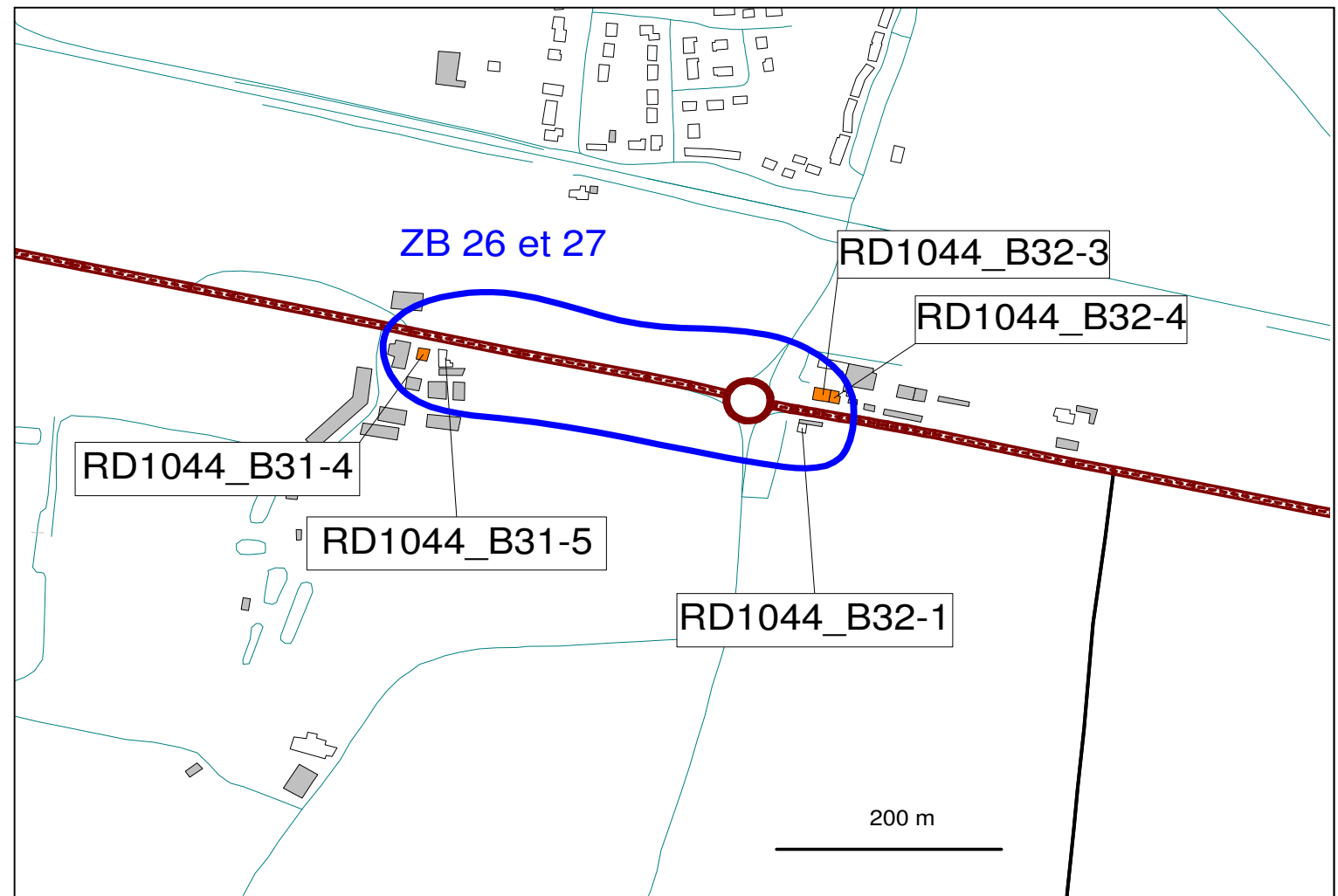


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 12390 véh/jour dont 6,9 % PL (comptages 2012)
Vitesse réglementaire : 70 km/h
Revêtement de chaussée : enrobé ECF datant de 2012
Commentaires : à proximité d'un rond point

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
3	3	0	0

ID	Lden	Ln
RD1044_B31-4	69,5	58
RD1044_B31-5	66	55
RD1044_B32-1	63,5	52,5
RD1044_B32-3	68,5	57,5
RD1044_B32-4	68,5	57,5



Site n°25
RD181
Laon
zone bruyante n°1
PR 16+700 à 17+100

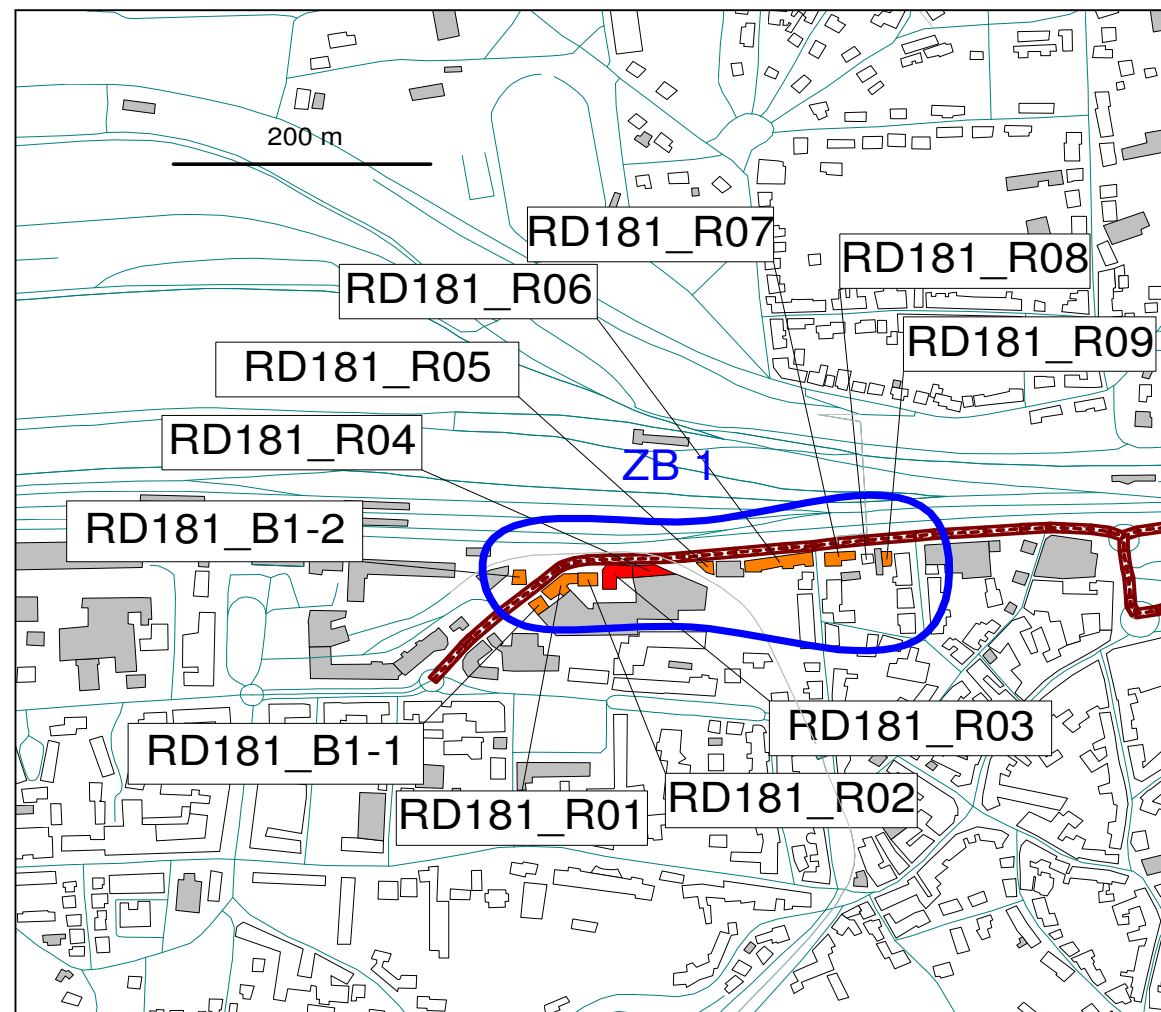


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 16770 véh/jour dont 2,8 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 50 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires : multiexposition ferroviaire mais contribution ferroviaire négligeable par rapport à contribution route

Légende

	Bâti non sensible
	Bâti sensible non PNB
	Bâti PNB Lden uniquement
	Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
	Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
20	29	3	9



ID	Lden	Ln
RD181_B1-1	70,5	59,5
RD181_B1-2	70,5	59,5
RD181_R01	72	61
RD181_R02	68,5	57,5
RD181_R03	73	62
RD181_R04	73	62
RD181_R05	72,5	61,5
RD181_R06	72,5	61,5
RD181_R07	70,5	59,5
RD181_R08	67,5	56,5
RD181_R09	68	57

Site n°26
RD181
Laon
zone bruyante n°2
PR 15+750 à 16+400

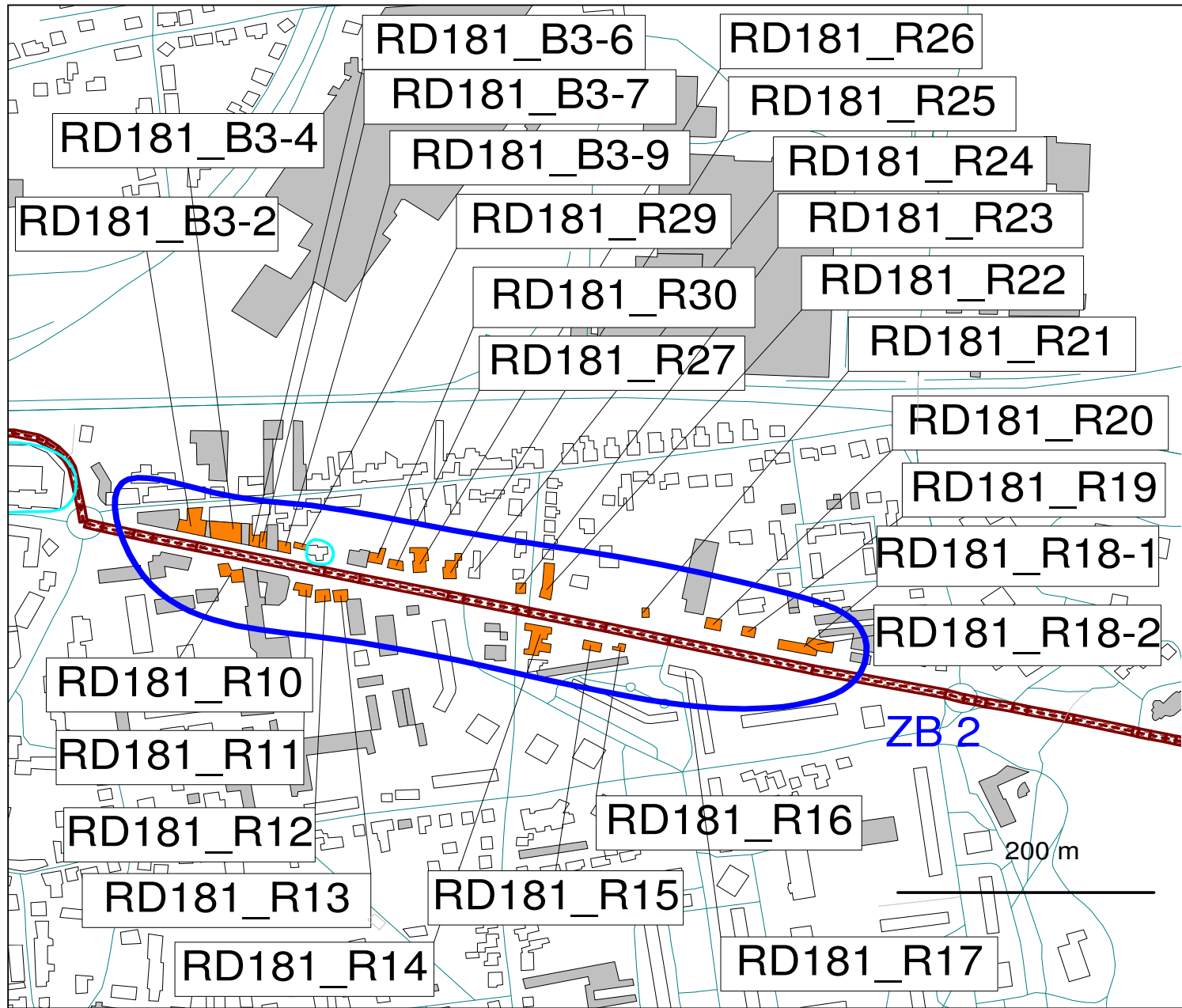


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 16770 véh/jour dont 2,8 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 50 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires :

Légende

	Bâti non sensible
	Bâti sensible non PNB
	Bâti PNB Lden uniquement
	Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
	Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
28	28	0	0



ID	Lden	Ln
RD181_B3-2	71,5	60,5
RD181_B3-4	71,5	60,5
RD181_B3-6	72	61
RD181_B3-7	72	61
RD181_B3-9	71,5	61
RD181_R10	71,5	60,5
RD181_R11	70	59
RD181_R12	69,5	58,5
RD181_R13	70	59
RD181_R14	71	60
RD181_R15	68,5	58
RD181_R16	69,5	58,5
RD181_R17	67	56,5
RD181_R18-1	70	59
RD181_R18-2	68	57
RD181_R19	68	57
RD181_R20	68	57
RD181_R21	68	57
RD181_R22	69,5	58,5
RD181_R23	69	58
RD181_R24	65,5	54,5
RD181_R25	69	58
RD181_R26	69	58
RD181_R27	69	58,5
RD181_R29	69,5	58,5
RD181_R30	68,5	57,5

Site n°27
RD338
Condren
zone bruyante n°1
PR 8+050

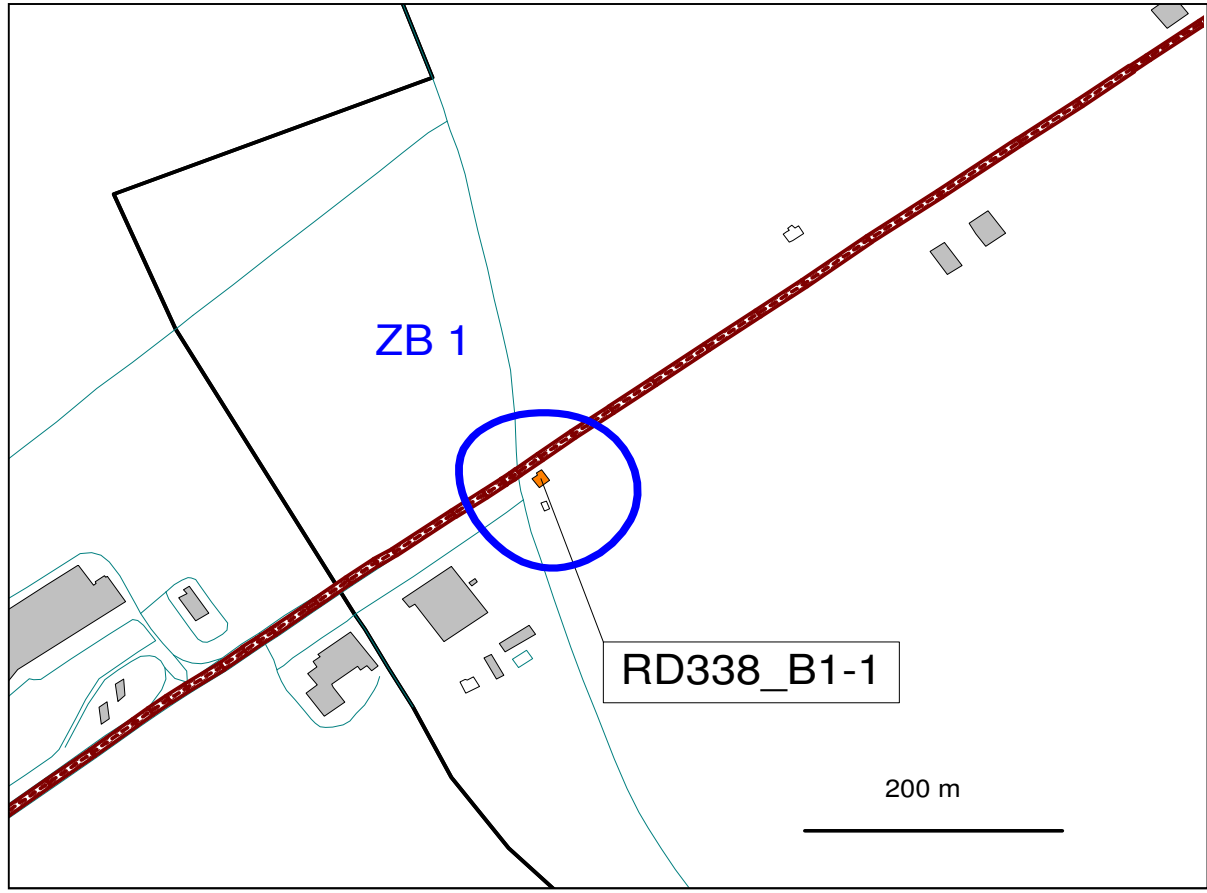


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 9740 véh/jour dont 2,7% PL (comptages 2012)
Vitesse réglementaire : 70 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires :

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
1	1	0	0

ID	Lden	Ln
RD338_B1-1	69,5	58,5



Site n°28a

RD338

Condren et Tergnier

zones bruyantes n°2 à 7

PR 9+200 à 9+580



Caractéristiques de la source de bruit

Trafic : 9940 véh/jour dont 4% PL
(comptages 2014)

Vitesse réglementaire : 50 km/h

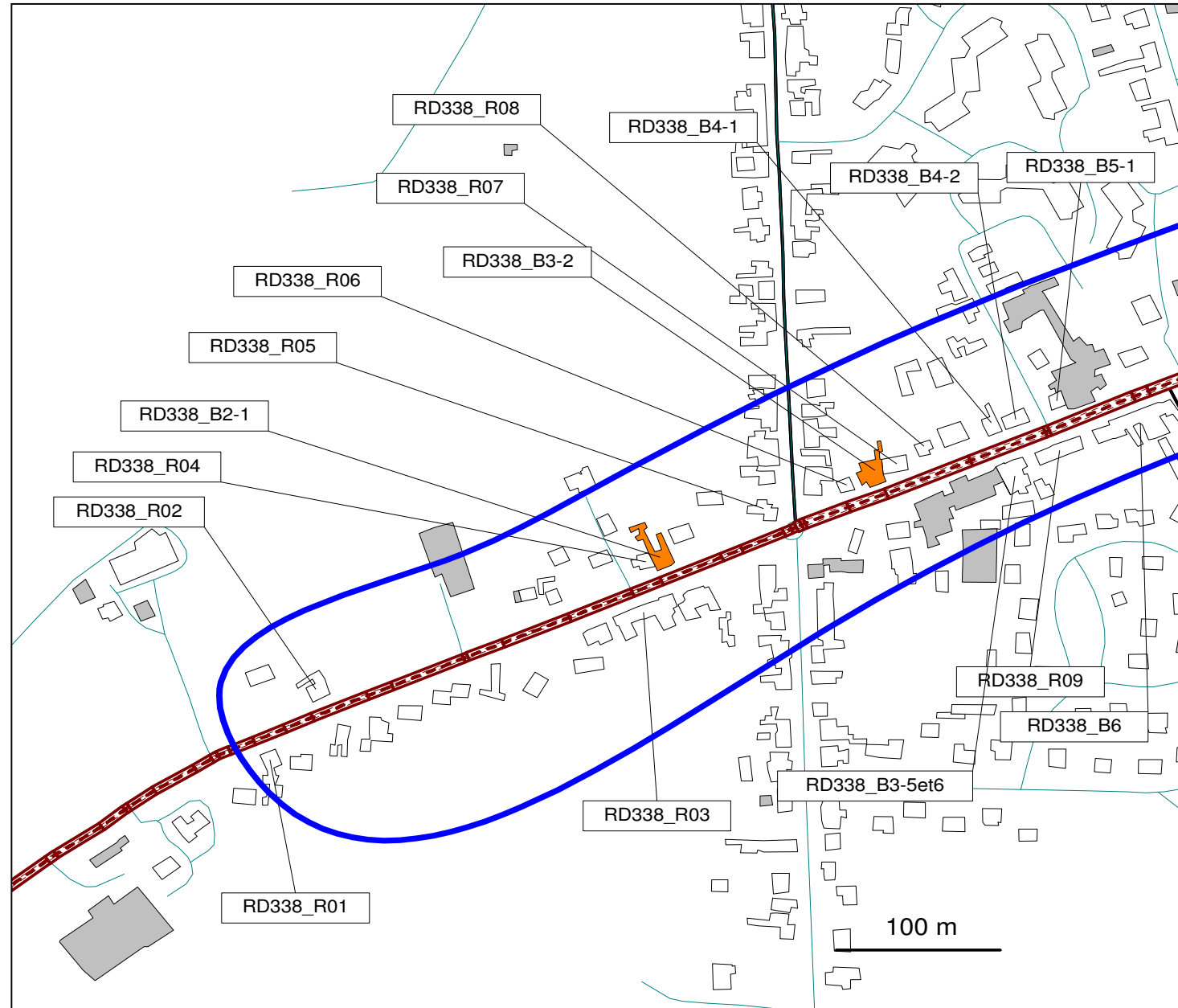
Revêtement de chaussée : enrobé BB datant de
2012 entre 9+124 et 9+564 sinon antérieur à 2001

Commentaires :

Légende

- Bâti non sensible
- Bâti sensible non PNB
- Bâti PNB Lden uniquement
- Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
- Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
2	2	0	0



ID	Lden	Ln
RD338_B2-1	68,5	57,5
RD338_B3-5et6	67	56
RD338_B6	67,5	56,5
RD338_R01	66	55
RD338_R02	66,5	55,5
RD338_R03	66,5	56
RD338_R04	66	55
RD338_R05	65	54
RD338_R09	67	56
RD338_B3-2	68	57
RD338_B4-1	66,5	55,5
RD338_B4-2	67	56
RD338_B5-1	66,5	55,5
RD338_R06	66,5	55,5
RD338_R07	66,5	55,5
RD338_R08	65,5	54,5

Site n°28b

RD338

Tergnier

zones bruyantes n°8 à 16

PR 9+580 à 10+110



Caractéristiques de la source de bruit

Trafic : 9940 véh/jour dont 4% PL
(comptages 2014)

Vitesse réglementaire : 50 km/h

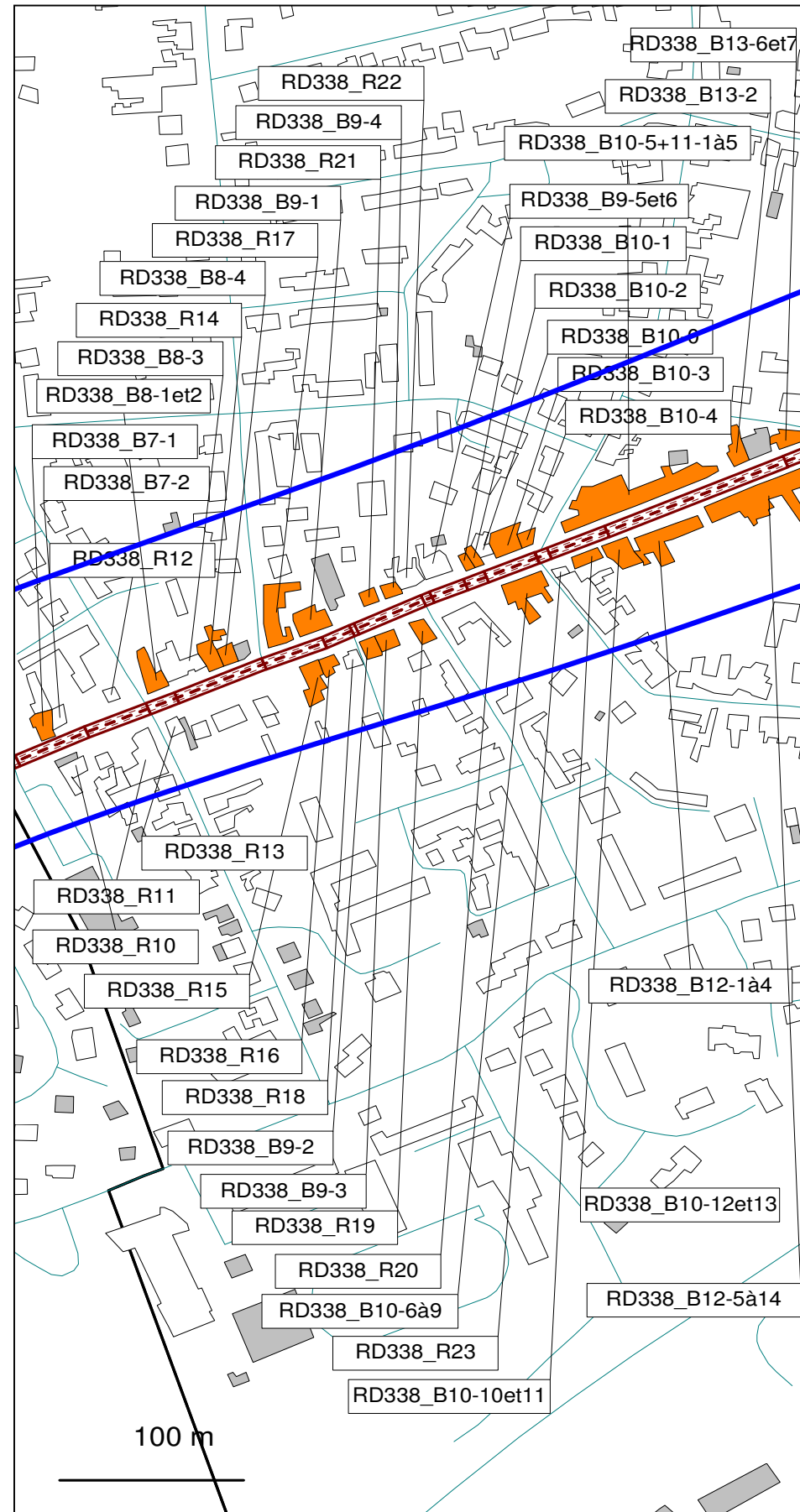
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001

Commentaires :

Légende

- Bâti non sensible
- Bâti sensible non PNB
- Bâti PNB Lden uniquement
- Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
- Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
50	55	0	0



ID	Lden	Ln
RD338_B10-0	66,5	55,5
RD338_B10-1	68,5	57,5
RD338_B10-10et11	69,5	58,5
RD338_B10-12et13	69,5	58,5
RD338_B10-2	68,5	57,5
RD338_B10-3	68,5	57,5
RD338_B10-4	68,5	57,5
RD338_B10-5+11-1à5	69	58
RD338_B10-6à9	69	58
RD338_B12-1à4	68,5	57
RD338_B12-5à14	70	59
RD338_B13-2	69	58
RD338_B13-6et7	69	58
RD338_B7-1	71	59,5
RD338_B7-2	67,5	56,5
RD338_B8-1et2	68	57,5
RD338_B8-3	66,5	55,5
RD338_B8-4	68,5	57,5
RD338_B9-1	68	57,5
RD338_B9-2	68	57
RD338_B9-3	68	57
RD338_B9-4	68	57,5
RD338_B9-5et6	67	56
RD338_R10	65,5	54,5
RD338_R11	66	55
RD338_R12	66	55
RD338_R13	66	55
RD338_R14	68	57
RD338_R15	68	57,5
RD338_R16	68	57,5
RD338_R17	68	57
RD338_R18	66	55
RD338_R19	68	57,5
RD338_R20	67	56
RD338_R21	68	57,5
RD338_R22	67	56
RD338_R23	67	56

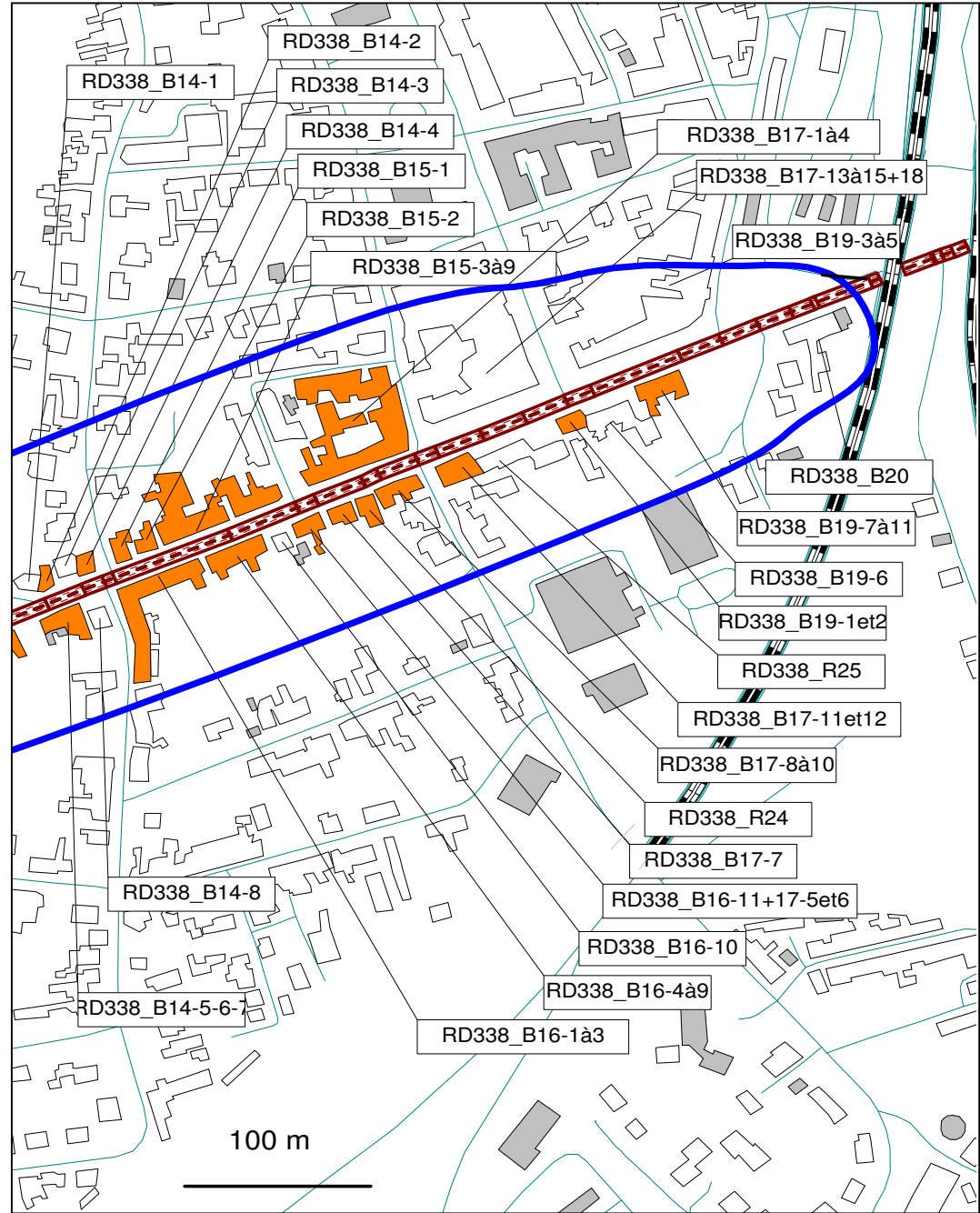
Site n°28c
RD338
Tergnier
zones bruyantes n°17 à 25
PR 10+110 à 10+650



Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 9940 véh/jour dont 4% PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 50 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires : multiexposition ferroviaire à l'Est du site

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
50	53	0	0



ID	Lden	Ln
RD338_B14-1	67,5	56,5
RD338_B14-2	68,5	57,5
RD338_B14-3	67,5	56,5
RD338_B14-4	68,5	57,5
RD338_B14-5-6-7	70	59
RD338_B14-8	66,5	55,5
RD338_B15-1	69,5	58,5
RD338_B15-2	69	58
RD338_B15-3à9	69	58
RD338_B16-10	67,5	56,5
RD338_B16-11+17-5et6	69	58
RD338_B16-1à3	70	59
RD338_B16-4à9	70	59
RD338_B17-11et12	69	58
RD338_B17-13à15+18	66	55
RD338_B17-1à4	69,5	58,5
RD338_B17-7	68,5	57,5
RD338_B17-8à10	69,5	58,5
RD338_B19-1et2	68	57
RD338_B19-3à5	66	55
RD338_B19-6	66	55
RD338_B19-7à11	69	58
RD338_B20	67	56
RD338_R24	68,5	57,5
RD338_R25	66,5	55,5

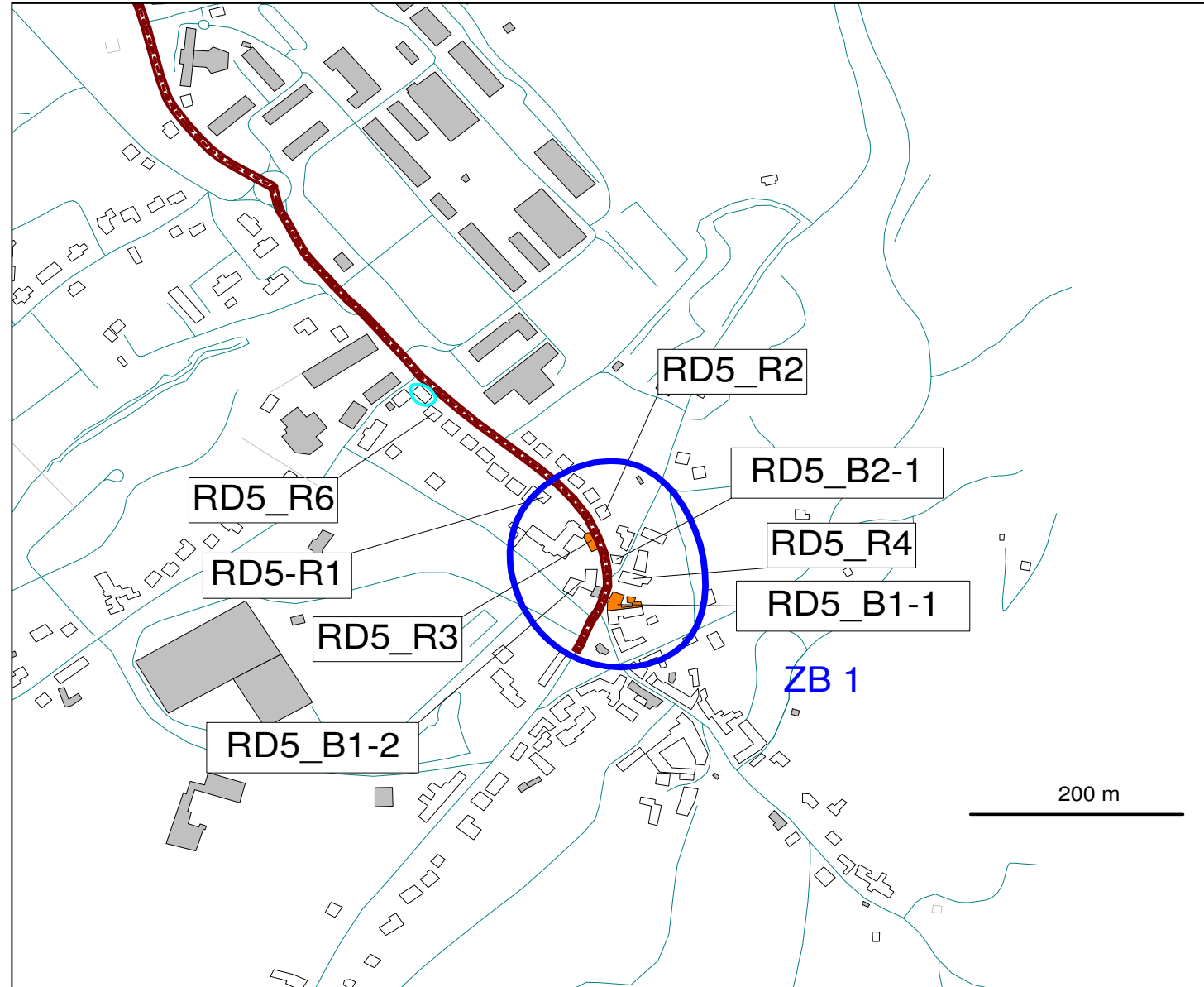
Site n°29
RD5
Laon
zone bruyante n°1
PR 24+000 à 24+400



Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 10270 véh/jour dont 3,1 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 50 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires :

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
3	3	0	0



ID	Lden	Ln
RD5_B1-1	69,5	57
RD5_B1-2	66,5	54
RD5_B2-1	65	52,5
RD5_R1	63,5	51
RD5_R2	67	54,5
RD5_R3	72	59,5
RD5_R4	65	52,5
RD5_R6	64,5	52

Site n°30
D541(ex-D51)
Chambry
zone bruyante n°1
PR 2+050 à 2+200

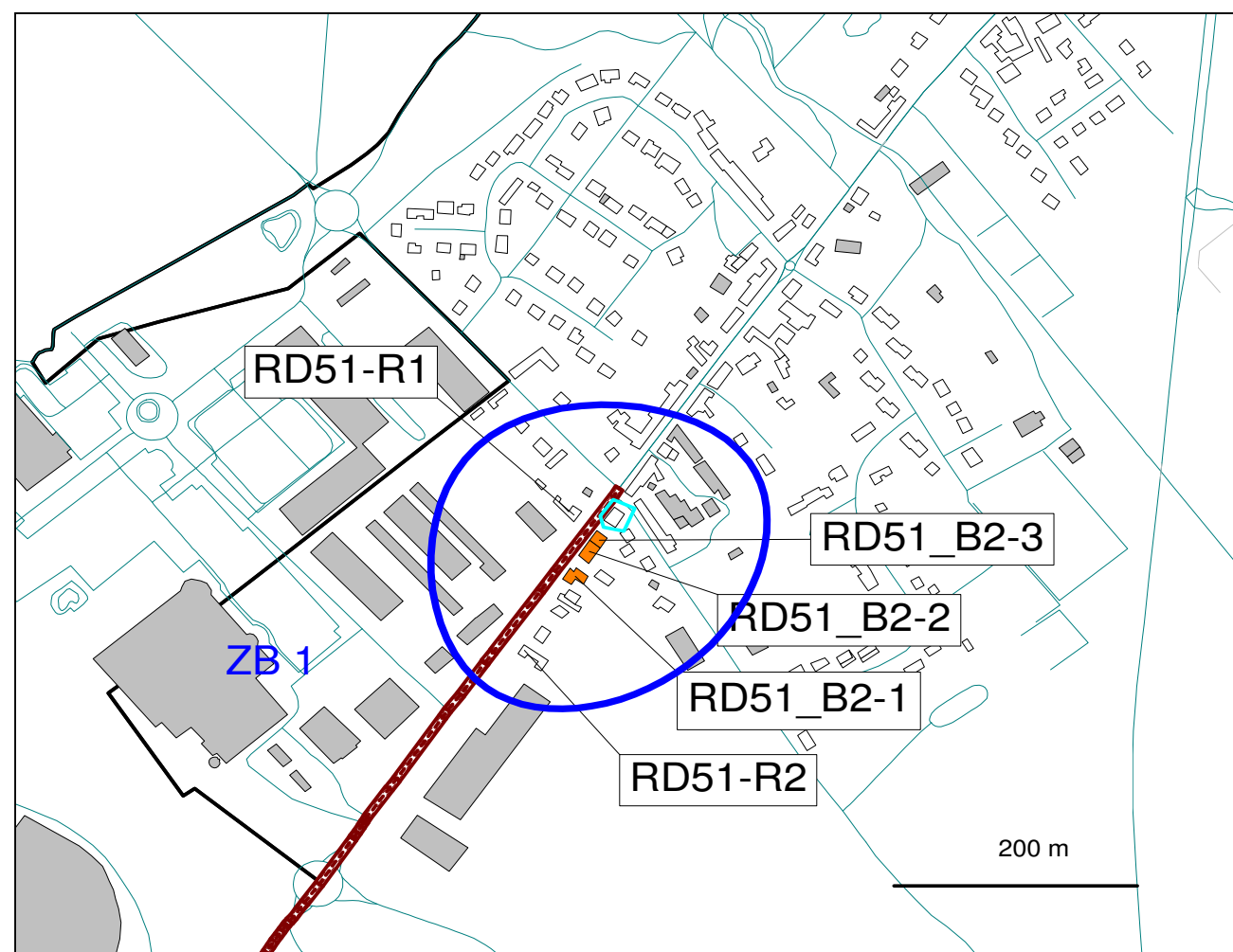


Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 13220 véh/jour dont 4,8 % PL (comptages 2014)
Vitesse réglementaire : 50 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires :

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
2	2	0	0

ID	Lden	Ln
RD51-R1	65	52,5
RD51-R2	63	50,5
RD51_B2-1	67,5	55
RD51_B2-2	69,5	56,5
RD51_B2-3	69,5	56,5



NOTA: la section de la RD51 dans Chambry a été renommée D541 afin d'assurer la continuité de celle-ci

Site n°31 (pour mémoire)

RD51

Laon

zone bruyante n°2

PR 0+550



Caractéristiques de la source de bruit

Trafic : 11000 véh/jour dont 4 % PL (trafic cartes de bruit)

Vitesse réglementaire : 50 km/h

Revêtement de chaussée : antérieur à 2001

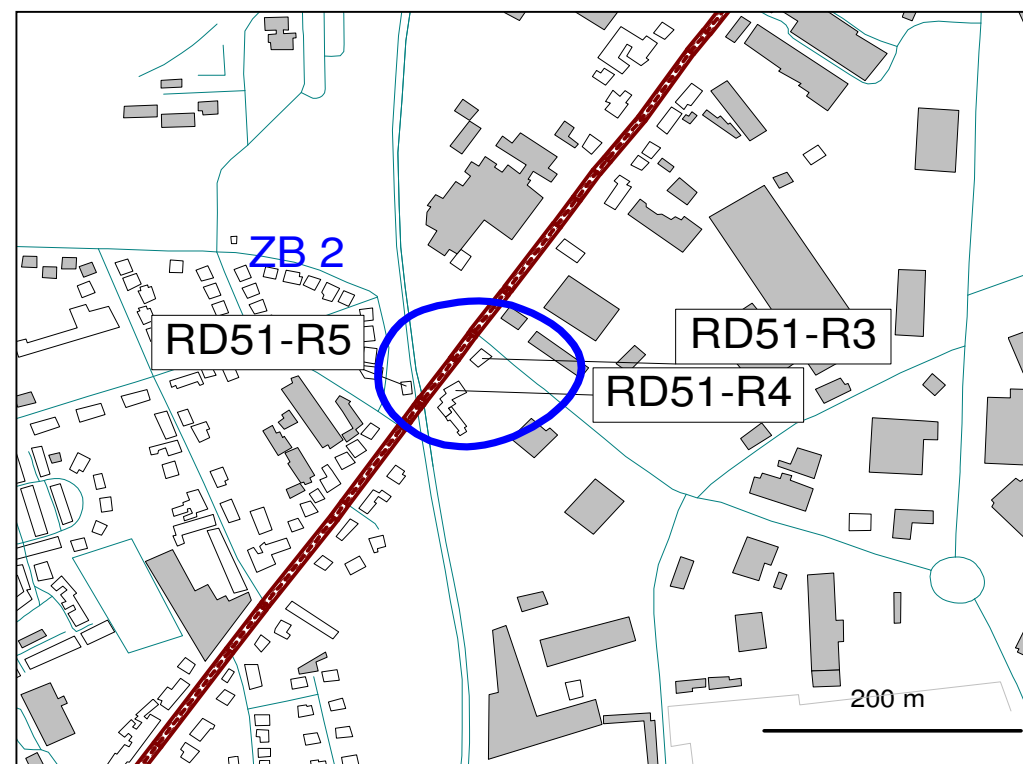
Commentaires : ZB non identifiée dans PPBE + multiexposition route/fer mais contribution fer négligeable par rapport à contribution route

Légende

- Bâti non sensible
- Bâti sensible non PNB
- Bâti PNB Lden uniquement
- Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
- Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
0	0	0	0

ID	Lden	Ln
RD51-R5	64,5	52
RD51-R4	65,5	53
RD51-R3	65	52



NOTA: cette section de la RD51 dans Laon ne fait pas partie du PPBE phase 4 suite à l'actualisation du trafic (6400véh/j en 2018) et de plus elle ne comportait aucun bâtiment PNB.

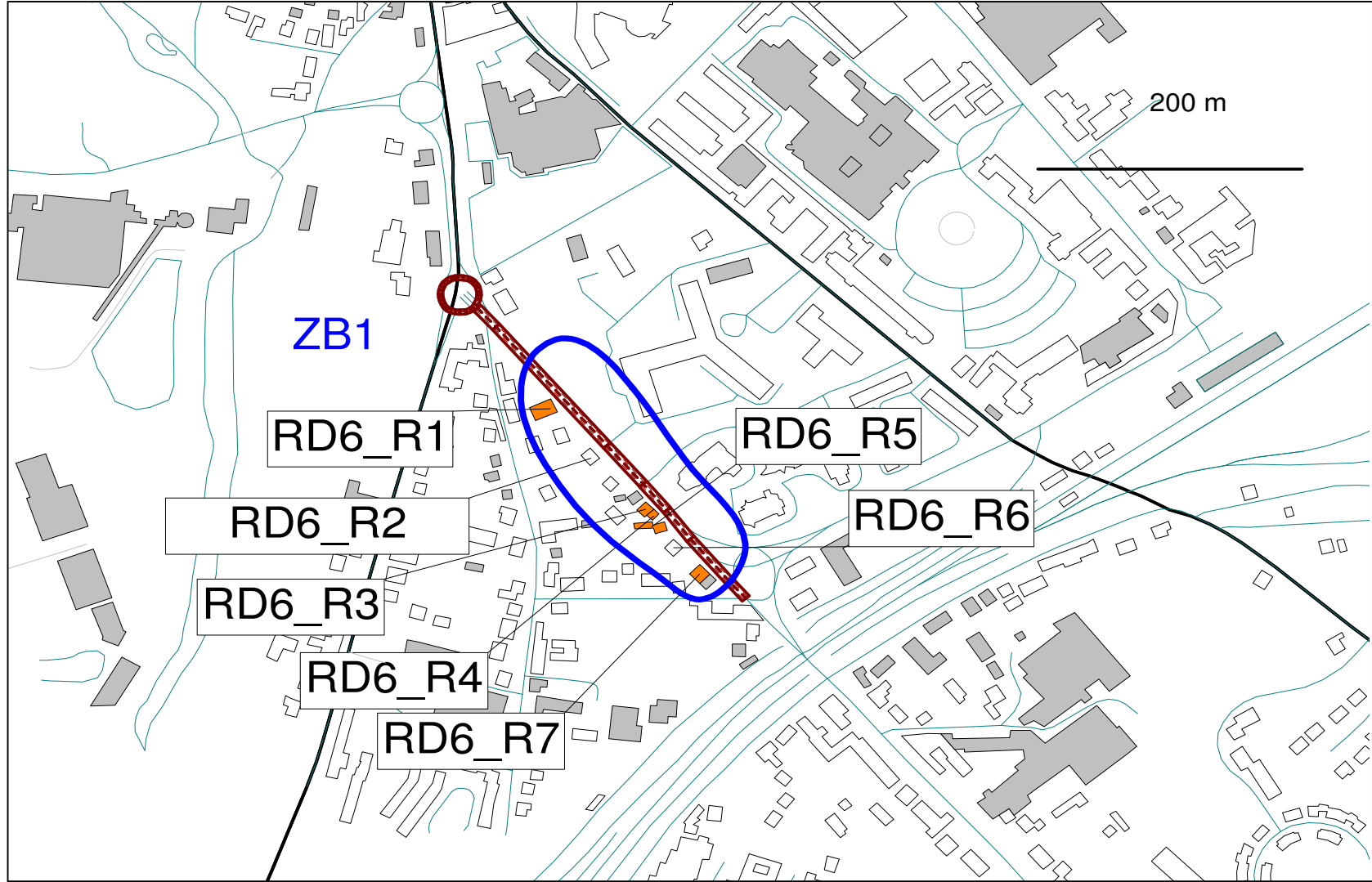
Site n°32
RD6
Belleu
zone bruyante n°1
PR 32+700 à 33+050



Caractéristiques de la source de bruit
Trafic : 12630 véh/jour dont 2,4 % PL (comptages 2009)
Vitesse réglementaire : 50 km/h
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001
Commentaires : ZB non identifiée dans PPBE

Légende
Bâti non sensible
Bâti sensible non PNB
Bâti PNB Lden uniquement
Bâti PNB Lden et Ln (super PNB)
Bâti sans antériorité

Nb propriétés PNB	Nb logements PNB	dont propriétés PNB nocturnes	dont logements PNB nocturnes
5	5	0	0



ID	Lden	Ln
RD6_R1	68	55,5
RD6_R2	66	53,5
RD6_R3	68,5	56
RD6_R4	69	56,5
RD6_R5	68	55
RD6_R6	66,5	54
RD6_R7	68,5	56

Annexe 4. Courriers de réponses aux observations formulées

Sans objet / réponses

Annexe 5. Accords des autorités ou organismes compétents

Sans objet.

Annexe 6. Avis de mise à disposition du public