



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

|   |    |
|---|----|
| <b>1. RESUME NON TECHNIQUE</b> .....  | 4  |
| <b>2. RAPPORT DE PRESENTATION</b> .....   | 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  |
| <b>3 ENJEUX ET OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT</b> .....  | 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 |
| <b>4. PRISE EN COMPTE DES ZONES CALMES</b> .....  | 27 |
| <b>5. SYNTHESE DES MESURES DE REDUCTION REALISEES ET PROGRAMMEES</b> .....                          | 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 |
| <b>6. MESURES ENVISAGEES AU TITRE DE LA MISE A JOUR DU PRESENT PPBE</b> .....                       | 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 |
| <b>7. FINANCEMENTS DISPONIBLES ET ECHEANCES PREVUES POUR LA MISE EN<br/>ŒUVRE DES MESURES</b> ..... | 34 |
| <b>8. IMPACT DES MESURES SUR LES POPULATIONS</b> .....  | 35 |
| <b>9. MISE A DISPOSITION DU PUBLIC</b> .....  | 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 |
| <b>10. ACCORDS DES AUTORITES COMPETENTES</b> .....  | 36 |
| 10.1 Identifications des autorités compétentes.....   | 36 |

|                         |    |
|-------------------------|----|
| <b>CONCLUSION</b> ..... | 37 |
|-------------------------|----|

|                        |    |
|------------------------|----|
| <b>Glossaire</b> ..... | 38 |
|------------------------|----|

## **Annexes**

|  |    |
|--|----|
| <b>Annexe 1.</b> Arrêté du 16/02/2023 .....  | 39 |
| <b>Annexe 2.</b> Aide à la compréhension.....  | 44 |
| <b>Annexe 3.</b> 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 |
| <b>Annexe 4.</b> Courriers de réponses aux observations formulées.....   | 97 |
| <b>Annexe 5.</b> Accords des autorités ou organismes compétents .....  | 98 |
| <b>Annexe 6.</b> Avis de mise à disposition du public.....   | 99 |

## **Liste des planches présentées dans le document**

|  |         |
|--|---------|
| <b>Planche 1 -</b> Extraits du résumé non technique du CEREMA<br>– Estimations du nombre de personnes exposées.....  | 7       |
| <b>Planche 2.1</b> 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       |
| <b>Planches 2.2 à 2.5 -</b> 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 |
| <b>Planche 3 -</b> Impact lié aux actions de réduction du bruit à la source .....  | 14      |
| <b>Planche 4 -</b> Impact lié aux actions de réduction du bruit sur le chemin de propagation .....   | 16      |
| <b>Planche 5 -</b> Impact lié aux actions de réduction du bruit au récepteur .....   | 16      |
| <b>Planches 6.1.1 à 6.1.7 -</b> Localisation des zones de bruit critiques nouvelles.....   | 20 à 26 |
| <b>Planche 7 -</b> 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 façades<sup>1</sup>.

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

<sup>1</sup> 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](http://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 ajoutée<sup>1</sup>

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 RN2<sup>2</sup>

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

---

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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<sub>den</sub>**
- **62 dB(A)** pour l'indicateur **L<sub>n</sub>**

Pour la 4<sup>ème</sup> 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 ».<sup>1</sup>

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<sub>DEN</sub>** est composé des indicateurs « **L<sub>Day</sub>**, **L<sub>Evening</sub>**, **L<sub>Night</sub>** », 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<sub>N</sub>** (**L<sub>Night</sub>**), 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

---

<sup>1</sup> Cartes de Bruit Stratégiques – Aisne – Résumé non technique de 3<sup>ème</sup> 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)

| $L_N$ | 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 ( $L_N$ ).

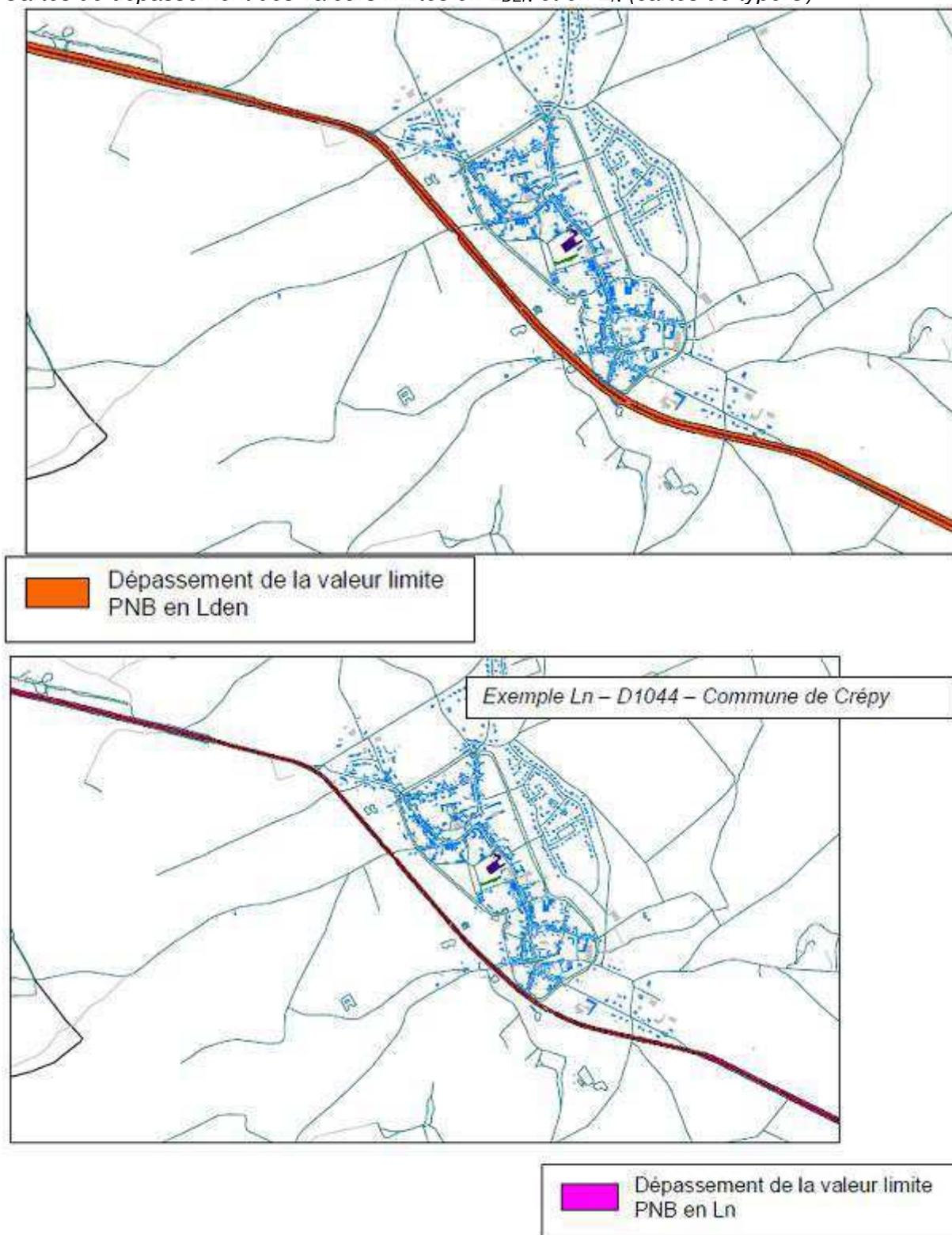
3 établissements de santé sont potentiellement exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites de nuit (dont 1 de jour et de nuit).

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.

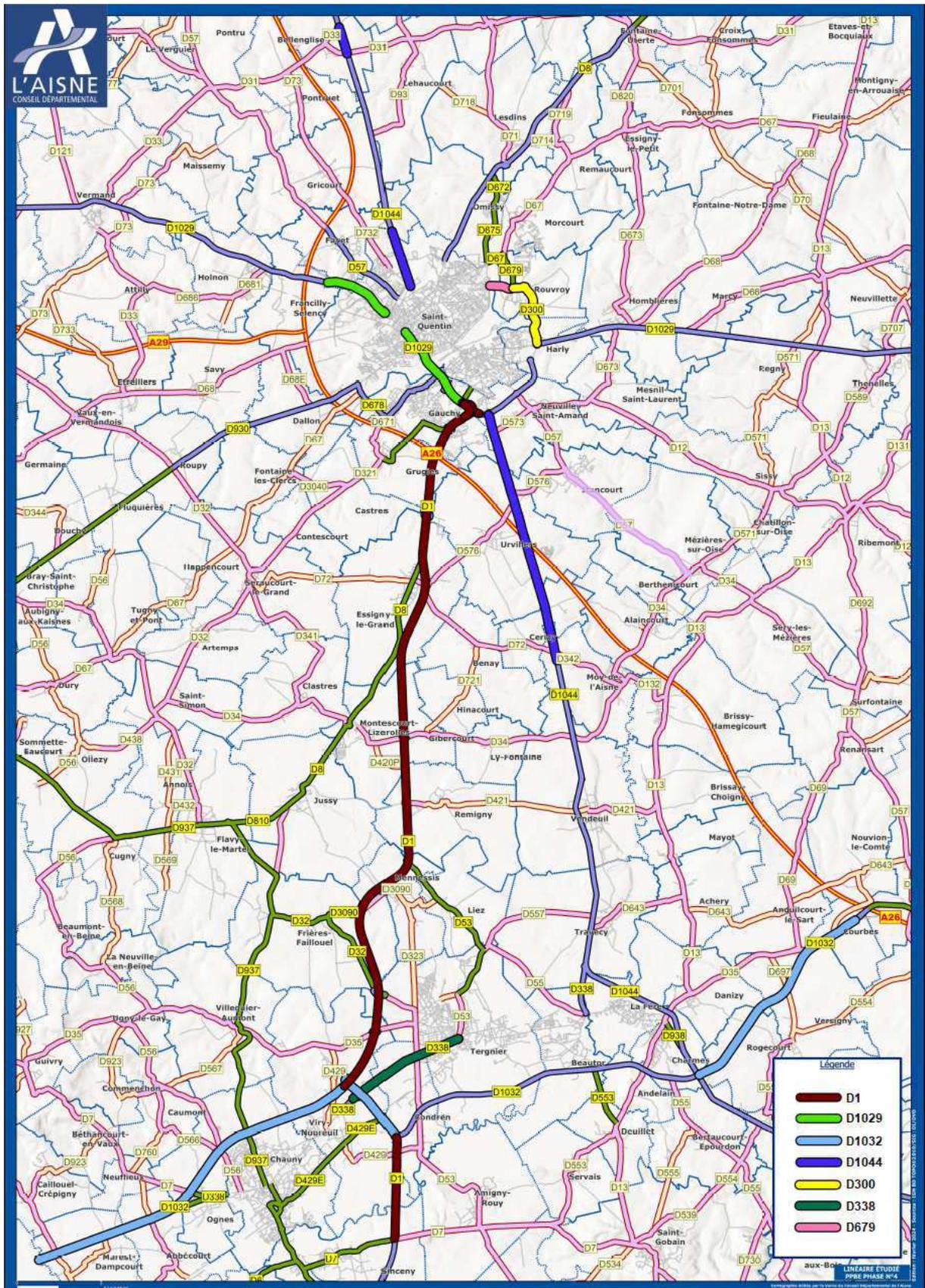
## Planche 2.1 – Exemple de carte de bruit stratégique RD1044 - commune de Crépy (Cerema – DDT 02)

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

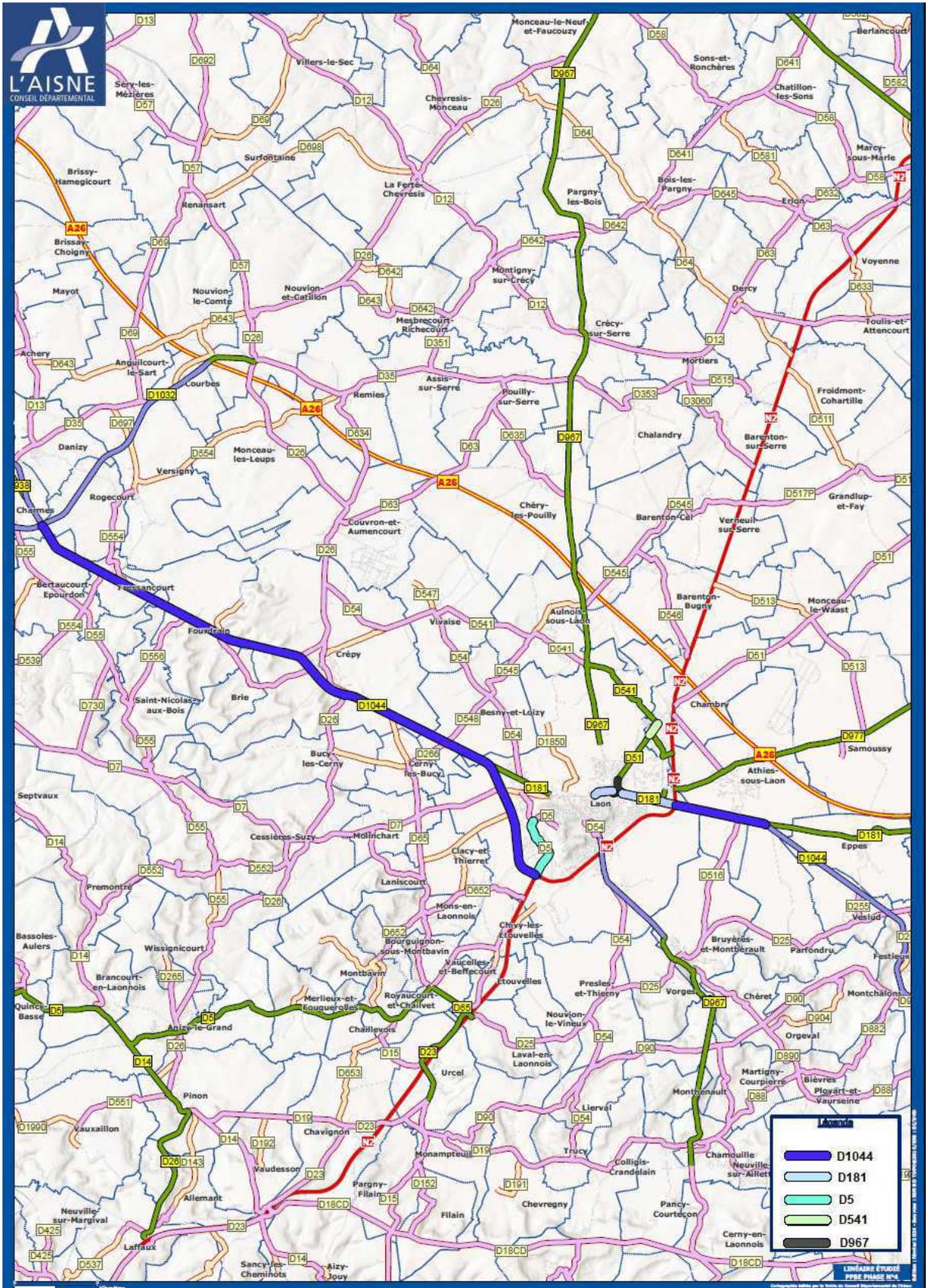


Cet état des lieux de la situation sonore actuelle, dans le département de l'Aisne, permet d'évaluer de manière globale l'exposition des riverains au bruit dans l'environnement et d'identifier les zones les plus sensibles.

## Planche 2.2 - Sections concernées par des dépassements des valeurs limites en L<sub>DEN</sub> et en L<sub>N</sub> (d'après l'arrêté du 16/02/2023)



### Planche 2.3 - Sections concernées par des dépassements des valeurs limites en L<sub>DEN</sub> et en L<sub>N</sub> (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

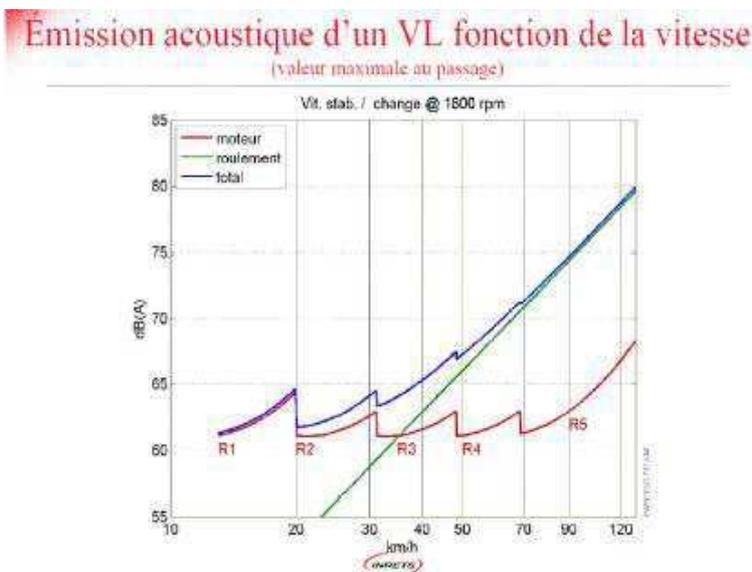
**Les paramètres qui ont une influence sur le bruit routier sont :** le débit de véhicules, la part importante de poids-lourds dans le trafic, la vitesse de circulation, le type d'écoulement du trafic (fluide, accéléré, décéléré), le type de revêtement (chaussée pavée, enrobé, enduit...), l'état de celui-ci 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'INRETS<sup>1</sup> 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).



<sup>1</sup> 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)<br>Le gain est plus important si le taux de poids-lourds est faible.<br>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.<br>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...<br>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 <sup>2</sup> 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<sup>er</sup> 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.<br>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 nuit<sup>1</sup>

| 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 1978<sup>2</sup> ;
- ◆ 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.

<sup>1</sup> Jour : 6h-22h et nuit : 22h-6h.

<sup>2</sup> 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 <sup>1</sup>                             | 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                             |
| <b>Total PNB sur sections nouvelles ou prolongées</b> |  | <b>127</b>                                 |   |

<sup>1</sup> Etablissement de santé

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

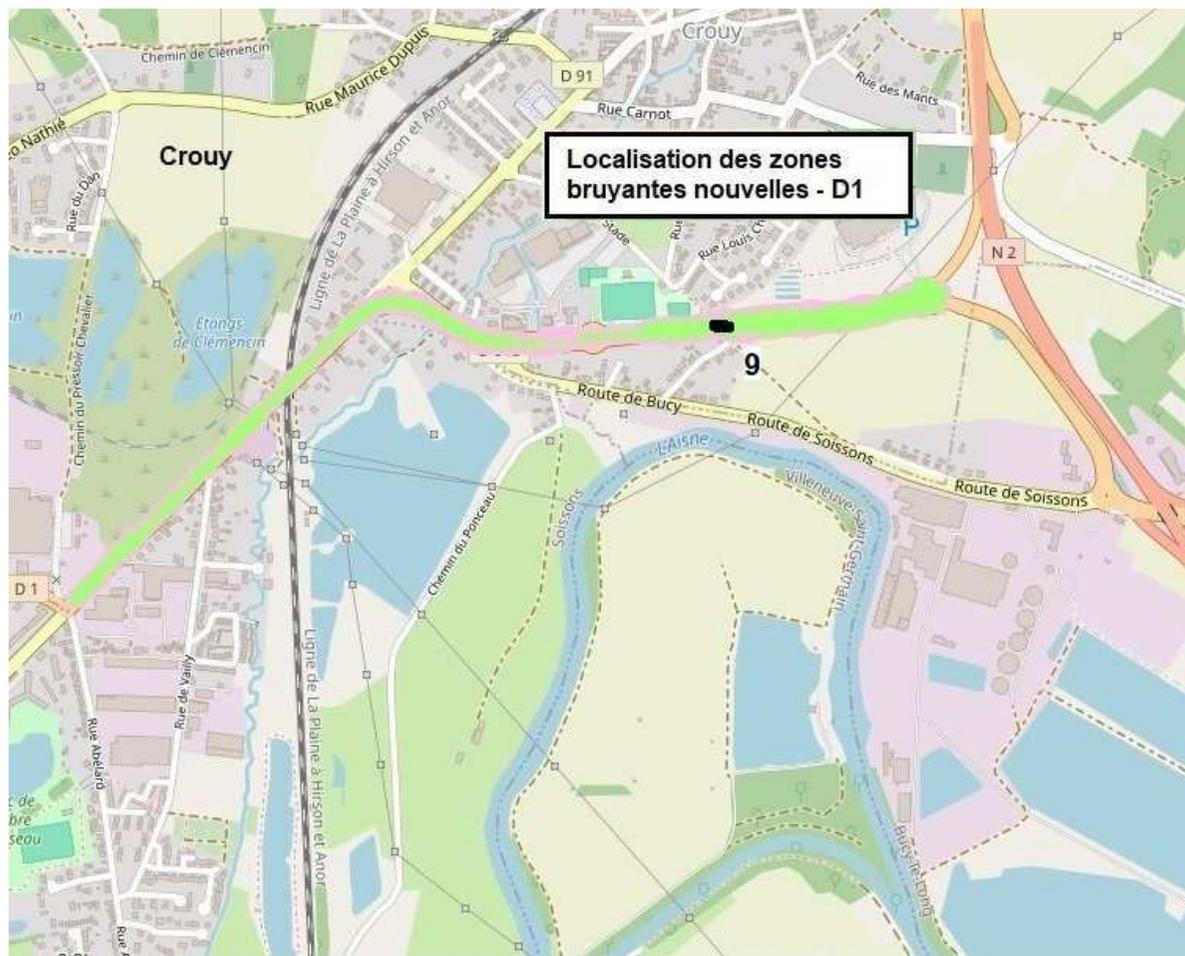
- ◆ Zone de bruit pour laquelle la date d'autorisation de construire de l'ensemble des bâtiments sensibles est **antérieure** à l'année **1978** : dans ce cas les bâtiments sont des **PNB** et la zone de bruit est **conservée** (83 zones après regroupement des bâtiments contigus ou très proches).
- ◆ 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.

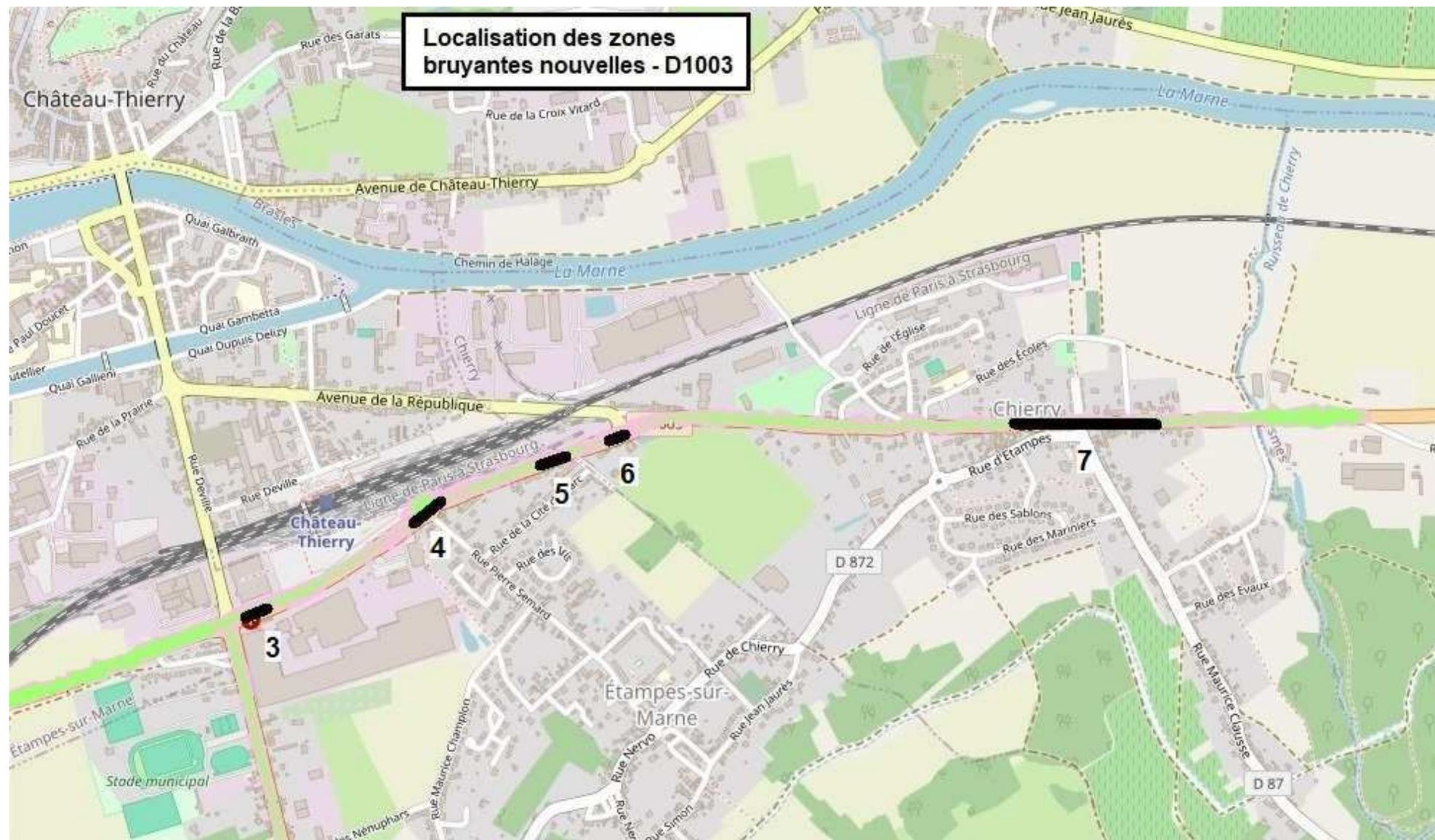
Le PPBE du Conseil départemental de l'Aisne mis à jour porte ainsi sur **83 zones de bruit** relatives à près de **353 propriétés (378 logements) dont les bâtiments sont des Points Noirs Bruit** et concernant environ **870 habitants** (sur la base de 2,3 habitants par logement). Selon les données fournies 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.

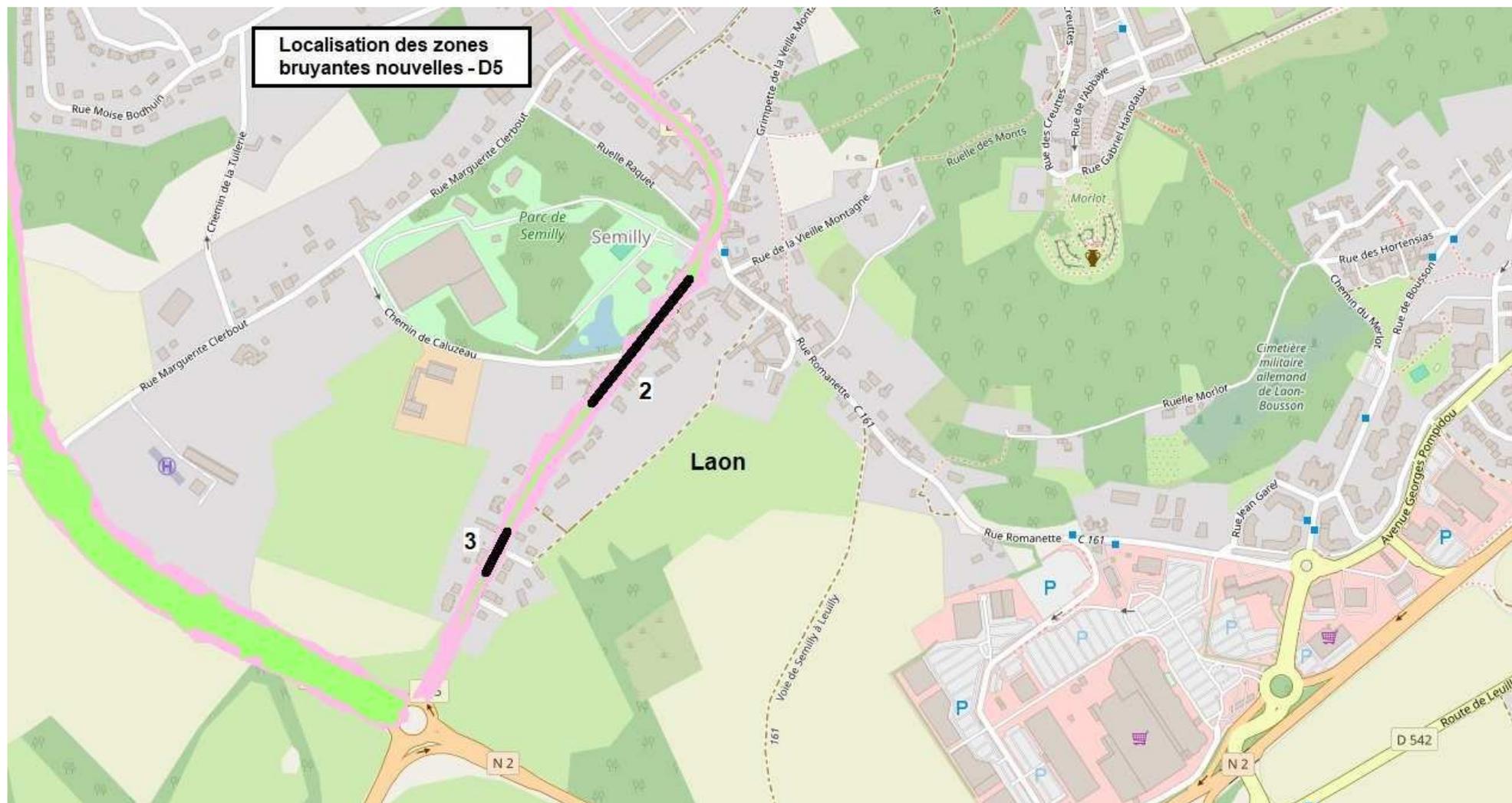
### 3.3 Localisation des zones de bruit critiques nouvelles

### 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**<sup>1</sup> :

BB : béton bitumineux

| RD  | PRD      | PRF      | NATURE | ANNEE | N° zone de bruit <sup>2</sup> | 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     |

<sup>1</sup> Sur les sections du PPBE phase 3.

<sup>2</sup> Numéros attribués dans les PPBE phases 1 à 3.

| RD     | PRD      | PRF      | NATURE | ANNEE | N° zone de bruit <sup>1</sup> | 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  | <b>1, 2</b>                   | St Quentin           |
| D1029G | 11 + 649 | 11 + 447 | BB     | 2023  |                               | St Quentin           |
| D1029G | 12 + 340 | 12 + 237 | BB     | 2022  | <b>1, 2</b>                   | St Quentin           |
| D1029G | 13+364   | 12+371   | BB     | 2022  | <b>1, 2</b>                   | 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  | <b>1, 2</b>                   | 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  | <b>2</b>                      | 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.

<sup>1</sup> Numéros attribués dans les PPBE phases 1 à 3.

|  | Nombre de logements PNB | Dont super PNB <sup>1</sup> |
|--|-------------------------|-----------------------------|
| 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 31/12/2020<sup>2</sup> pour les tableaux suivants) :

| Diagnostiques acoustiques réalisés | Diagnostiques énergétique détaillés réalisés | Logements nécessitant des travaux       | Logements ne nécessitant pas de travaux |
|------------------------------------|--|---|---|
| 65<br>26,4% des logements PNB      | 1  | 36<br>55,4% des logements diagnostiqués | 29<br>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<br>47,2% des logements nécessitant des travaux | 3                                    | 14                                     | 14                                    | 1                                    | 13<br>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.

<sup>1</sup> PNB concerné par un dépassement pour les indicateurs L<sub>DEN</sub> et L<sub>N</sub>.

<sup>2</sup> 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 <sup>1</sup> , 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 <sup>2</sup>                                | 0                 | 0                | 0                         | 0                        |
|        | Gauchy                            | zone de bruit n°3   | 0                 | 0                | 0                         | 0                        |
|        | Gauchy                            | zone de bruit n°6 <sup>3</sup>                                | 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 <sup>4</sup>            | 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                        |

<sup>1</sup> Dont 1 établissement de santé

<sup>2</sup> Pas de PNB confirmé lors de l'étude acoustique complémentaire sur la RD1029 recartographiée

<sup>3</sup> Idem note <sup>(2)</sup>

<sup>4</sup> 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                        |
| <b>Total</b>  |                     | <b>102 zones de bruit étudiées<br/>83 zones avec PNB</b>                          | <b>353</b>        | <b>378</b>       | <b>53</b>                 | <b>61</b>                |

Observations :

La priorité est de traiter les super PNB.

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

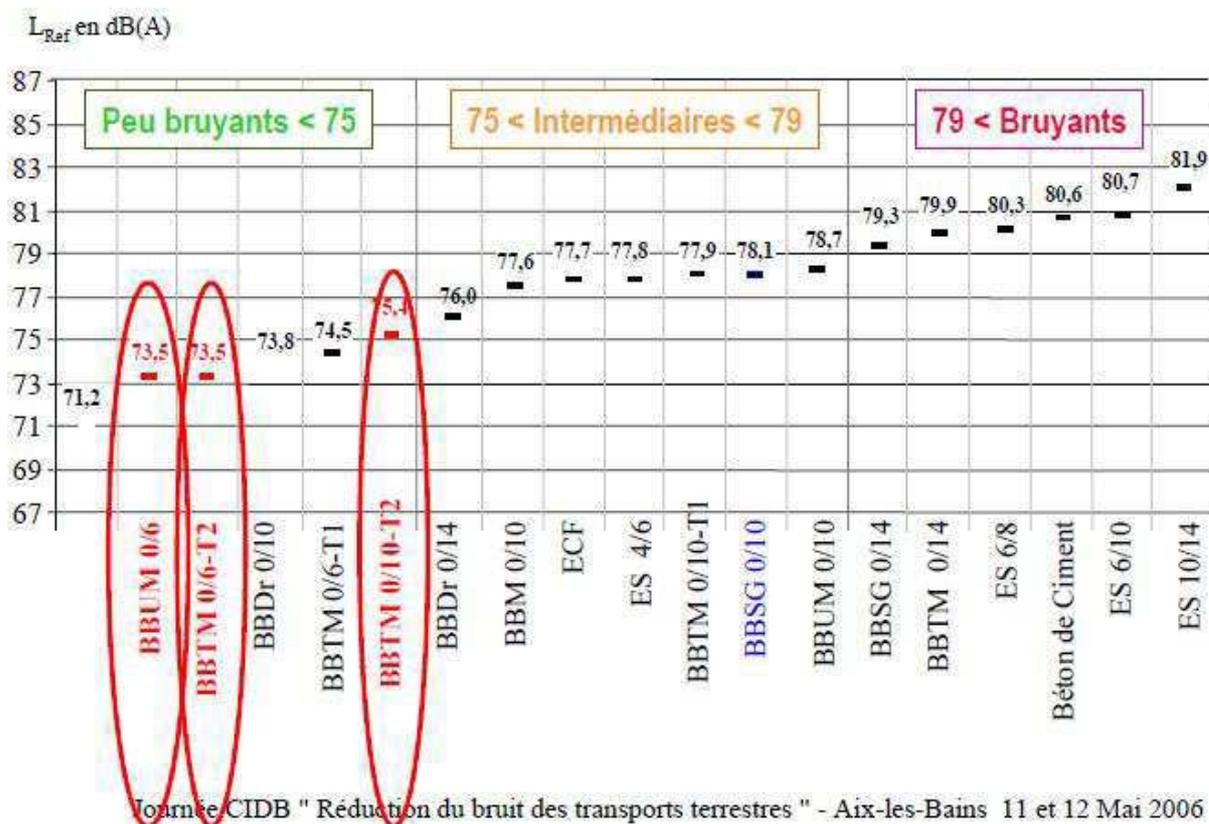
## 6.2 Propositions d'actions

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 propriétaire<sup>1</sup>).

## 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.

---

<sup>1</sup> 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 Paris<sup>1</sup>). 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

---

<sup>1</sup> 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**

|               |   |
|---------------|---|
| <b>ADEME</b>  | Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie                                      |
| <b>BBDr</b>   | Béton Bitumineux Drainant   |
| <b>BBSG</b>   | Béton Bitumineux Semi Grenu   |
| <b>BBTM</b>   | Béton Bitumineux Très Mince   |
| <b>CEREMA</b> | Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement |
| <b>DDT 02</b> | Direction Départementale des Territoires de l'Aisne   |
| <b>ENS</b>    | Espace Naturel Sensible   |
| <b>GBA</b>    | Glissière en Béton Armé   |
| <b>PNB</b>    | Point Noir du Bruit   |
| <b>PPBE</b>   | Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement  |
| <b>RD</b>     | Route Départementale  |
| <b>SIC</b>    | Site d'Importance Communautaire   |
| <b>ZBC</b>    | Zone de Bruit Critique  |
| <b>ZICO</b>   | Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux  |
| <b>ZNIEFF</b> | Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique                                |
| <b>ZPPAUP</b> | Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager                             |
| <b>dB (A)</b> | 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<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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](mailto:ddt-ism@aisne.gouv.fr) / [michel.durand@aisne.gouv.fr](mailto: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<sup>er</sup> : 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<sup>ème</sup> échéance) est modifié comme suit :

I. Sont arrêtées les cartes de bruit stratégiques de 4<sup>ème</sup> 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<sup>ème</sup> 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](http://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

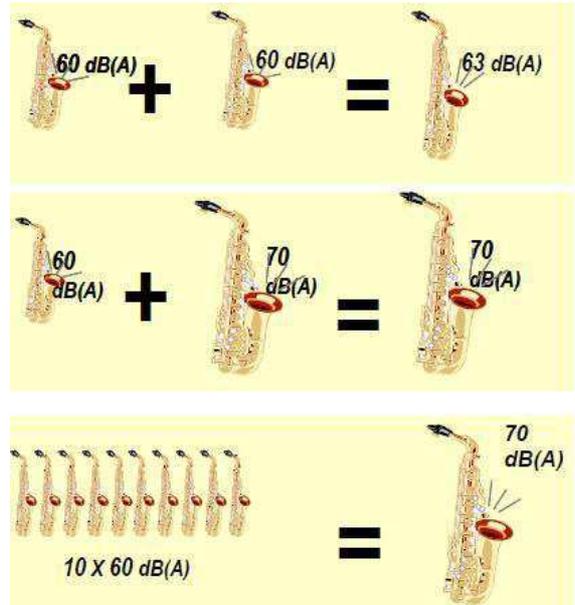
| SENSATION MOYENNE   | NIVEAU SONORE | TYPE D'AMBIANCE EXTERIEURE               | CONVERSATION    |
|---------------------|---------------|--|-----------------|
| Très bruyant        | 80 dB(A)      | Autoroute, Périphérique, chantier,...    | Difficile       |
| Bruyant             | 70 dB(A)      | 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.

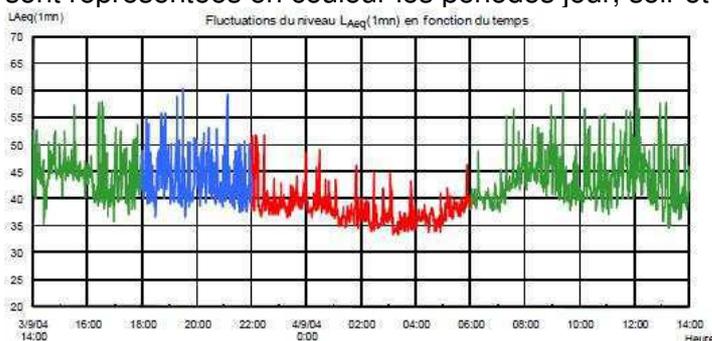
- ◆ 12 h de jour
- ◆ 4 h de soirée
- ◆ 8 h de nuit

$L_N$  (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/m<sup>2</sup> 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 <sup>2</sup>  | 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         | -                           |
| <b>Total</b> | <b>7 zones traitées</b> | <b>14329 m2</b> | <b>105 893,00 € HT</b> | <b>17 648,83 € HT</b> |                  |                | <b>14 200,00 €</b>          |

\* zones de bruit nouvelles à confirmer

**RD1003**

| RD           | ZONE DE BRUIT           | M <sup>2</sup> | 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         | -                           |
| <b>Total</b> | <b>6 zones traitées</b> | <b>3398 m2</b> | <b>111 604,00 € HT</b> | <b>18 600,67 € HT</b> |                  |                | <b>7 100,00 €</b>           |

\* zones de bruit nouvelles à confirmer

### RD1029

| RD           | ZONE DE BRUIT         | M <sup>2</sup> | 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 €                  |
| <b>Total</b> | <b>1 zone traitée</b> | <b>1456 m2</b> | <b>11 197,00 € HT</b> | <b>1 866,17 € HT</b> |                  |                | <b>7 100,00 €</b>           |

### RD1032

| RD           | ZONE DE BRUIT           | M <sup>2</sup> | 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          |
| <b>Total</b> | <b>3 zones traitées</b> | <b>3234 m2</b> | <b>24 870,00 € HT</b> | <b>4 145,00 € HT</b> |                  |                |

### RD1044

| RD   | ZONE DE BRUIT                       | M <sup>2</sup> | 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<br>(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 | -                      |
| <b>Total</b> | <b>34 zones traités</b> | <b>61512 m2</b> | <b>473 028,00 € HT</b> | <b>78 838,00 € HT</b> |        |        | <b>298 200,00 € HT</b> |

\* zones de bruit nouvelles à confirmer

### RD181

| RD           | ZONE DE BRUIT           | M <sup>2</sup> | 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         | -                           |
| <b>Total</b> | <b>2 zones traitées</b> | <b>4048 m2</b> | <b>31 129,00 € HT</b> | <b>5 188,17 € HT</b> |                  |                | <b>63 900,00 €</b>          |

### RD338

| RD           | ZONE DE BRUIT                  | M <sup>2</sup>  | 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         |
| <b>Total</b> | <b>20 zones traitées</b>       | <b>13172 m2</b> | <b>101 294,00 € HT</b> | <b>16 882,33 € HT</b> |                  |                |

### RD5

| RD           | ZONE DE BRUIT           | M <sup>2</sup> | 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          |
| <b>Total</b> | <b>3 zones traitées</b> | <b>5414 m2</b> | <b>41 633,00 € HT</b> | <b>6 938,83 € HT</b> |                  |                |

\* zones de bruit nouvelles à confirmer

### RD541 (ex-D51)

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

### RD6

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

### RD679

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

\* zone de bruit nouvelle à confirmer

### RD81

| RD           | ZONE DE BRUIT           | M <sup>2</sup> | 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 €                 |
| <b>Total</b> | <b>2 zones traitées</b> | <b>3413 m2</b> | <b>26 246,00 € HT</b> | <b>4 374,33 € HT</b> |                  |                | <b>21 300,00 €</b>          |

\* zones de bruit nouvelles à confirmer

### RD925

| RD           | ZONE DE BRUIT           | M <sup>2</sup> | 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 €                  |
| <b>Total</b> | <b>2 zones traitées</b> | <b>2538 m2</b> | <b>19 517,00 € HT</b> | <b>3 252,83 € HT</b> |                  |                | <b>7 100,00 €</b>           |

\* zones de bruit nouvelles à confirmer

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

(2 déjà traités non comptés)

### **Chiffrage des lacunes entre les zones bruit proches**

| <b>RD</b>    | <b>M2</b>    | <b>PRIX</b>        | <b>SURCOUT</b>     | <b>PR DEBUT TRAVAUX</b> | <b>PR FIN TRAVAUX</b> | <b>LINEAIRE</b> | <b>LARGEUR EN M</b> |
|--------------|--------------|--------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------|---------------------|
| 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                 |
| <b>Total</b> | <b>11797</b> | <b>90 720,00 €</b> | <b>15 120,00 €</b> |                         |                       | <b>1597</b>     |                     |

#### **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)<sup>1</sup> 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).

---

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

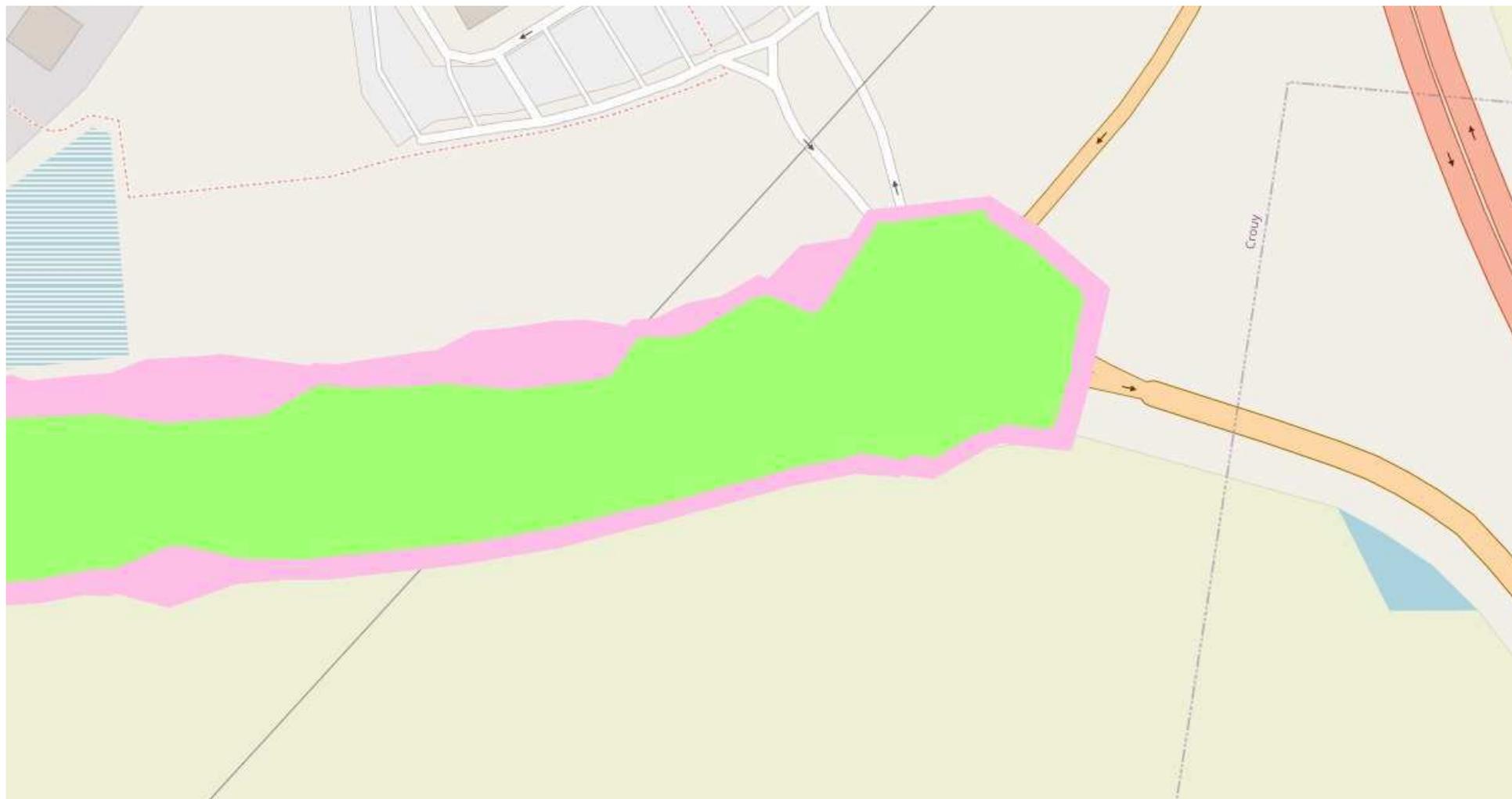
### RD1 plan 1



## RD1 plan 2



**RD1 plan 3**



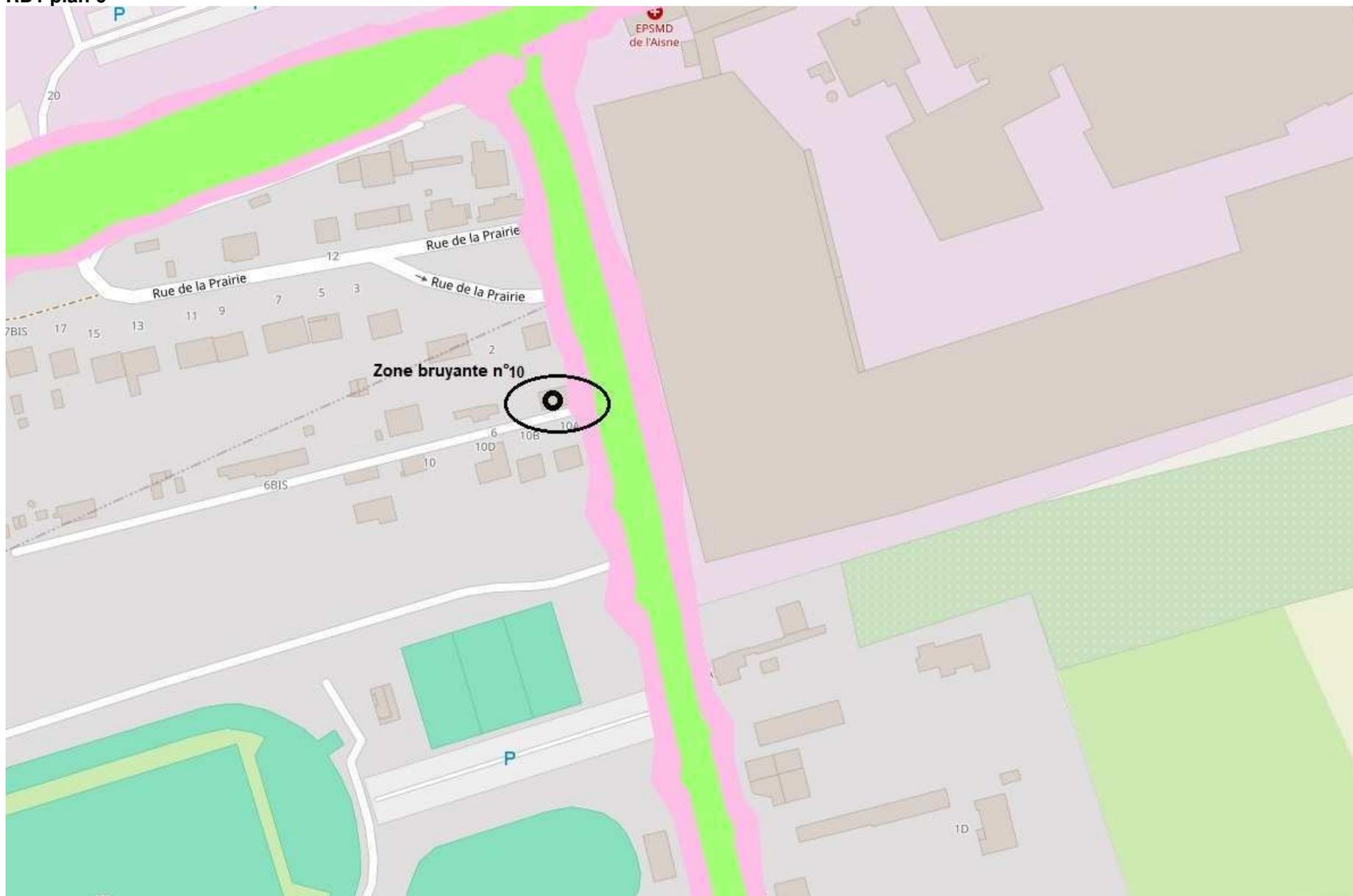
### RD1 plan4



### RD1 plan 5



**RD1 plan 6**



**RD1 plan 7**



**RD1 plan 8**



### RD1003 plan 1



## RD1003 plan 2



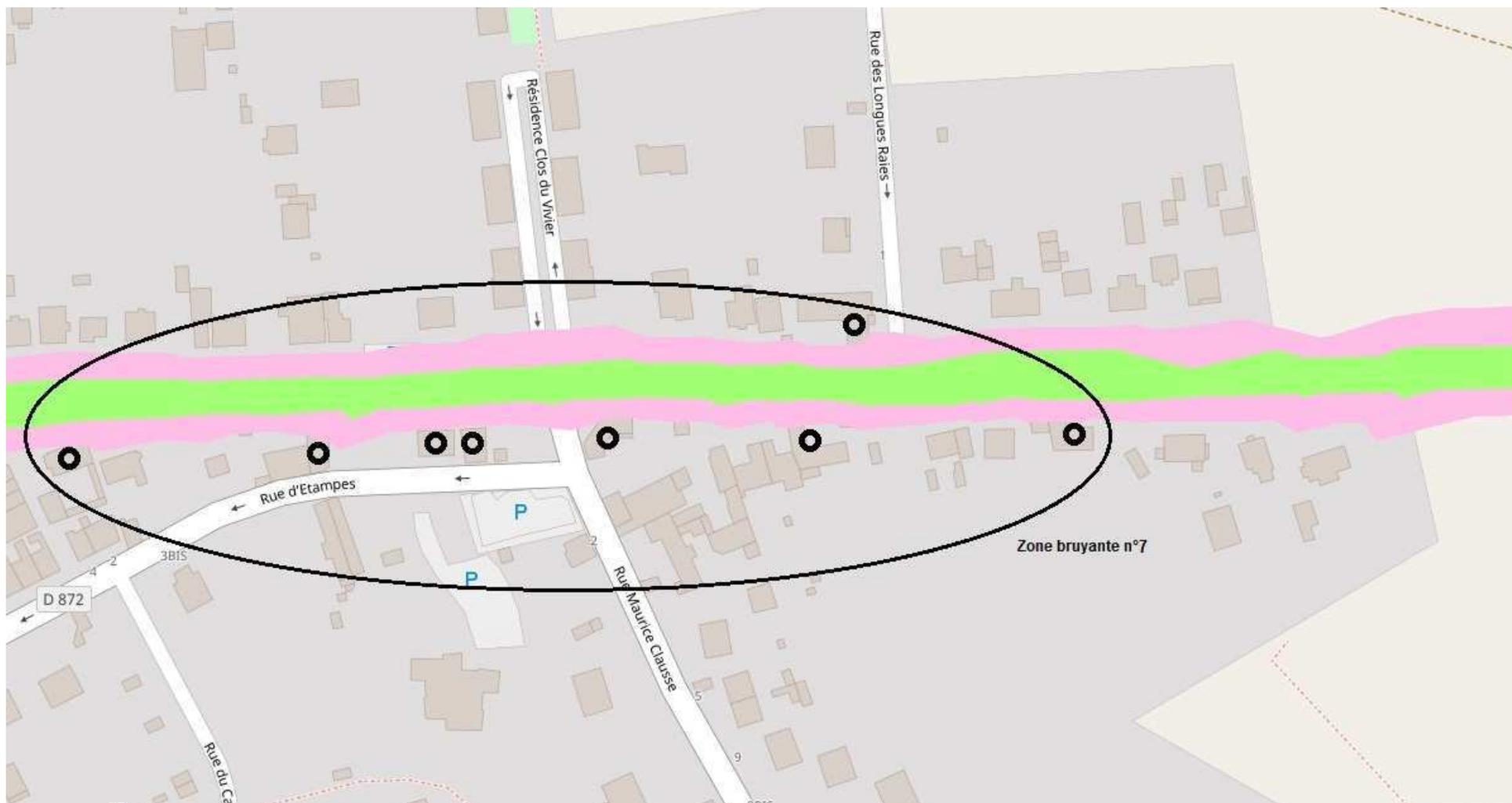
### RD1003 plan3



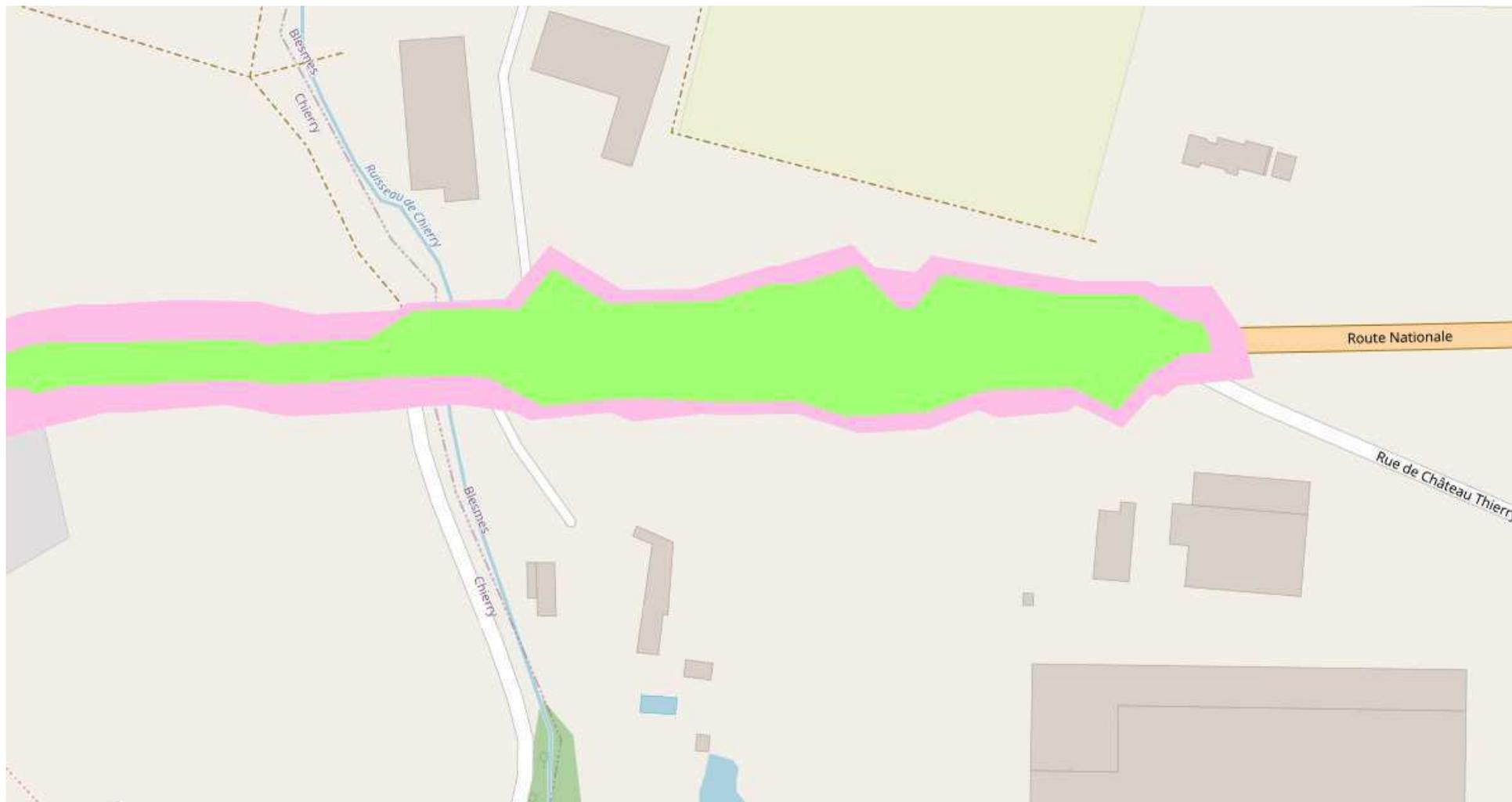
### RD1003 plan 4



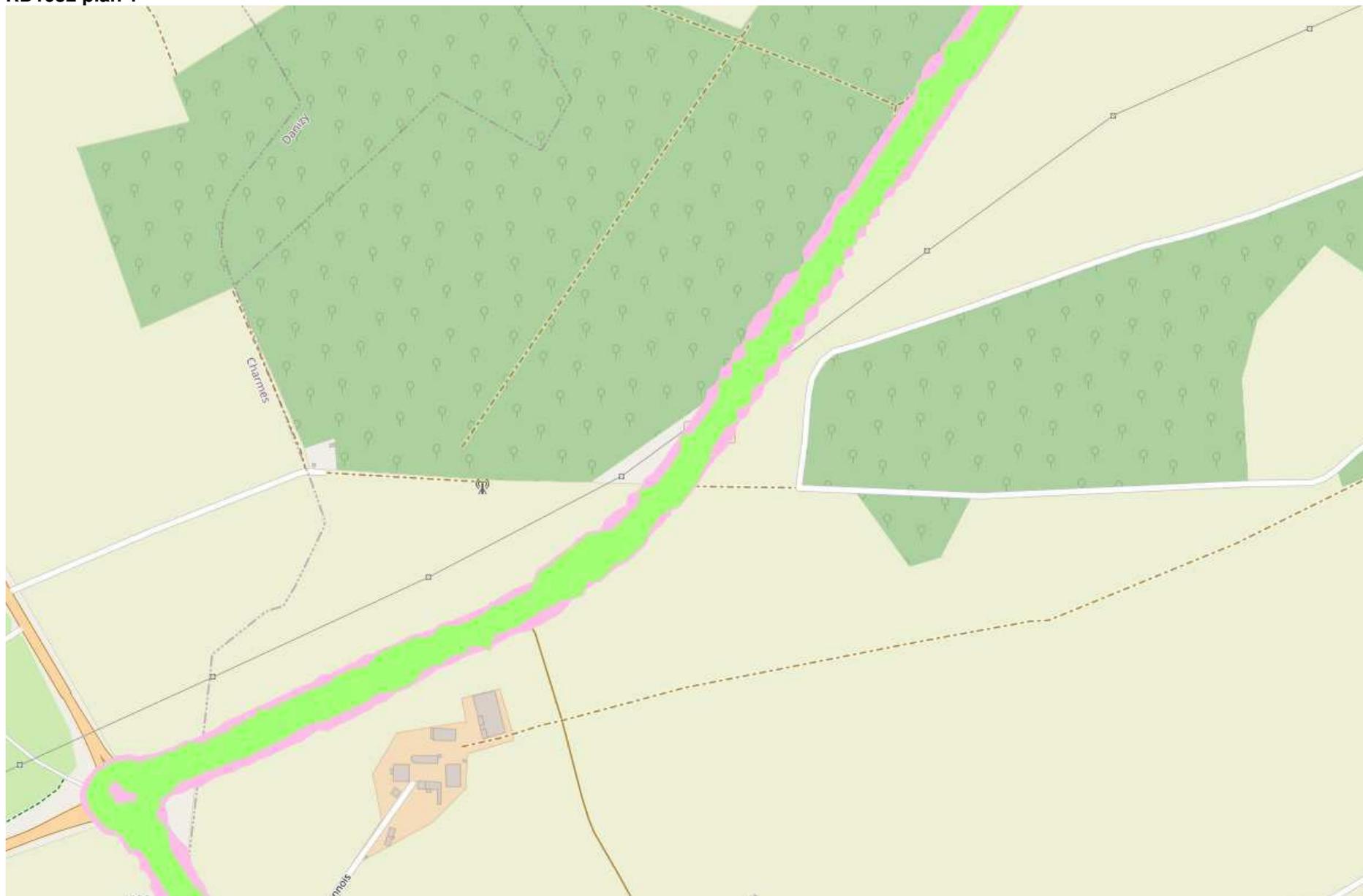
**RD1003 plan 5**



**RD1003 plan 6**



**RD1032 plan 1**



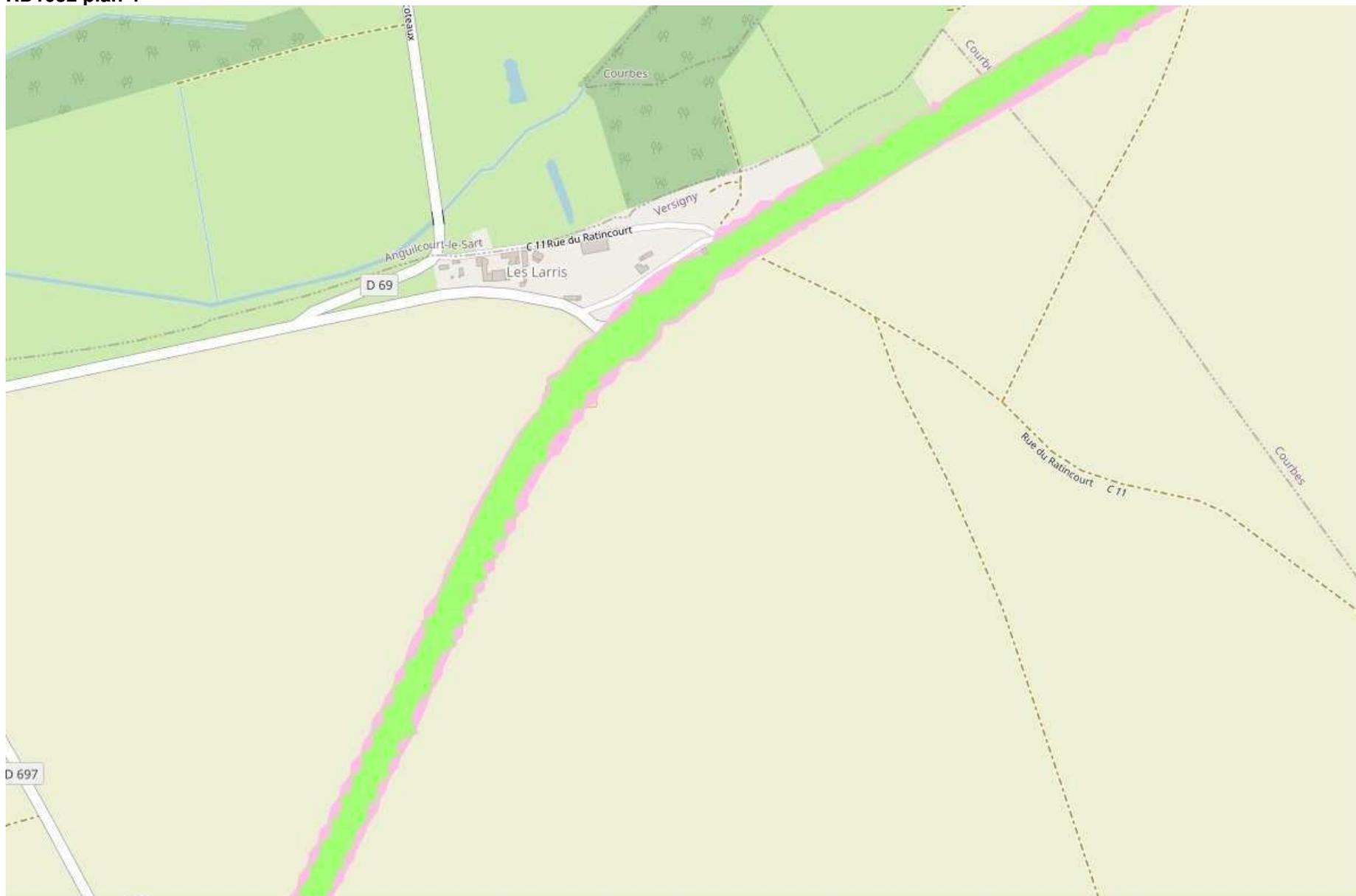
**RD1032 plan 2**



**RD1032 plan 3**



**RD1032 plan 4**



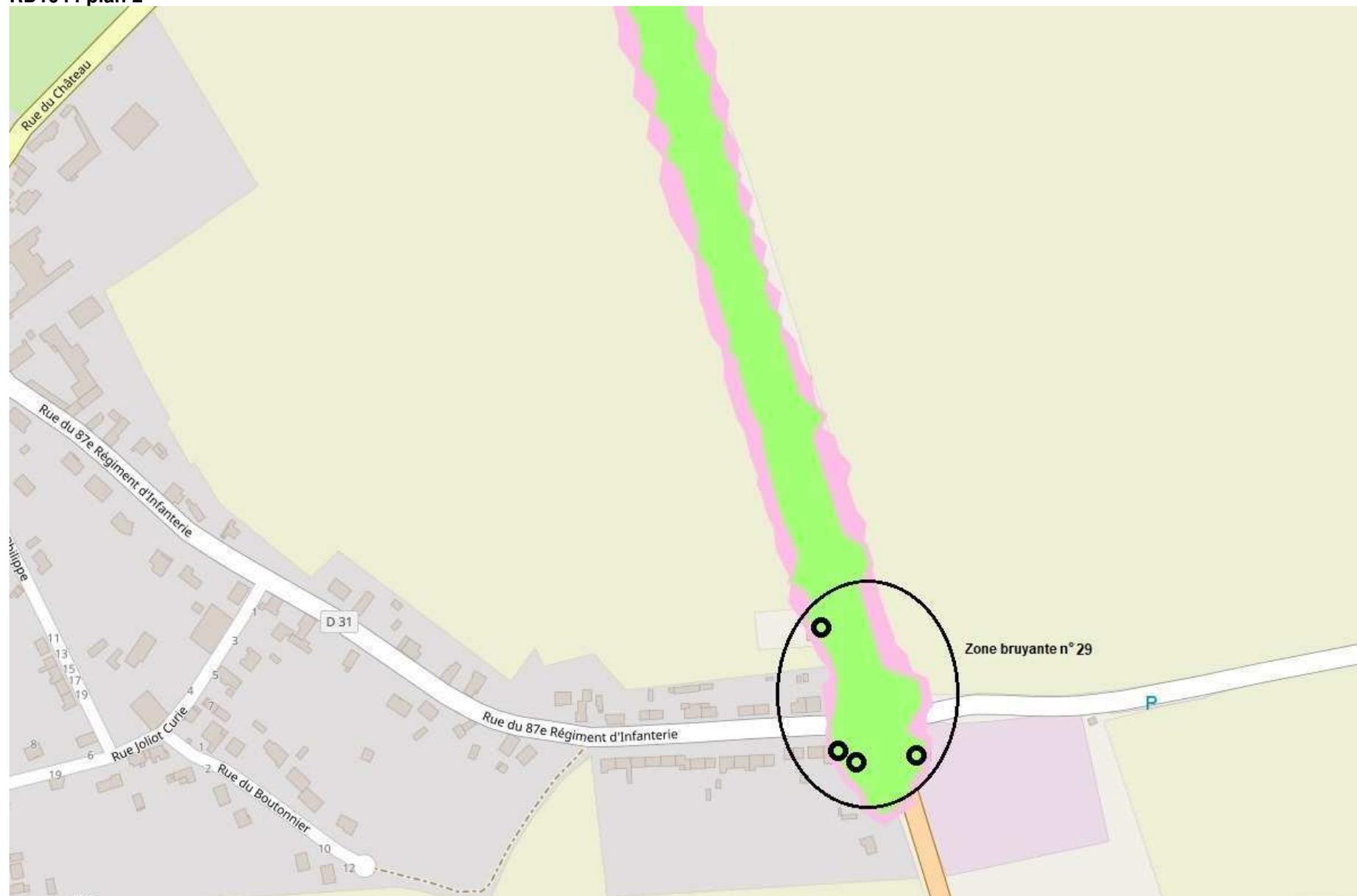
### RD1032 plan 5



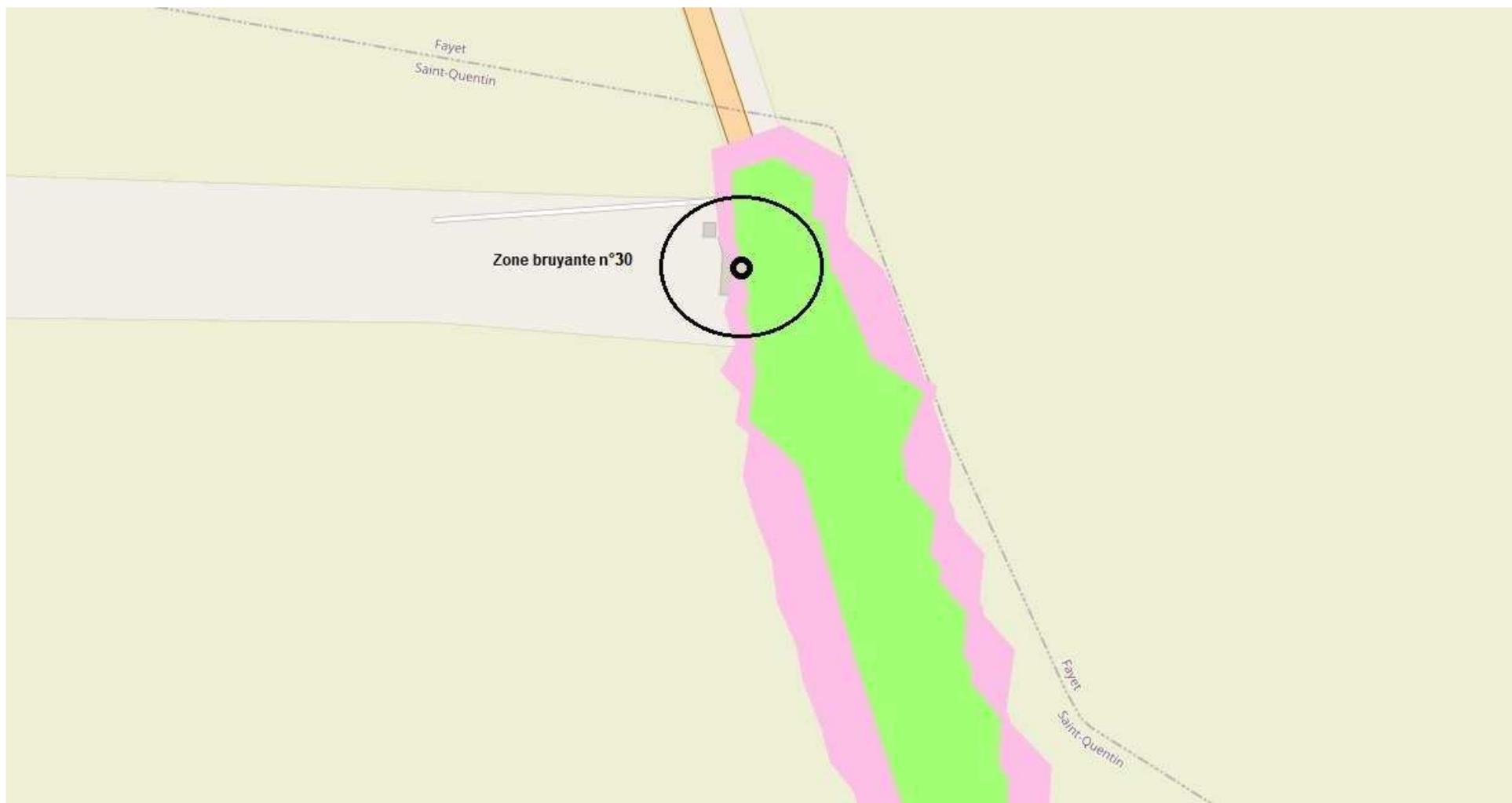
**RD1044 plan 1**



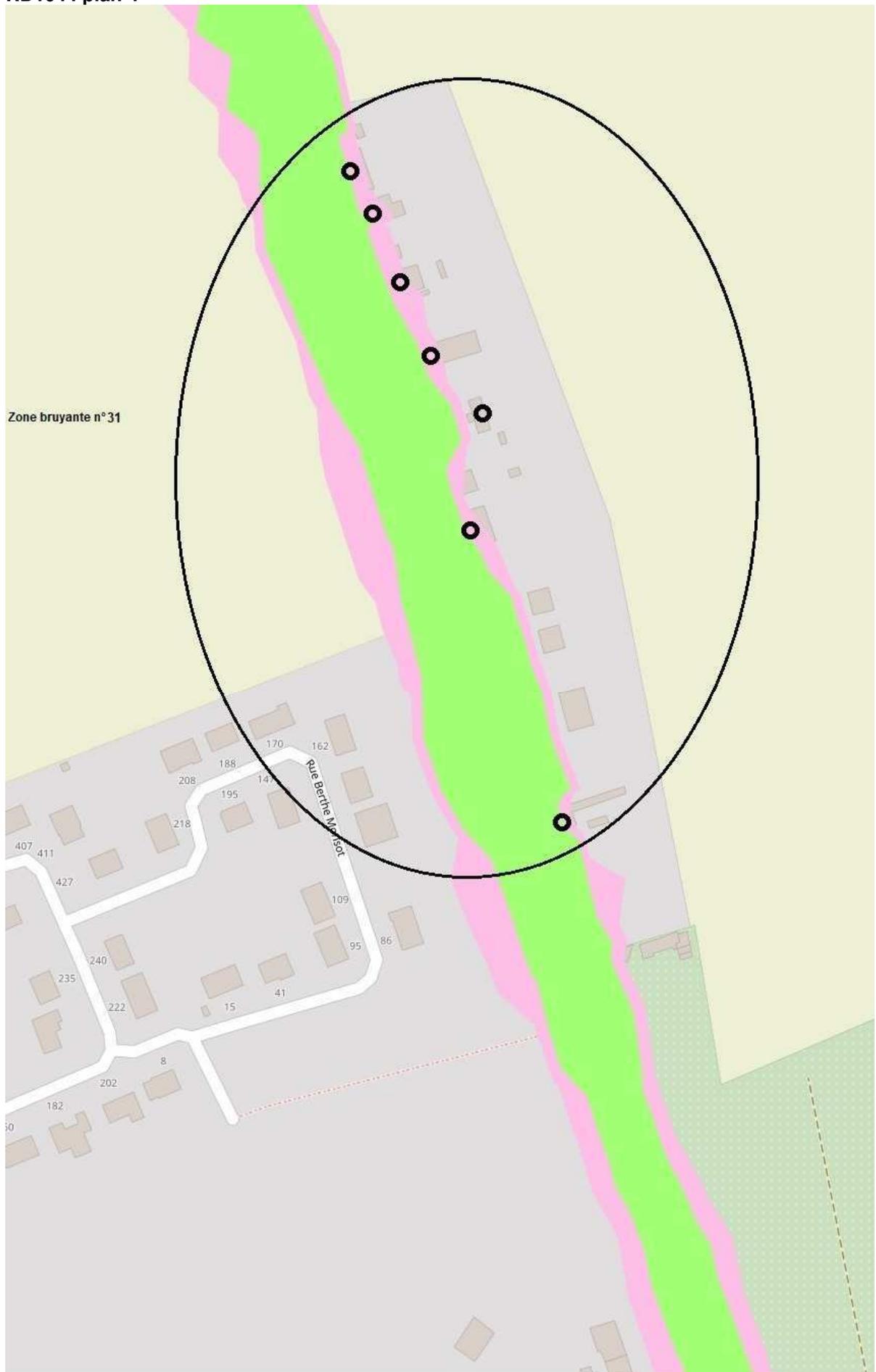
**RD1044 plan 2**



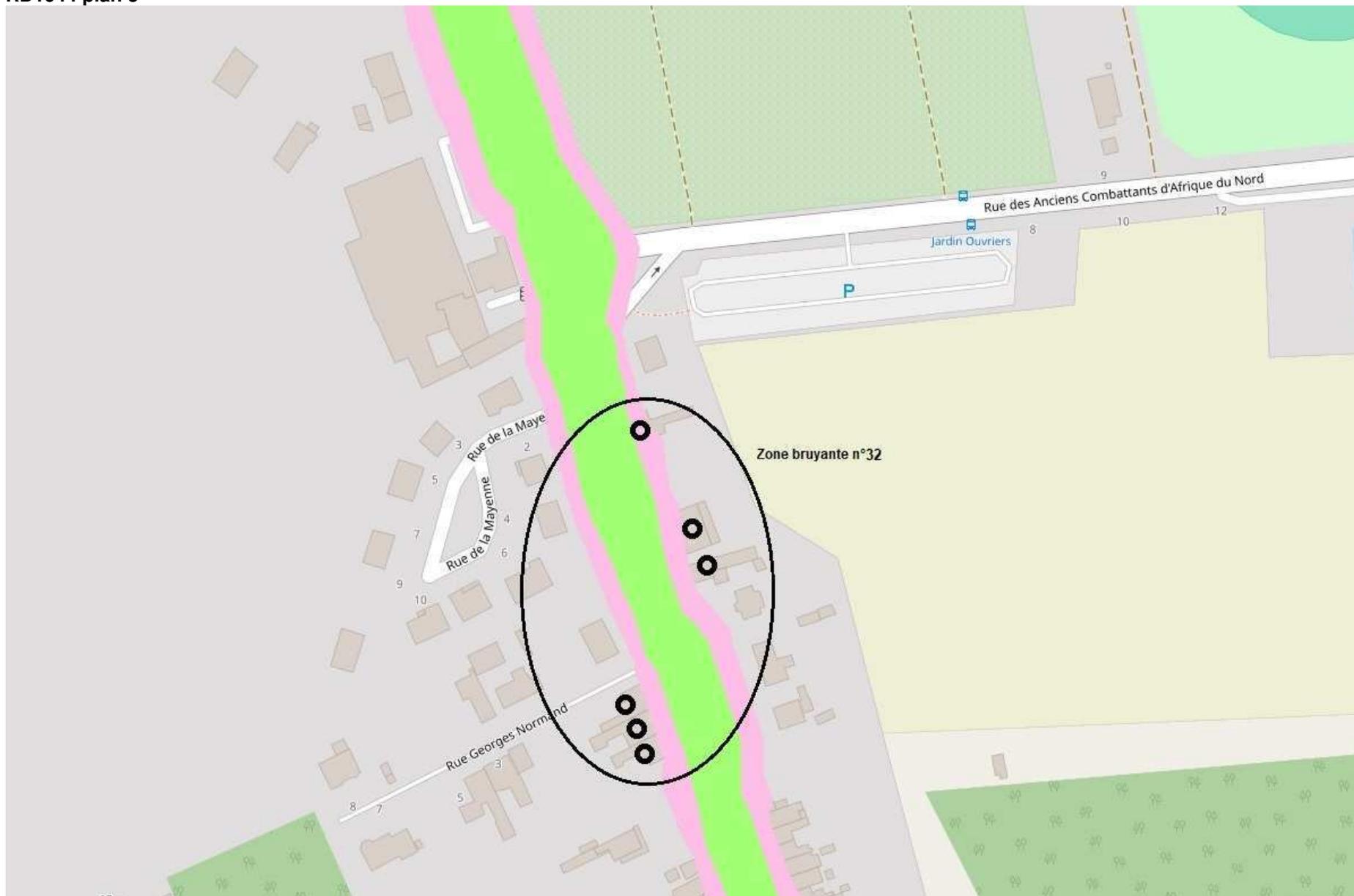
### RD1044 plan 3



**RD1044 plan 4**



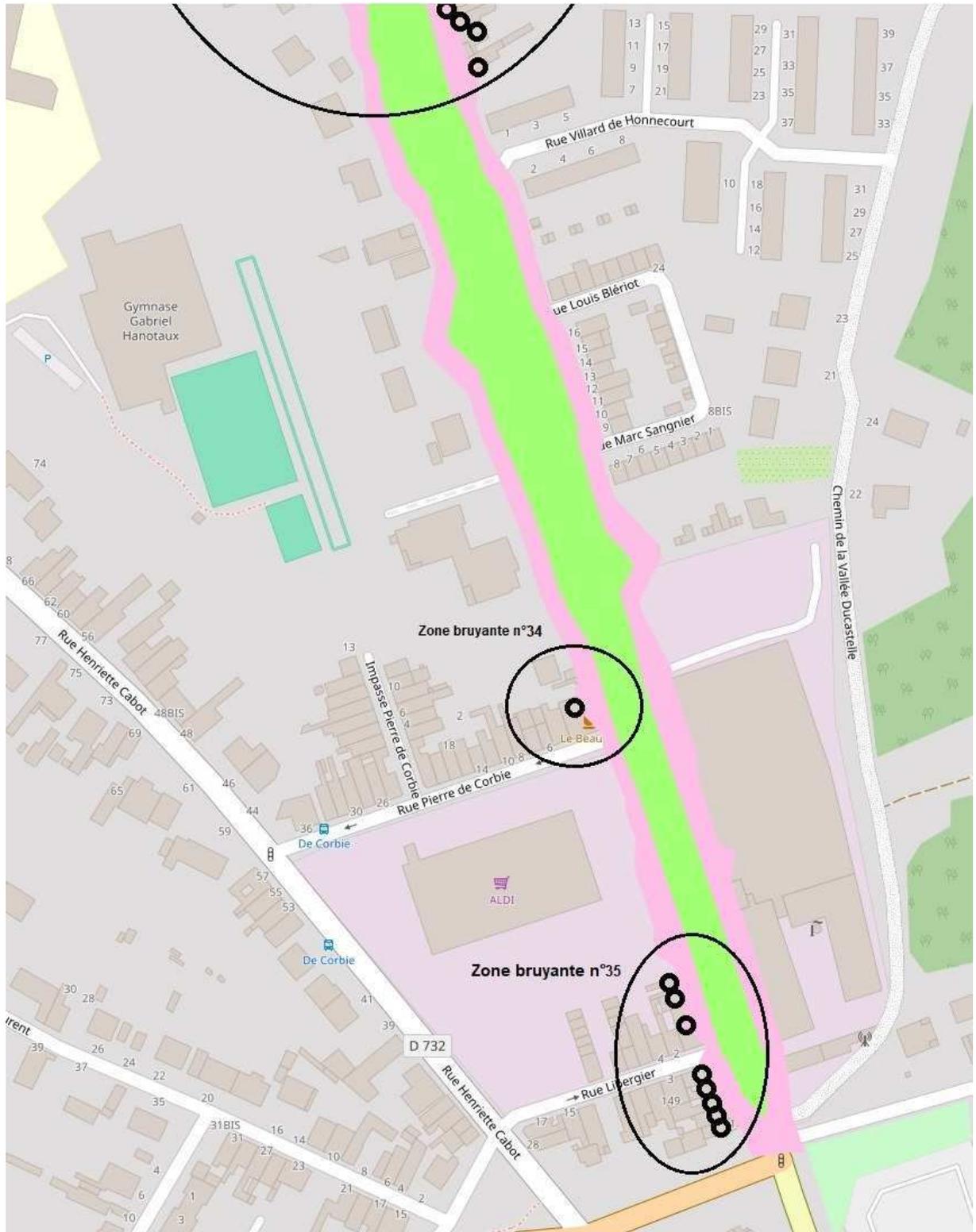
**RD1044 plan 5**



RD1044 plan 6



RD1044 plan 7



RD300 plan 1



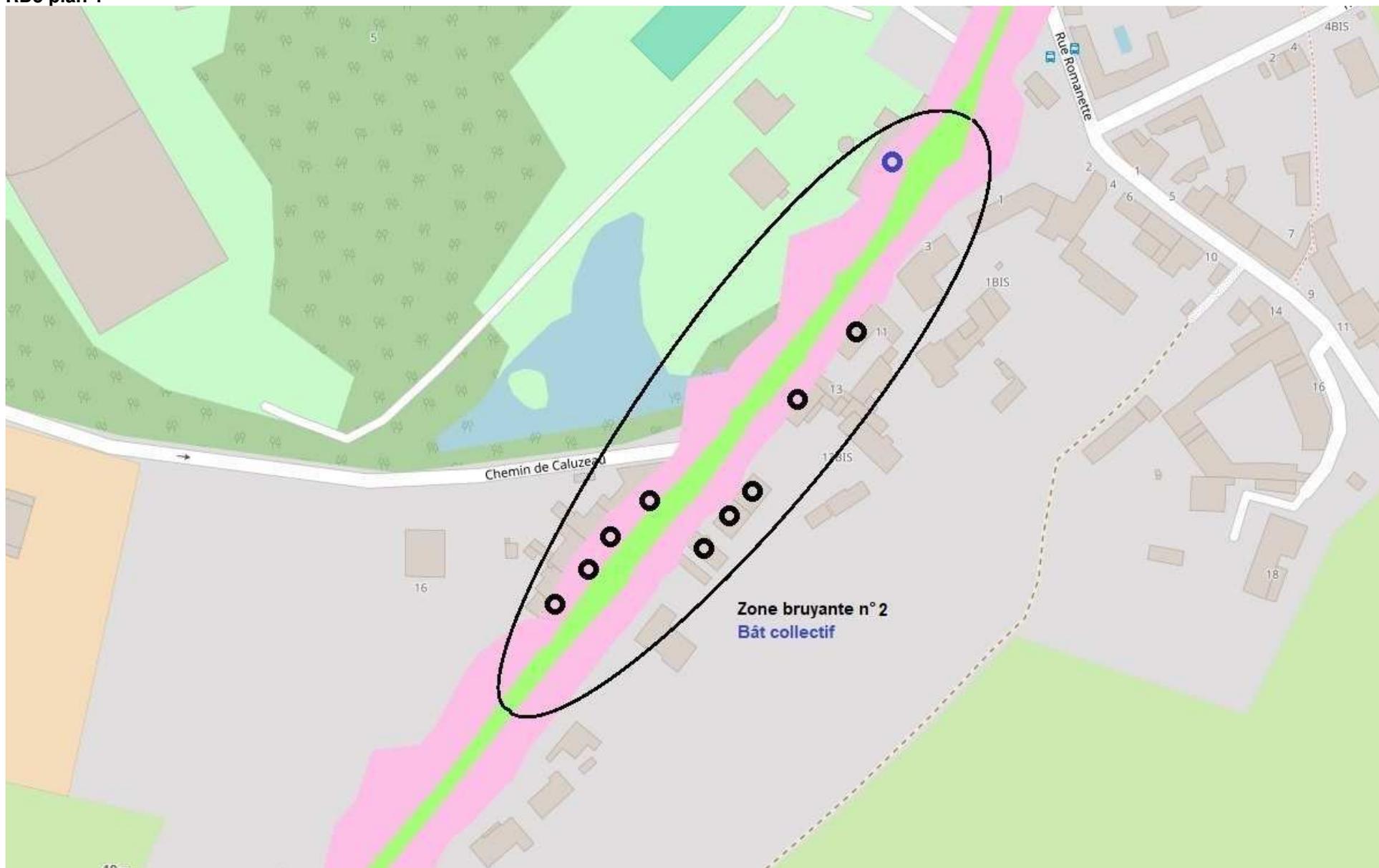
**RD300 plan 2**



**RD300 plan 3**



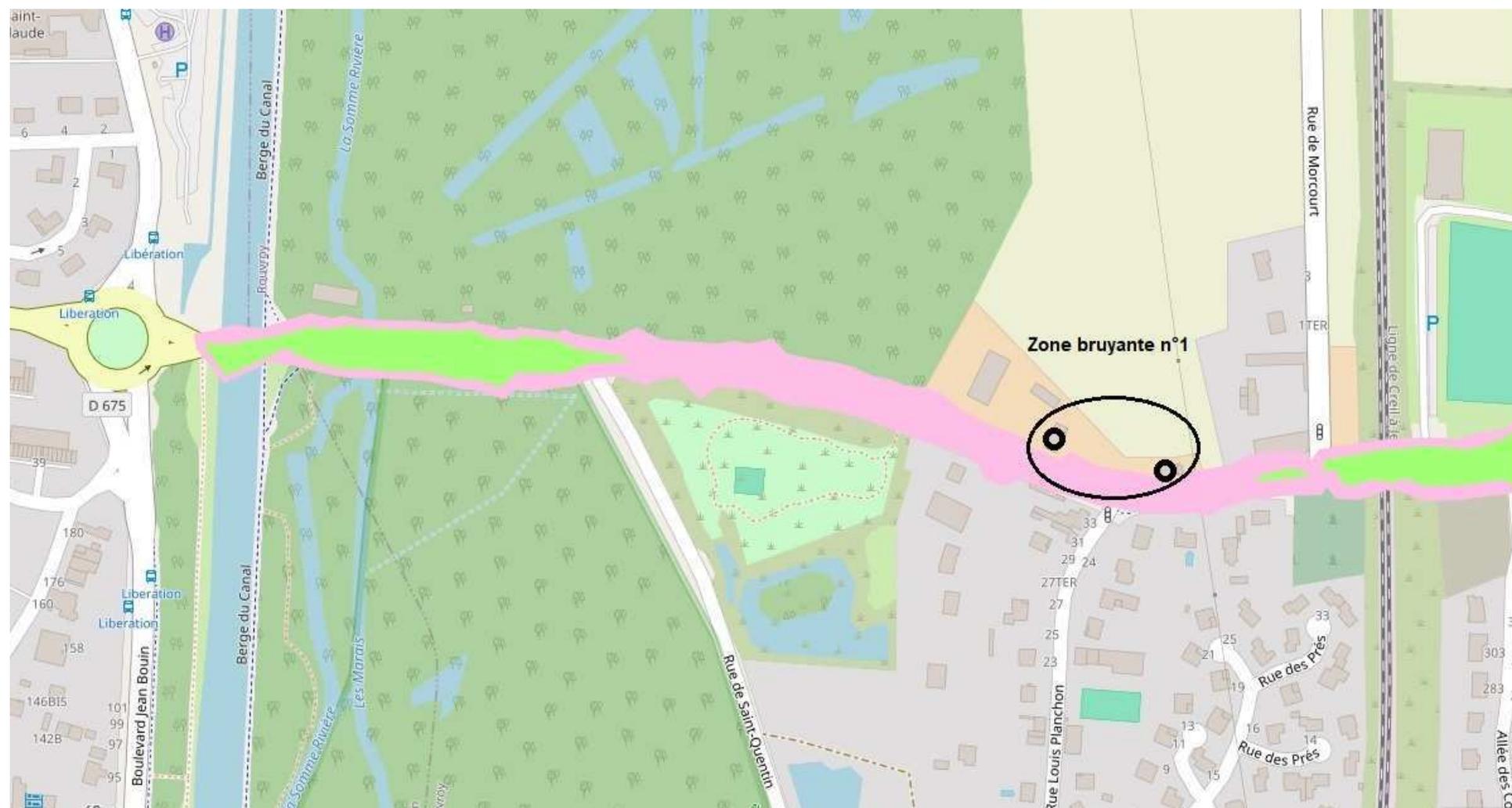
RD5 plan 1



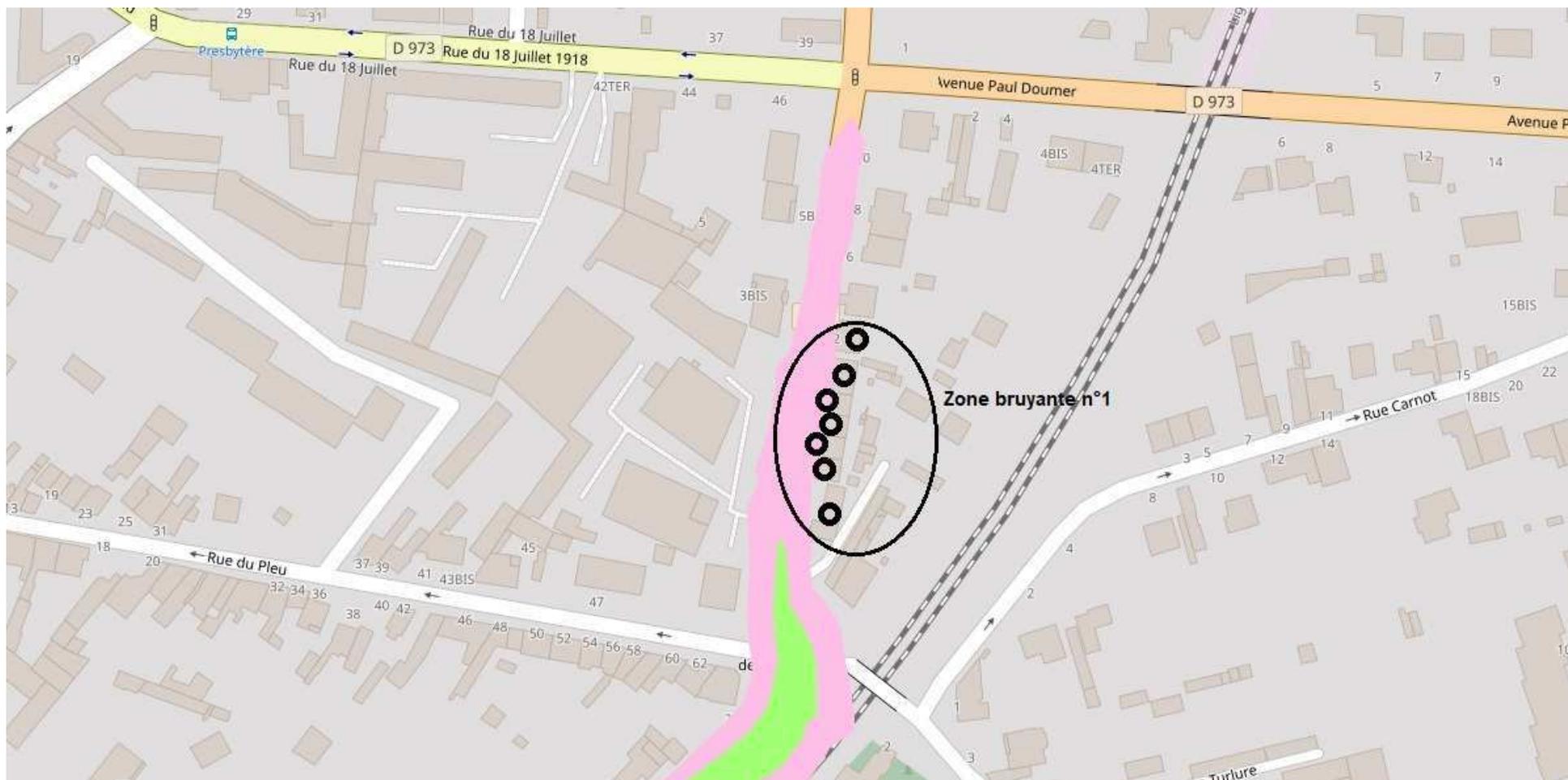
**RD5 plan 2**



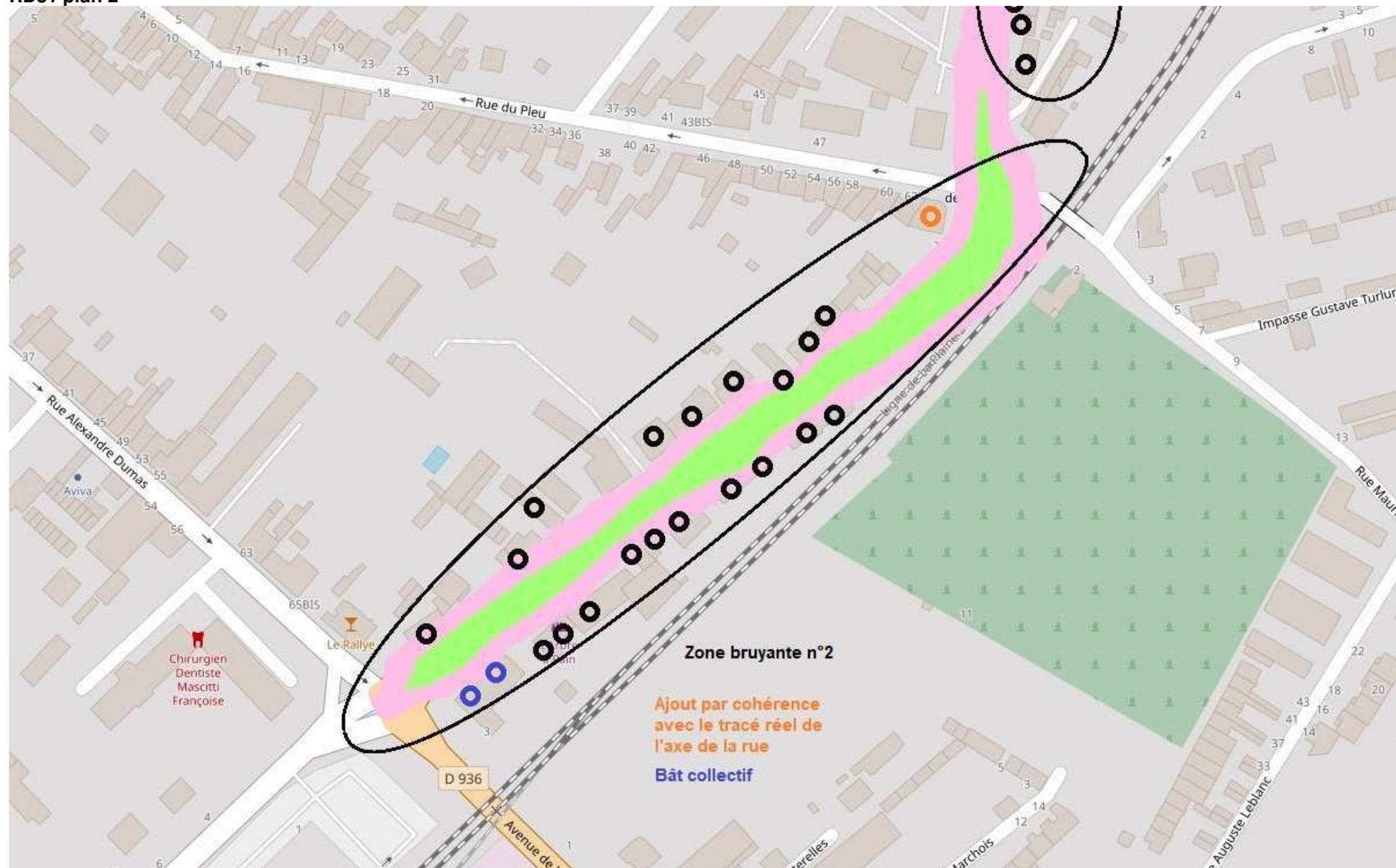
### RD679 plan 1



### RD81 plan 1



### RD81 plan 2



### RD925 plan 1



**RD925 plan 2**

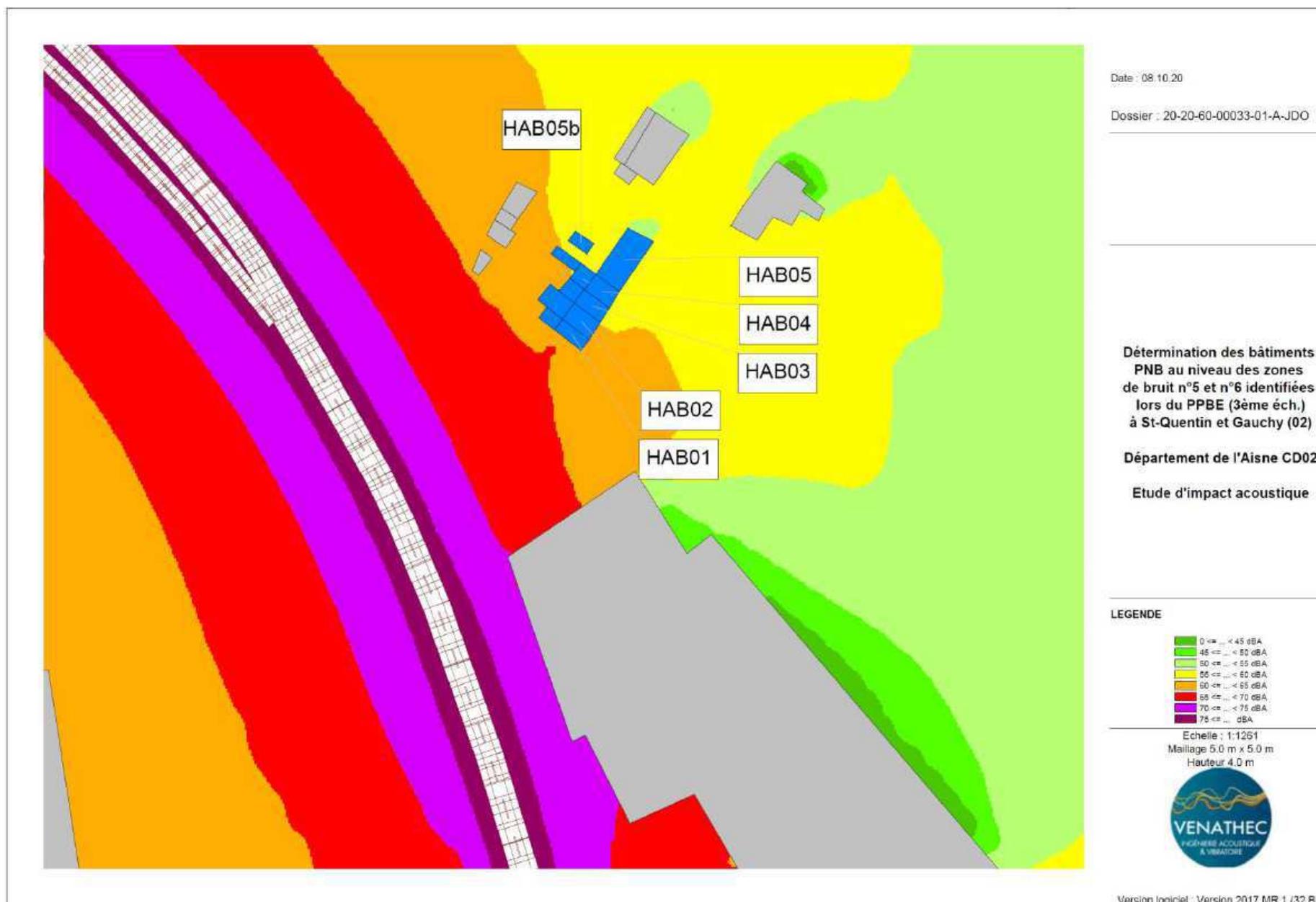


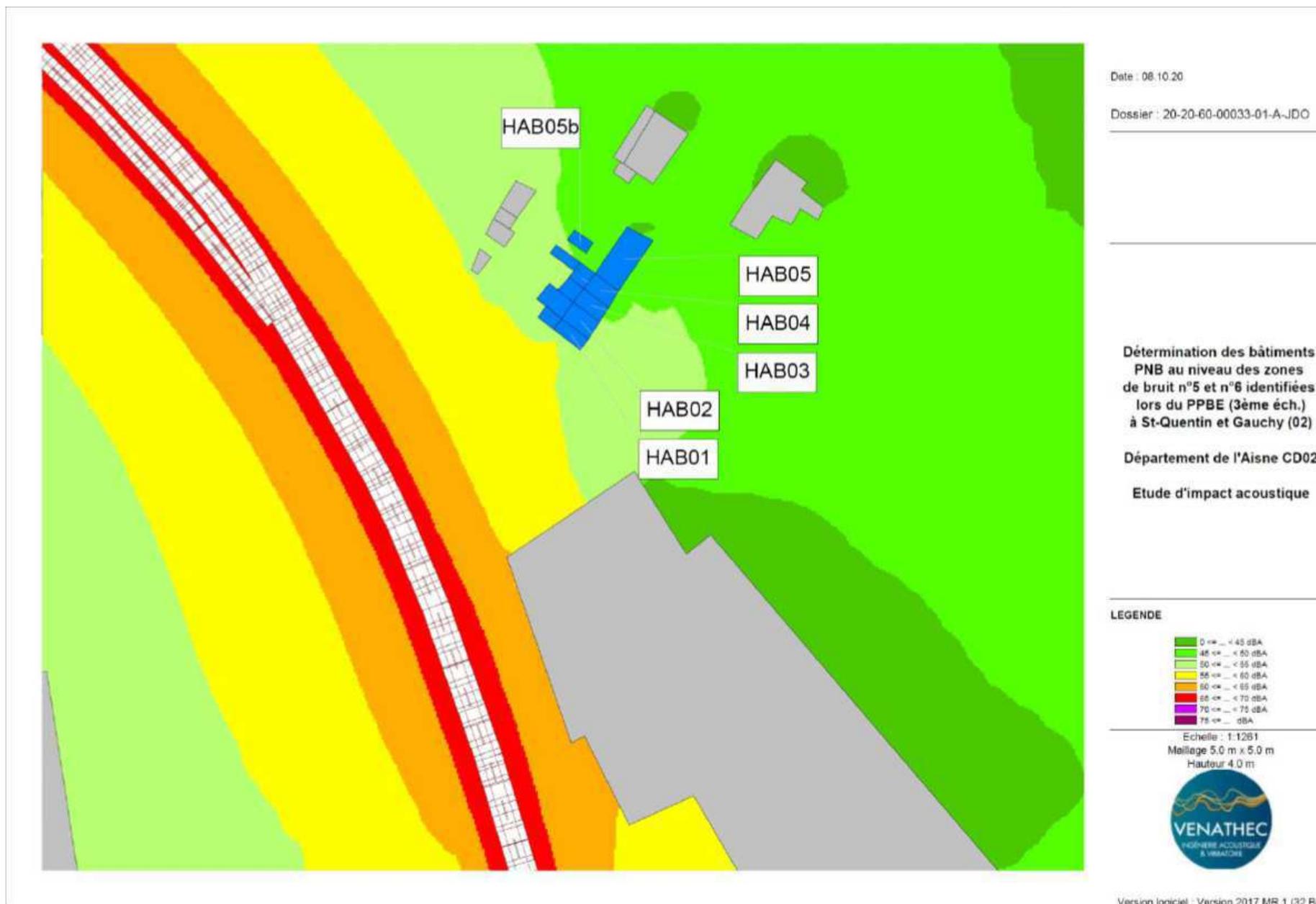
## **IV. RD1029 recartographiée pour la phase 3 – Extraits de l'étude acoustique complémentaire Venathec**

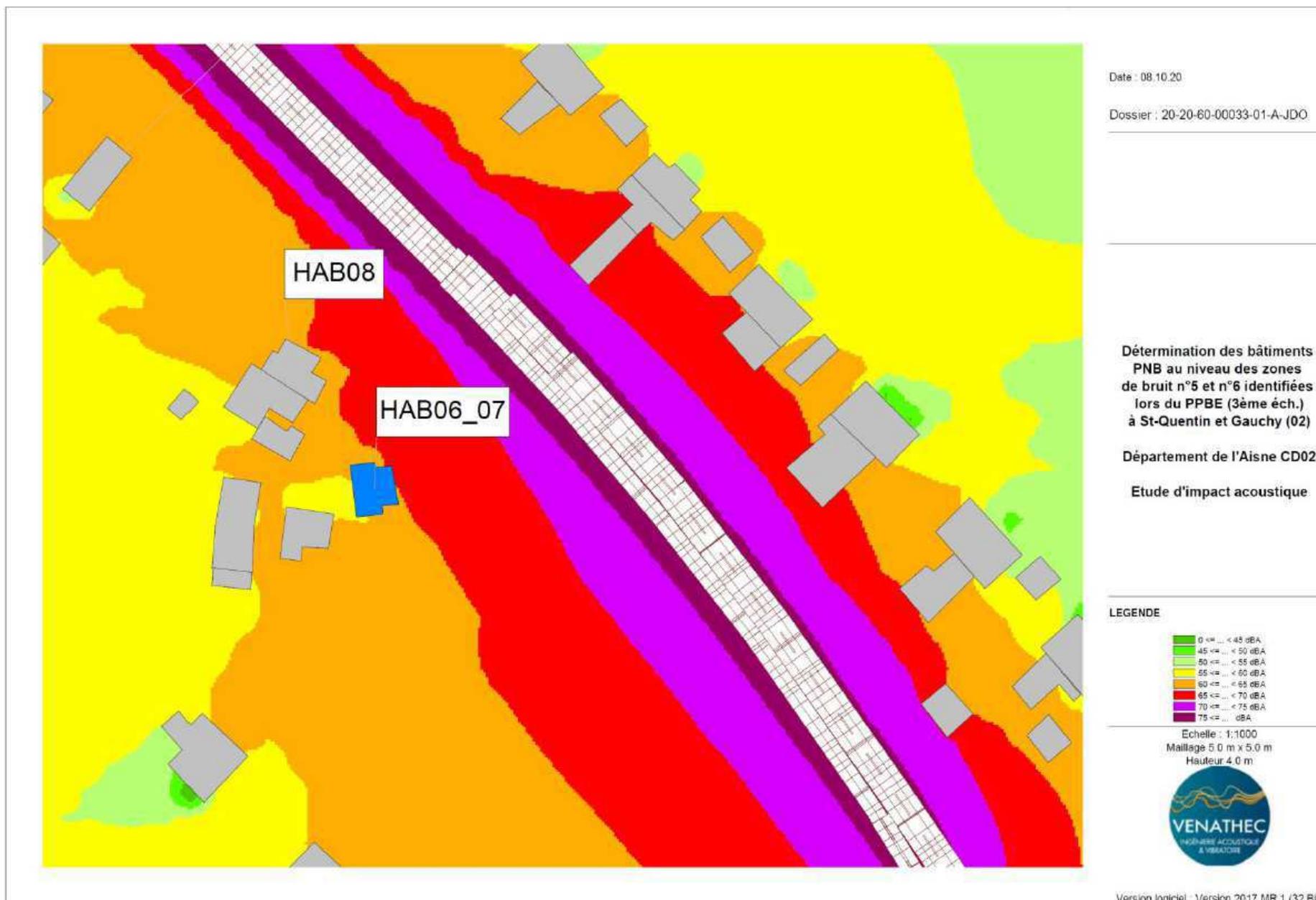
Ainsi, l'étude acoustique a mis en avant les résultats suivants pour la situation annuelle actuelle (2020) :

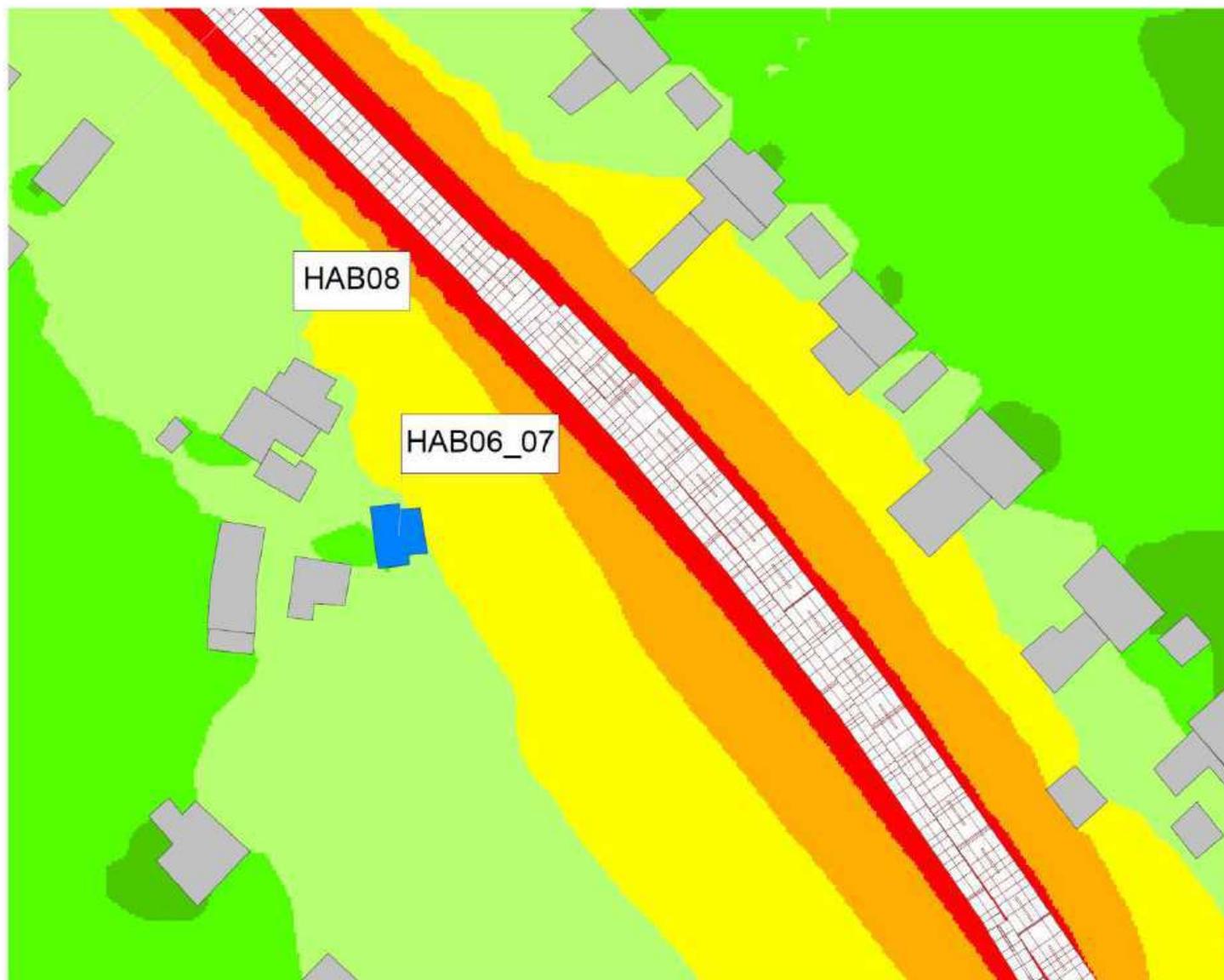
- Aucun bâtiment PNB dans les zones de bruit n°5 et n°6.
- Aucun bâtiment PROCHE PNB dans les zones de bruit n°5 et n°6.

(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

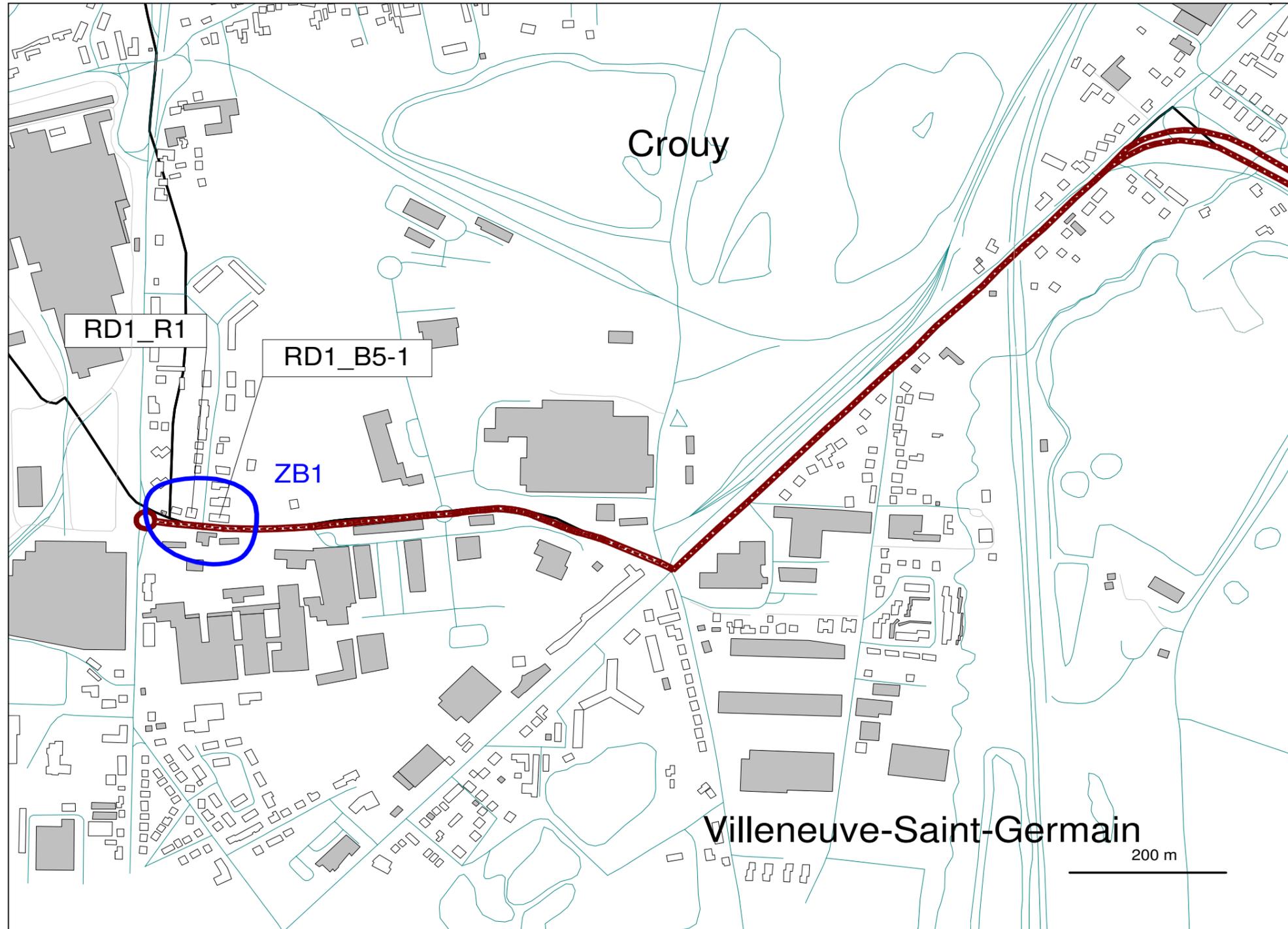
Légende

- 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).

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

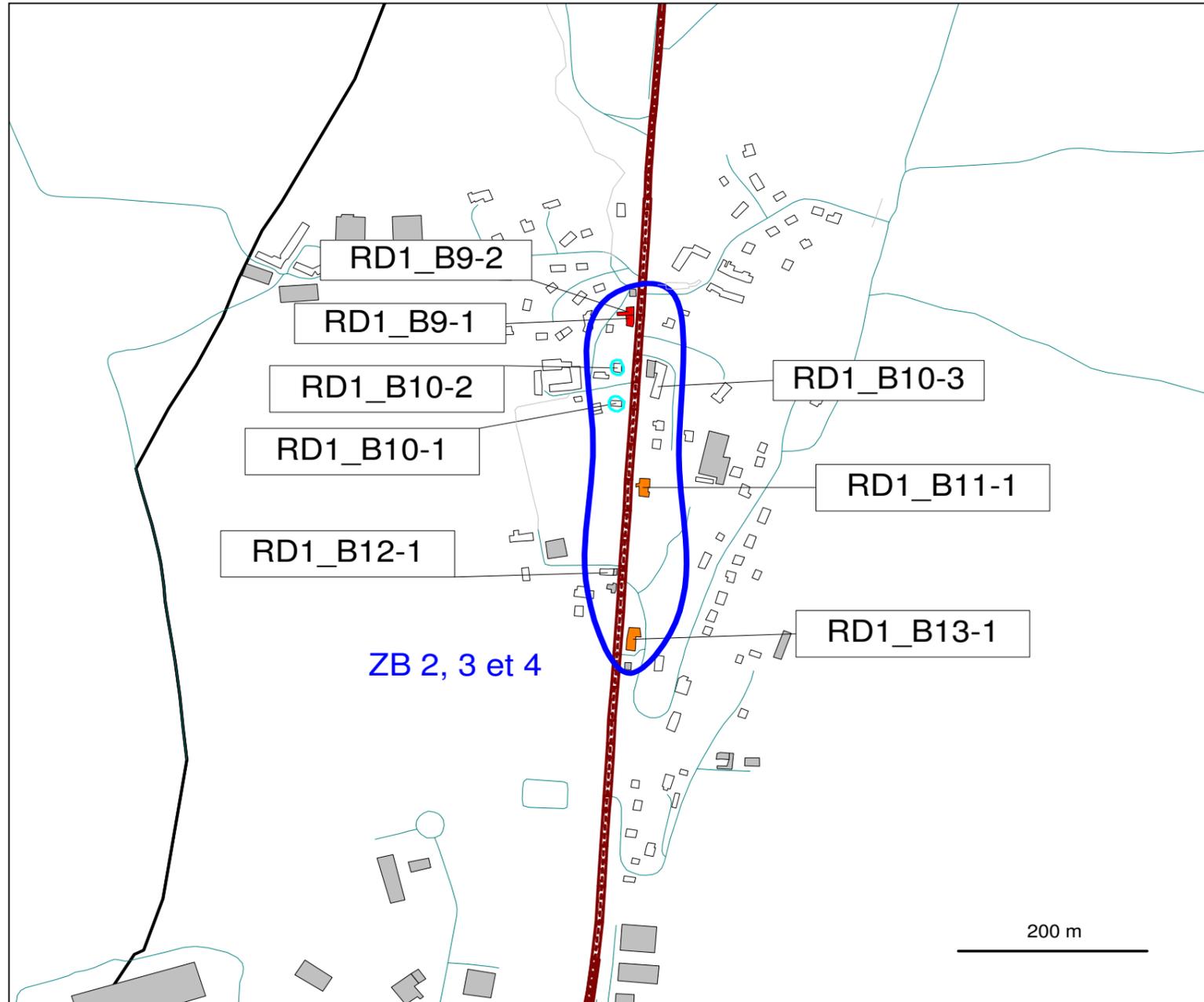


|  |
|--|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>              |
| Trafic : 9210 véh/jour dont 6,1 % PL (comptages 2011)      |
| Vitesse réglementaire : 50 km/h                            |
| Revêtement de chaussée : enduit superficiel datant de 2011 |
| Commentaires :   |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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 |



|                   |
|-------------------|
| <b>Site n°3</b>   |
| <b>RD1</b>        |
| Château-Thierry   |
| zone bruyante n°5 |
| PR 92+620         |

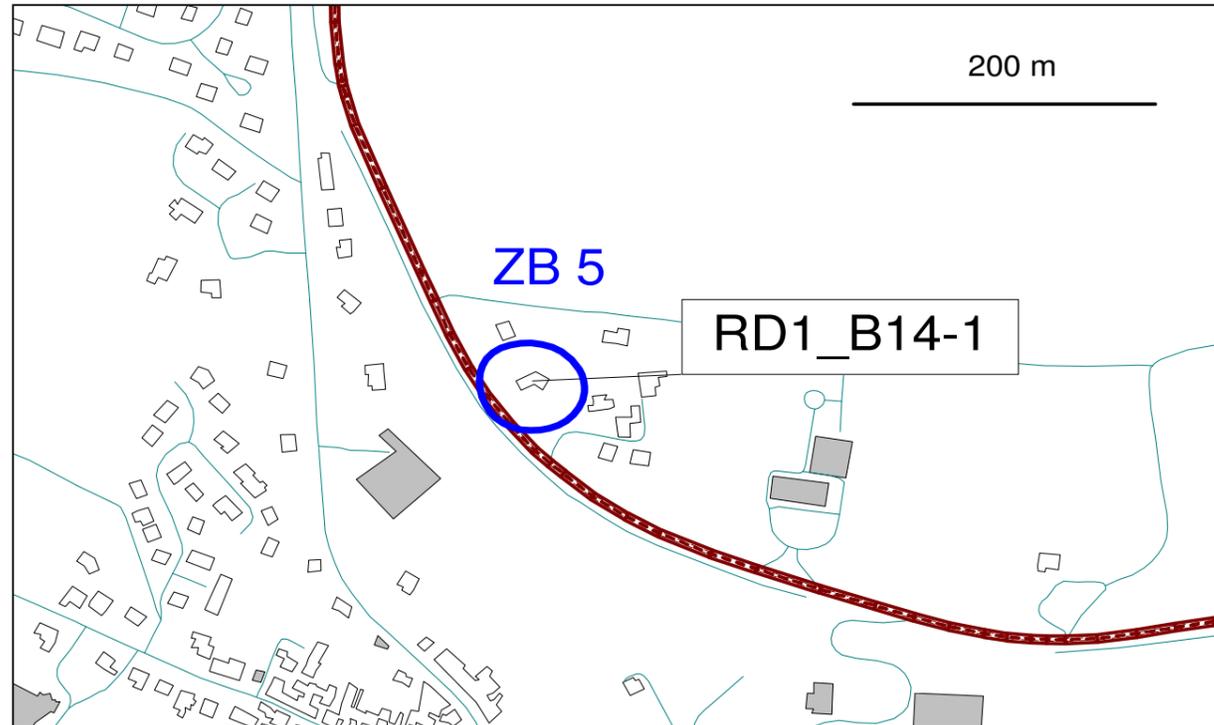
|           |      |    |
|-----------|------|----|
| ID        | Lden | Ln |
| RD1_B14-1 | 67,5 | 56 |



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

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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                            |



|                    |
|--------------------|
| <b>Site n°4</b>    |
| <b>RD1</b>         |
| Château-Thierry    |
| zone bruyante n°6  |
| PR 94+000 à 94+300 |

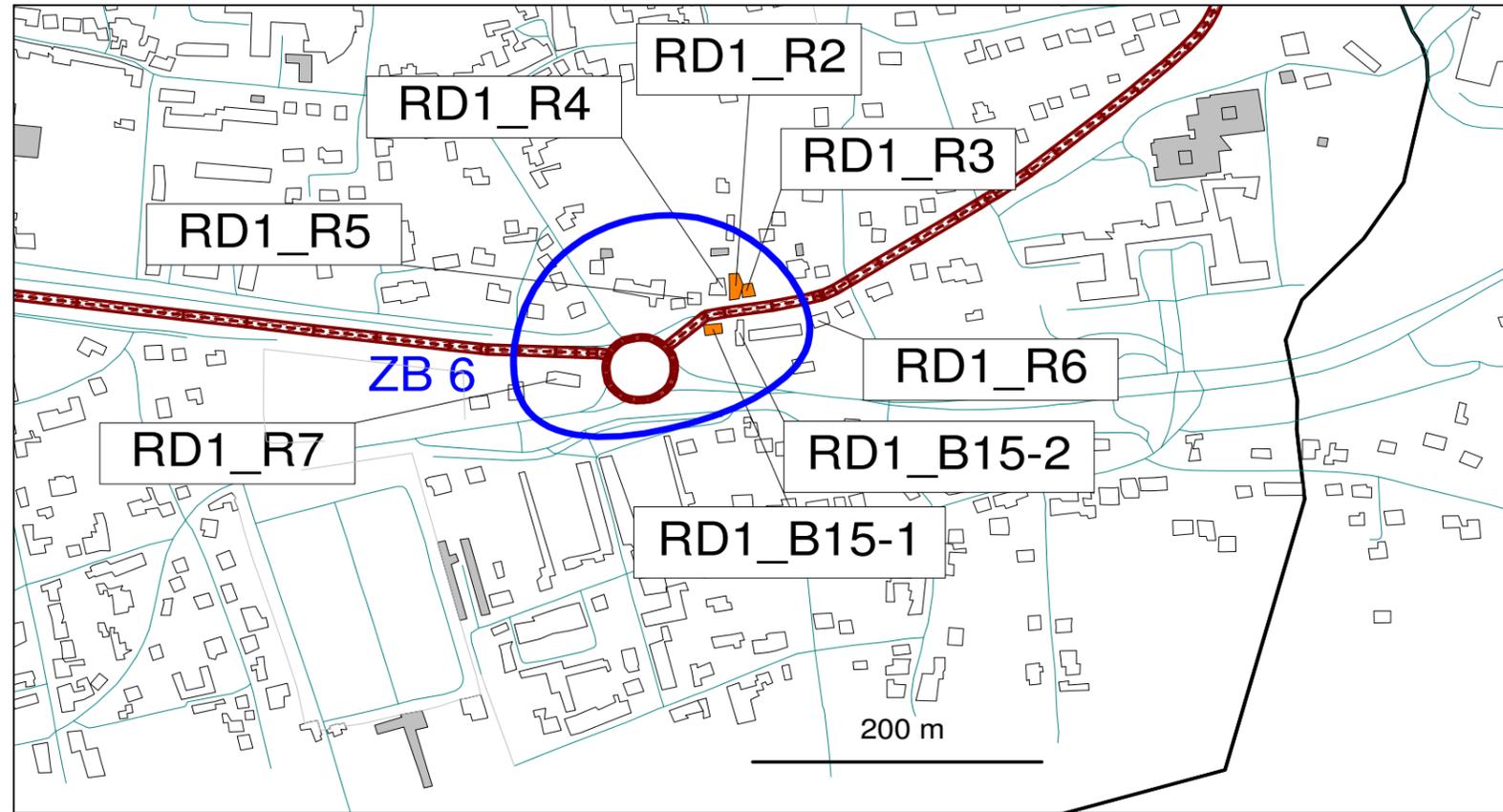


|   |
|---|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>         |
| Trafic : 9210 véh/jour dont 6,1 % PL (comptages 2011) |
| Vitesse réglementaire : 50 km/h                       |
| Revêtement de chaussée : antérieur à 2001             |
| Commentaires : à proximité d'un rond point            |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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 |



|                          |
|--------------------------|
| <b>Site n°5</b>          |
| <b>RD1</b>               |
| Château-Thierry          |
| zones bruyantes n°7 et 8 |
| PR 95+850 à 95+1000      |

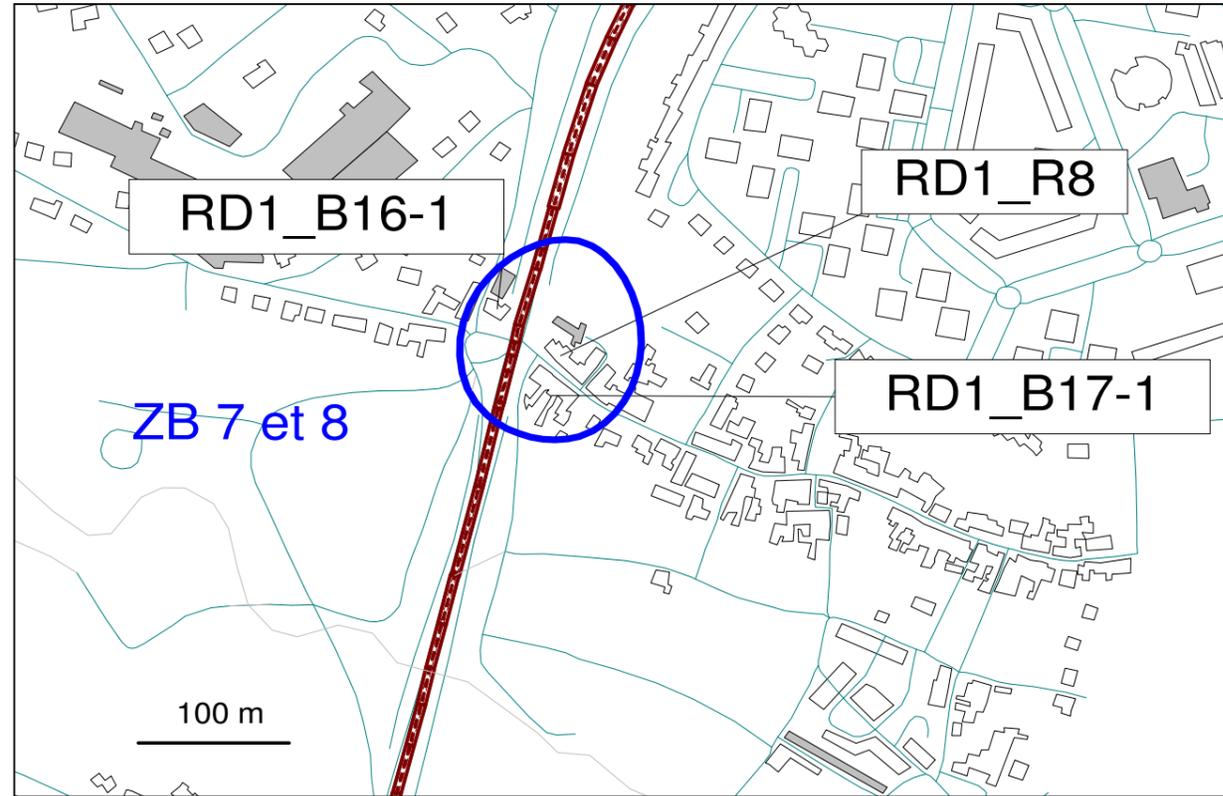


|   |
|---|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>         |
| Trafic : 9210 véh/jour dont 6,1 % PL (comptages 2011) |
| Vitesse réglementaire : 70 km/h                       |
| Revêtement de chaussée : enrobé BB datant de 2013     |
| Commentaires : présence de feux tricolores            |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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   |



|                   |
|-------------------|
| <b>Site n°6</b>   |
| <b>RD1003</b>     |
| Château-Thierry   |
| zone bruyante n°1 |
| PR 17+800         |



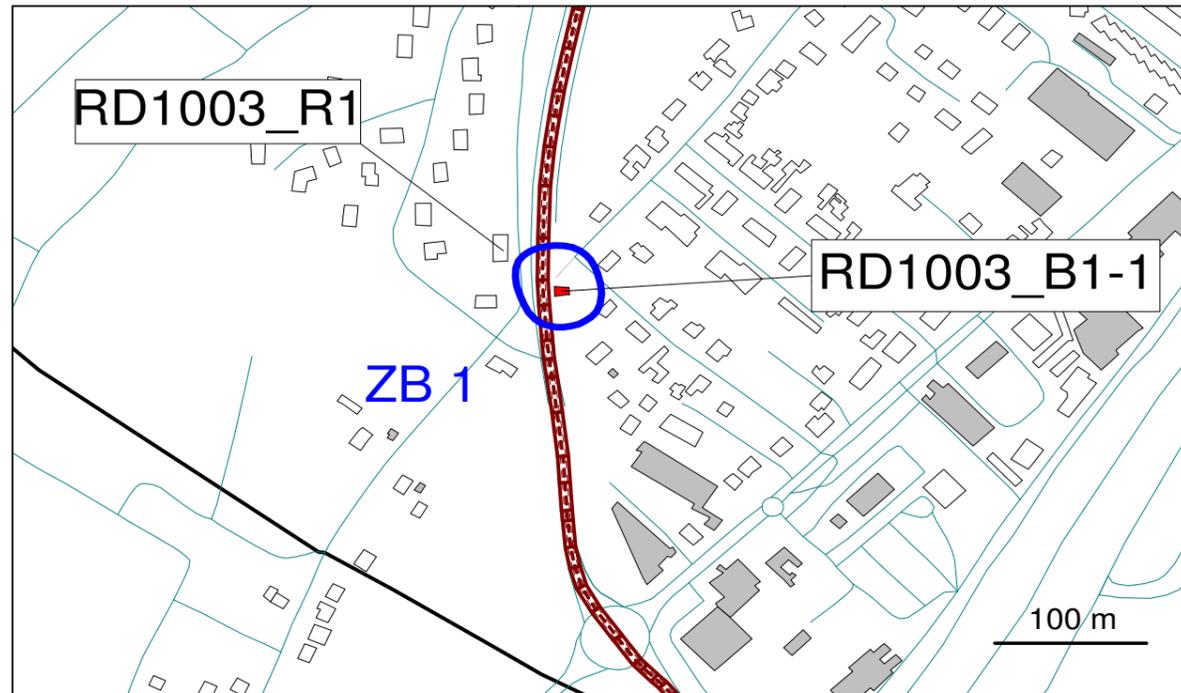
|  |
|--|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>          |
| Trafic : 12800 véh/jour dont 8,7 % PL (comptages 2014) |
| Vitesse réglementaire : 70 km/h                        |
| Revêtement de chaussée : enrobé BB datant de 2010      |
| Commentaires : voie en rampe                        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

**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   |



|                   |
|-------------------|
| <b>Site n°7</b>   |
| <b>RD1003</b>     |
| Etampes-sur-Marne |
| zone bruyante n°2 |
| PR 19+800         |

|             |      |    |
|-------------|------|----|
| ID          | Lden | Ln |
| RD1003_B4-1 | 56   | /  |

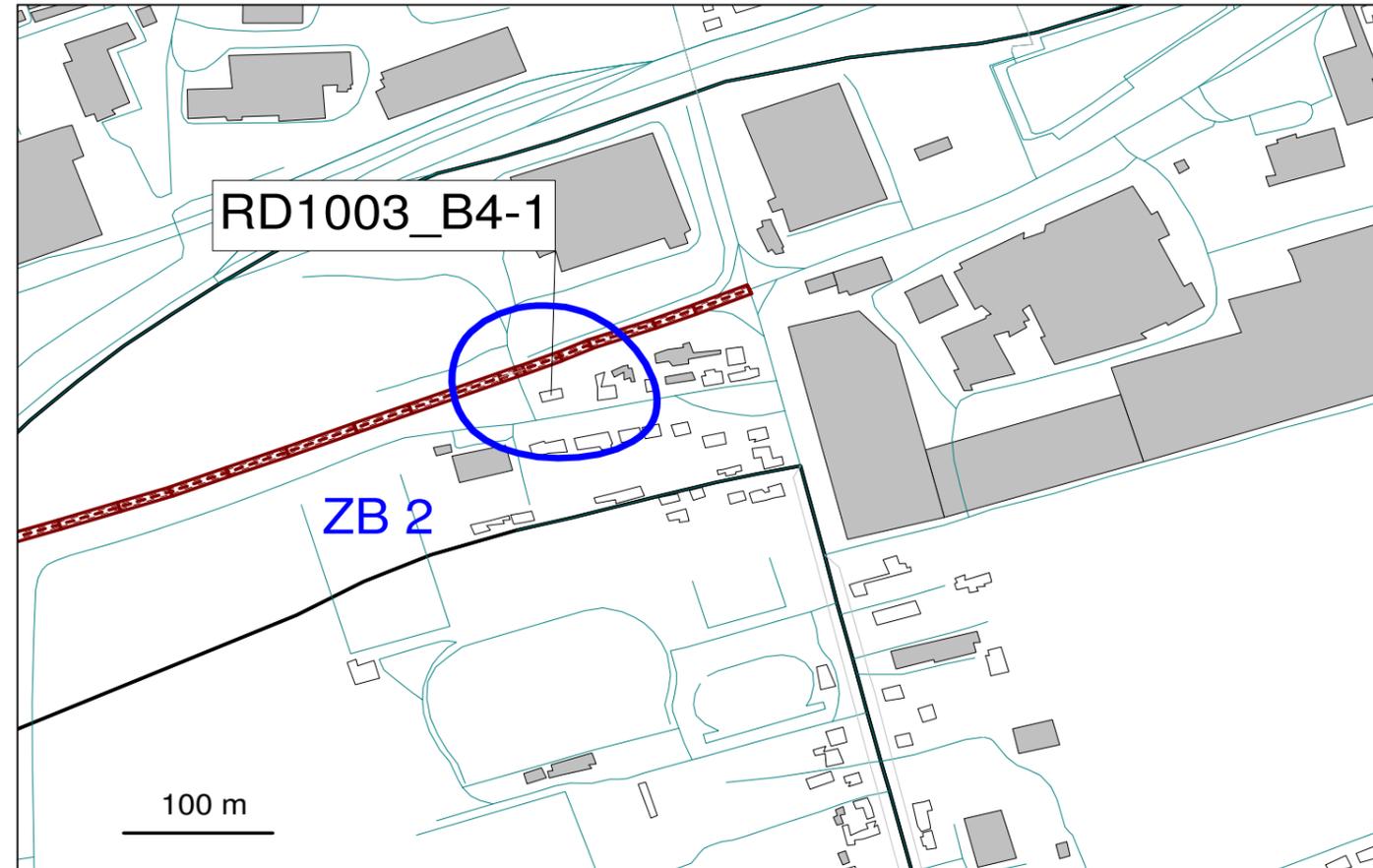


|  |
|--|
| Caractéristiques de la source de bruit                 |
| Trafic : 17960 véh/jour dont 5,5 % PL (comptages 2011) |
| Vitesse réglementaire : 90 km/h                        |
| Revêtement de chaussée : enrobé BB datant de 2001      |
| Commentaires : bâti en contrebas                    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

**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                            |



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

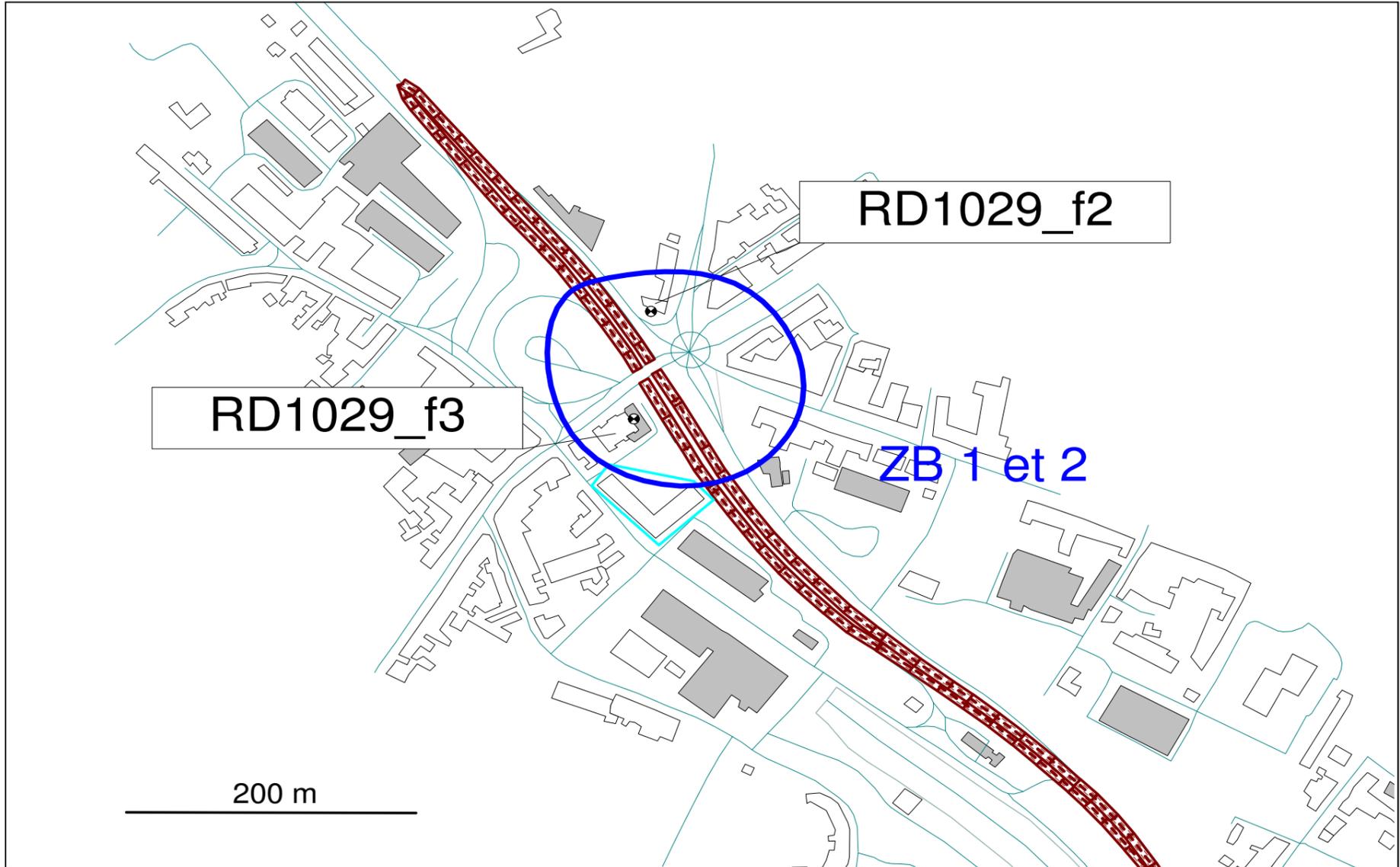
| ID        | Etage | Lden | Ln   |
|-----------|-------|------|------|
| RD1029_f3 | 1er   | 60,5 | 49   |
|           | 2ème  | 65   | 54   |
|           | 3ème  | 65,5 | 54   |
|           | 4ème  | 66   | 54,5 |
|           | 5ème  | 66   | 54,5 |
| RD1029_f2 | RdC   | 58   | 47   |
|           |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



|  |
|--|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>                          |
| 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 |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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                            |



|                    |
|--------------------|
| <b>Site n°9</b>    |
| <b>RD1029</b>      |
| Gauchy             |
| zone bruyante n°3  |
| PR 14+000 à 14+400 |

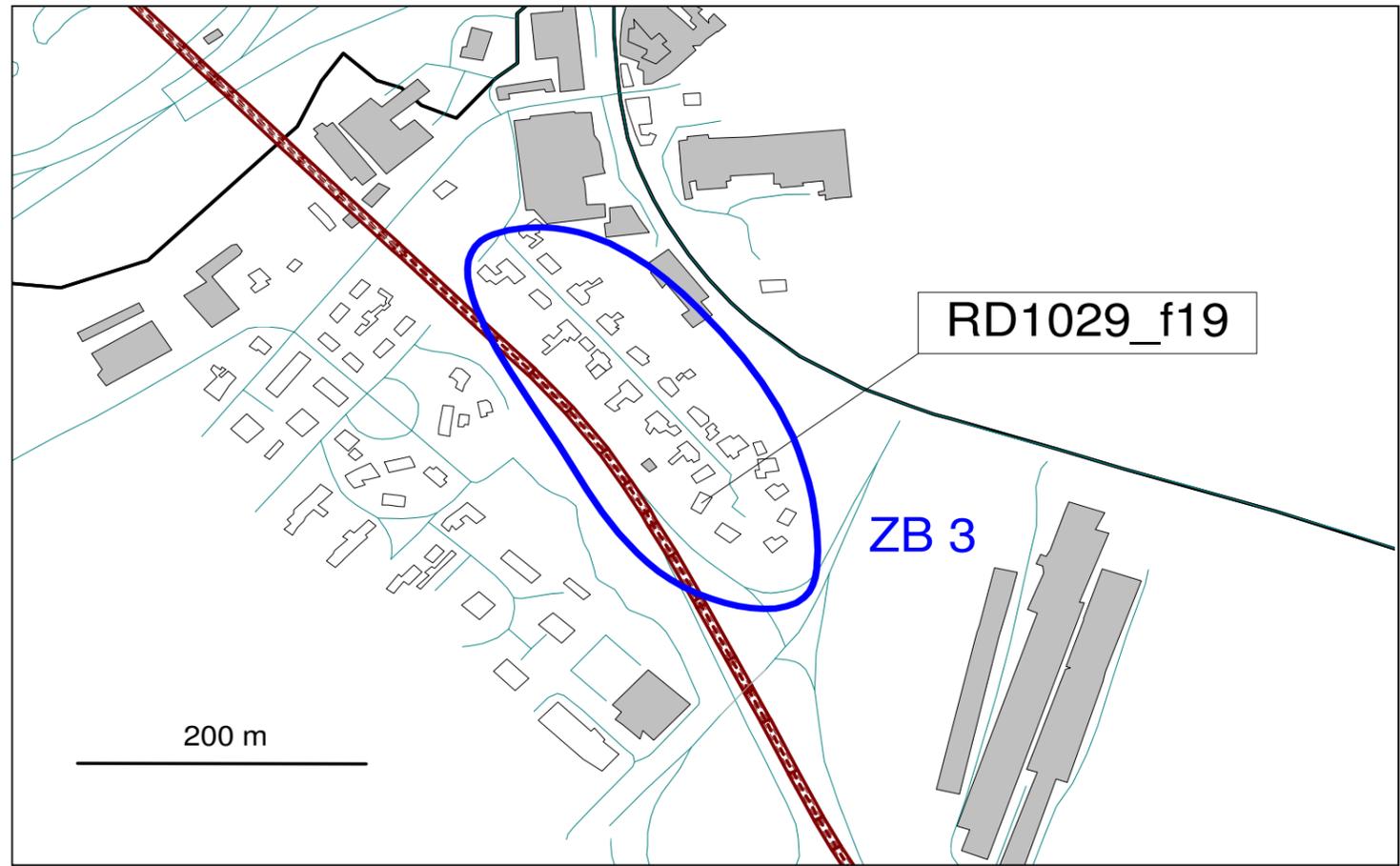


|   |
|---|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>           |
| Trafic : 29060 véh/jour dont 12,9 % PL (comptages 2013) |
| Vitesse réglementaire : 70 km/h                         |
| Revêtement de chaussée : antérieur à 2001               |
| Commentaires : présence de merlons et murs    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

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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 |



|                    |
|--------------------|
| <b>Site n°10</b>   |
| <b>RD1029</b>      |
| Gauchy             |
| zone bruyante n°4  |
| PR 15+000 à 15+200 |

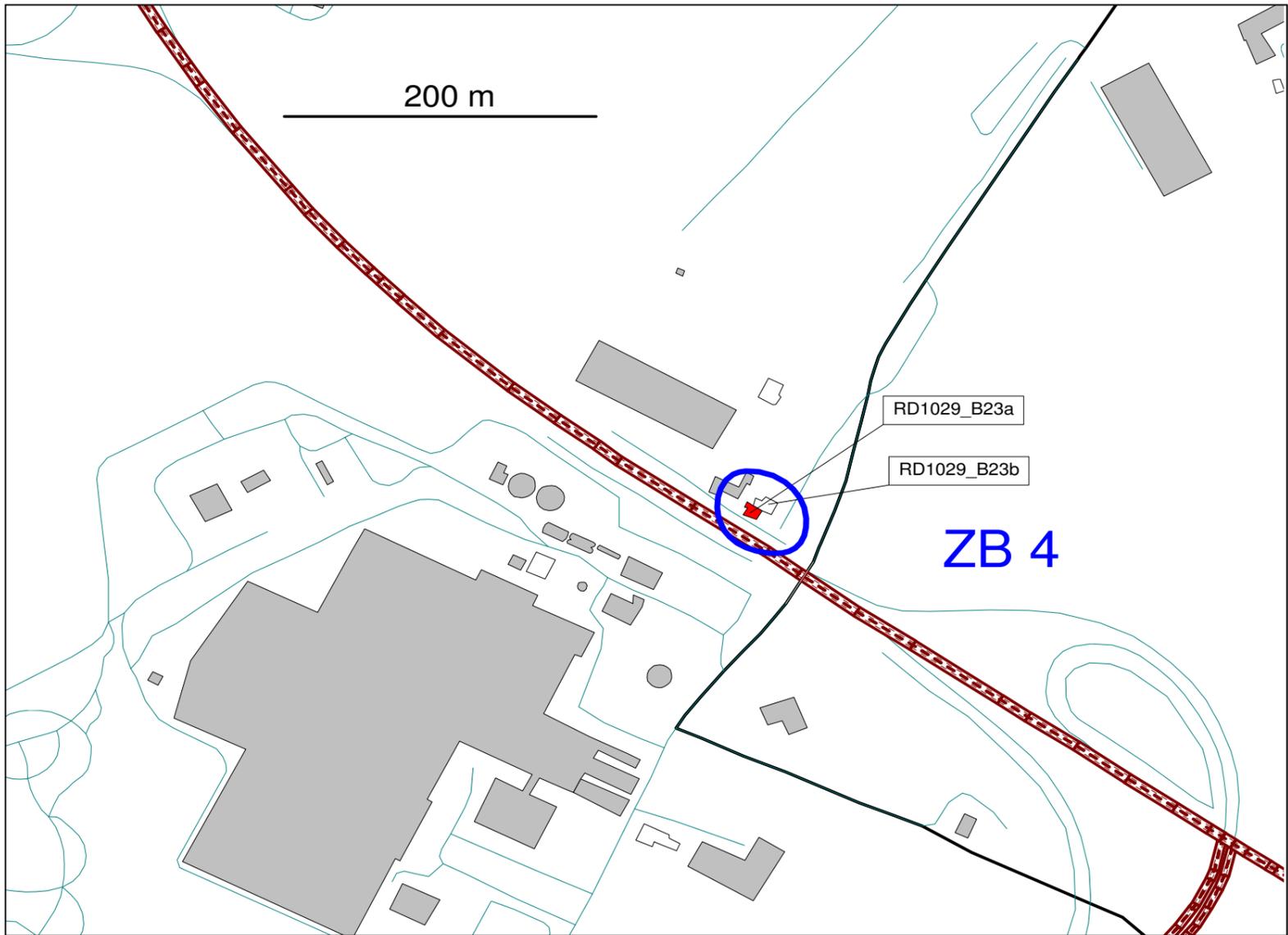


|  |
|--|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>          |
| Trafic : 25940 véh/jour dont 9,6 % PL (comptages 2014) |
| Vitesse réglementaire : 90 km/h                        |
| Revêtement de chaussée : antérieur à 2001              |
| Commentaires :   |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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 |



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

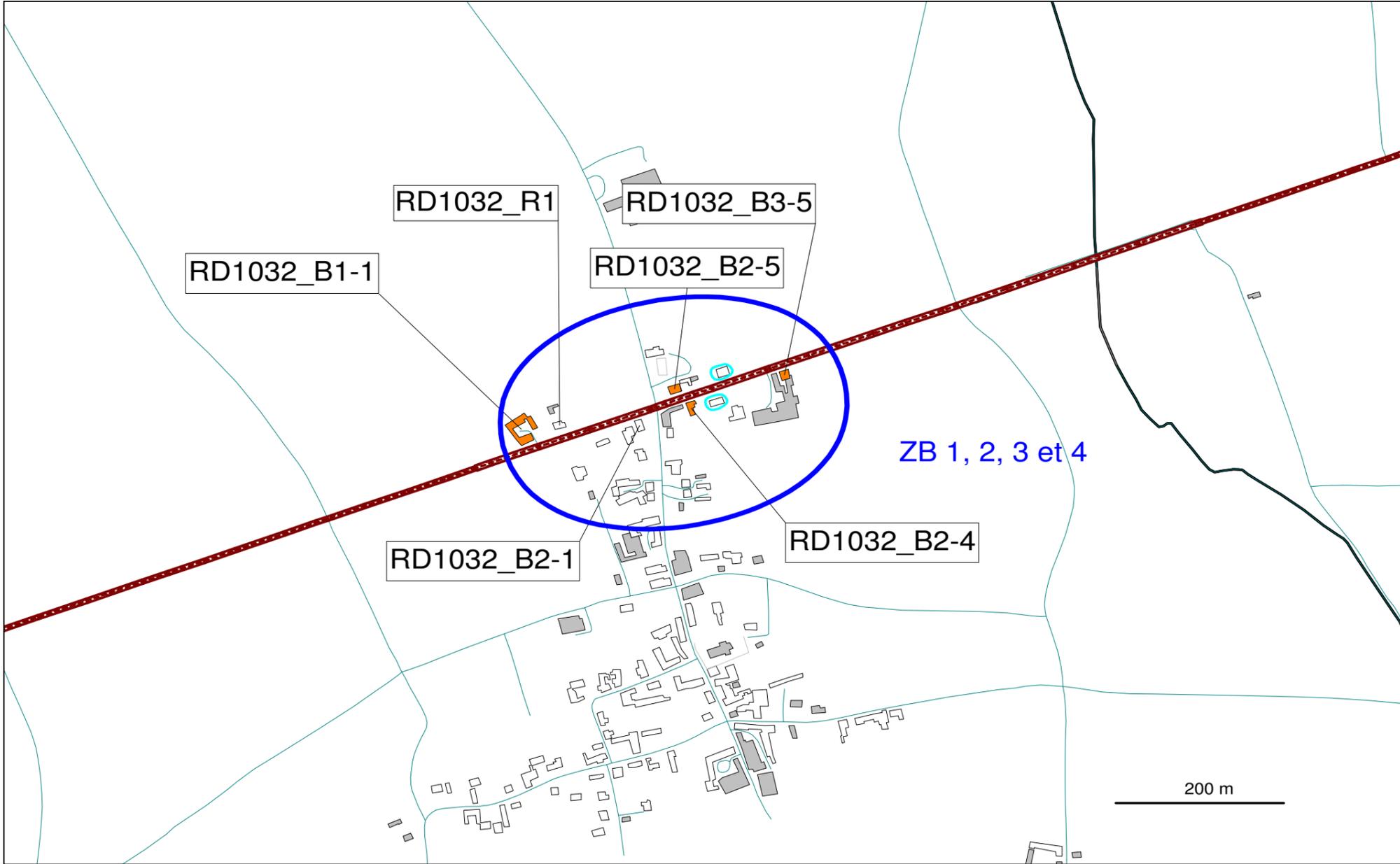
| ID          | Lden | Ln   |
|-------------|------|------|
| RD1032_B1-1 | 69   | 59,5 |
| RD1032_B2-1 | 65   | 55,5 |
| RD1032_B2-4 | 70,5 | 61   |
| RD1032_B2-5 | 69,5 | 60   |
| RD1032_B3-5 | 69,5 | 60   |
| RD1032_R1   | 67   | 57,5 |



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

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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                            |



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



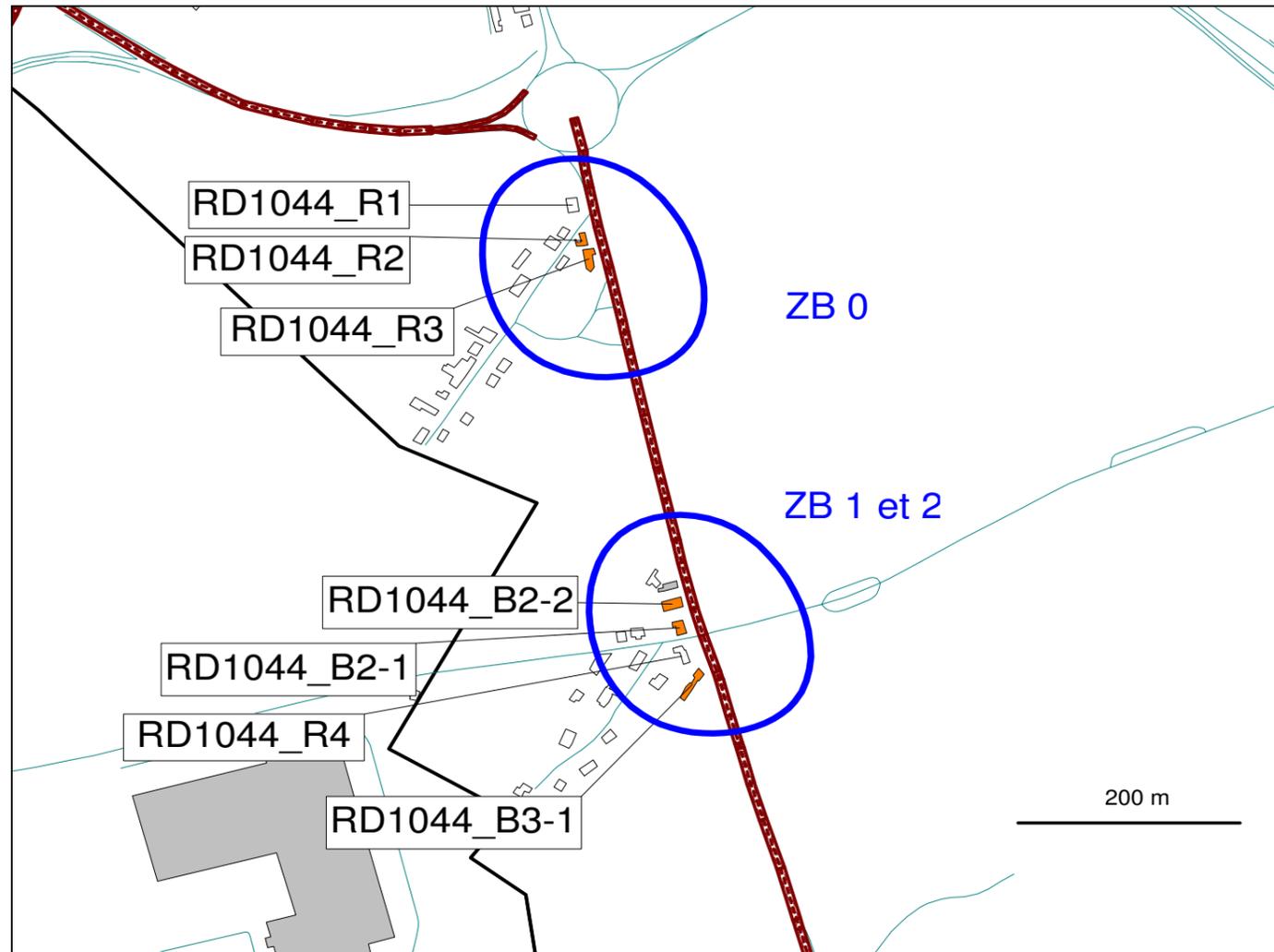
|  |
|--|
| Caractéristiques de la source de bruit                 |
| Trafic : 9400 véh/jour dont 11,1 % PL (comptages 2014) |
| Vitesse réglementaire : 70 km/h                        |
| Revêtement de chaussée : antérieur à 2001              |
| Commentaires : ZB n°0 non identifiée dans PPBE      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

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   |



|                             |
|-----------------------------|
| <b>Site n°13</b>            |
| <b>RD1044</b>               |
| Urvilliers                  |
| zones bruyantes n°3, 4 et 5 |
| PR 26+400 à 27+000          |

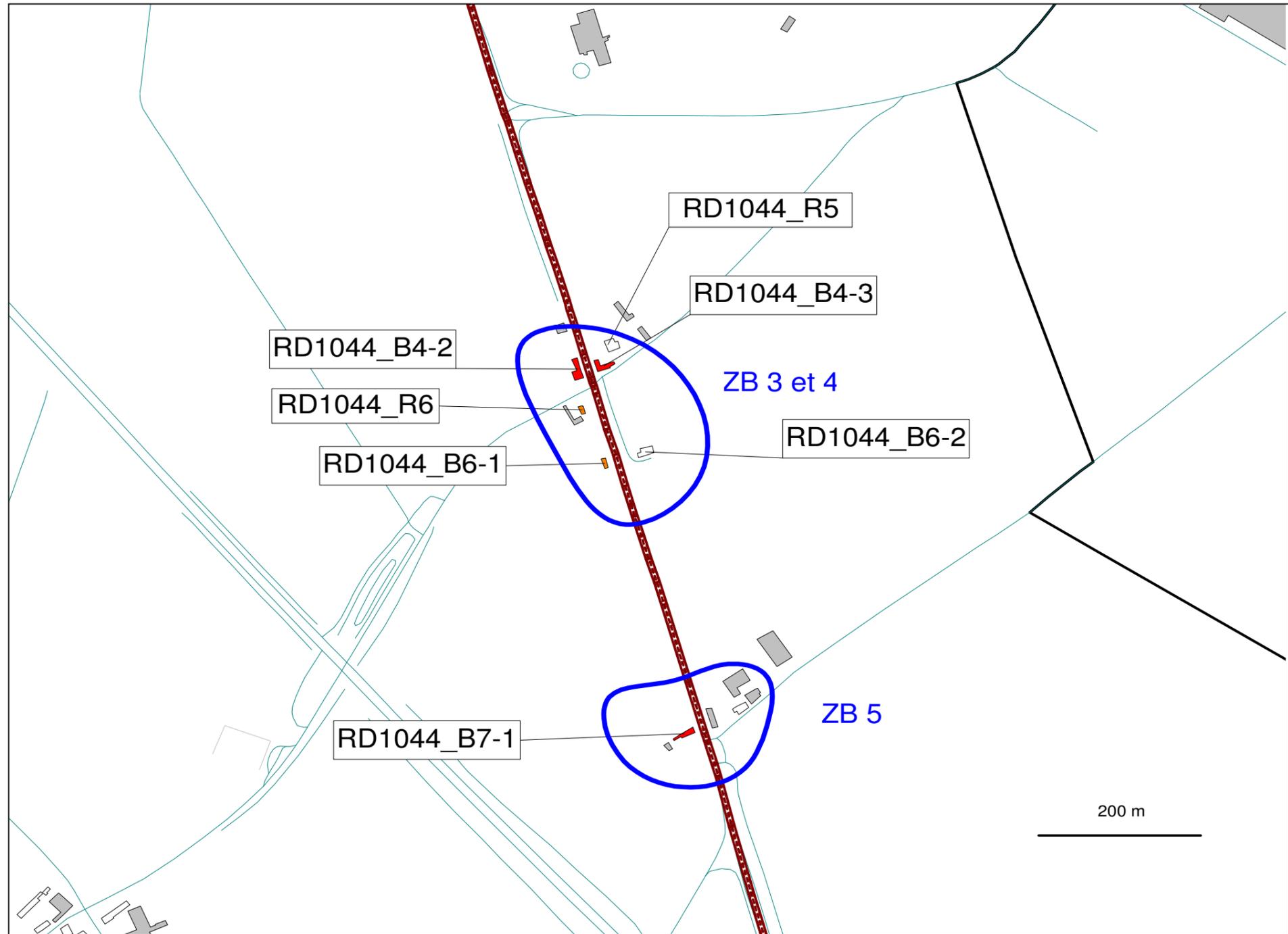


|   |
|---|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>             |
| Trafic : 9400 véh/jour dont 11,1 % PL (comptages 2014)    |
| Vitesse réglementaire : 70 km/h ZB 3 et 4 et 90 km/h ZB 5 |
| Revêtement de chaussée : enrobé BB datant de 2011         |
| Commentaires :  |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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 |



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

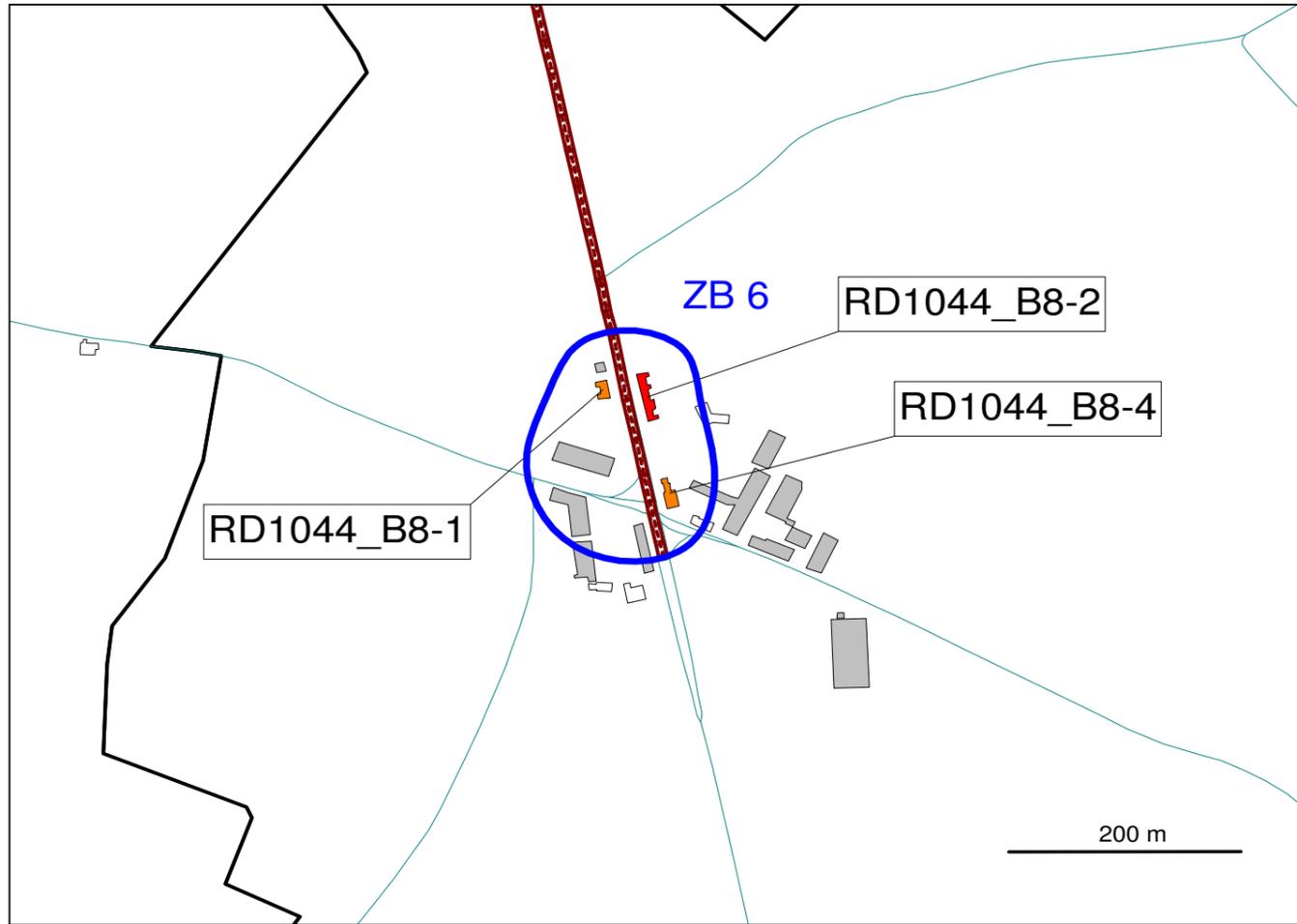


|  |
|--|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>          |
| Trafic : 9400 véh/jour dont 11,1 % PL (comptages 2014) |
| Vitesse réglementaire : 90 km/h                        |
| Revêtement de chaussée : enrobé BB datant de 2010      |
| Commentaires :   |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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

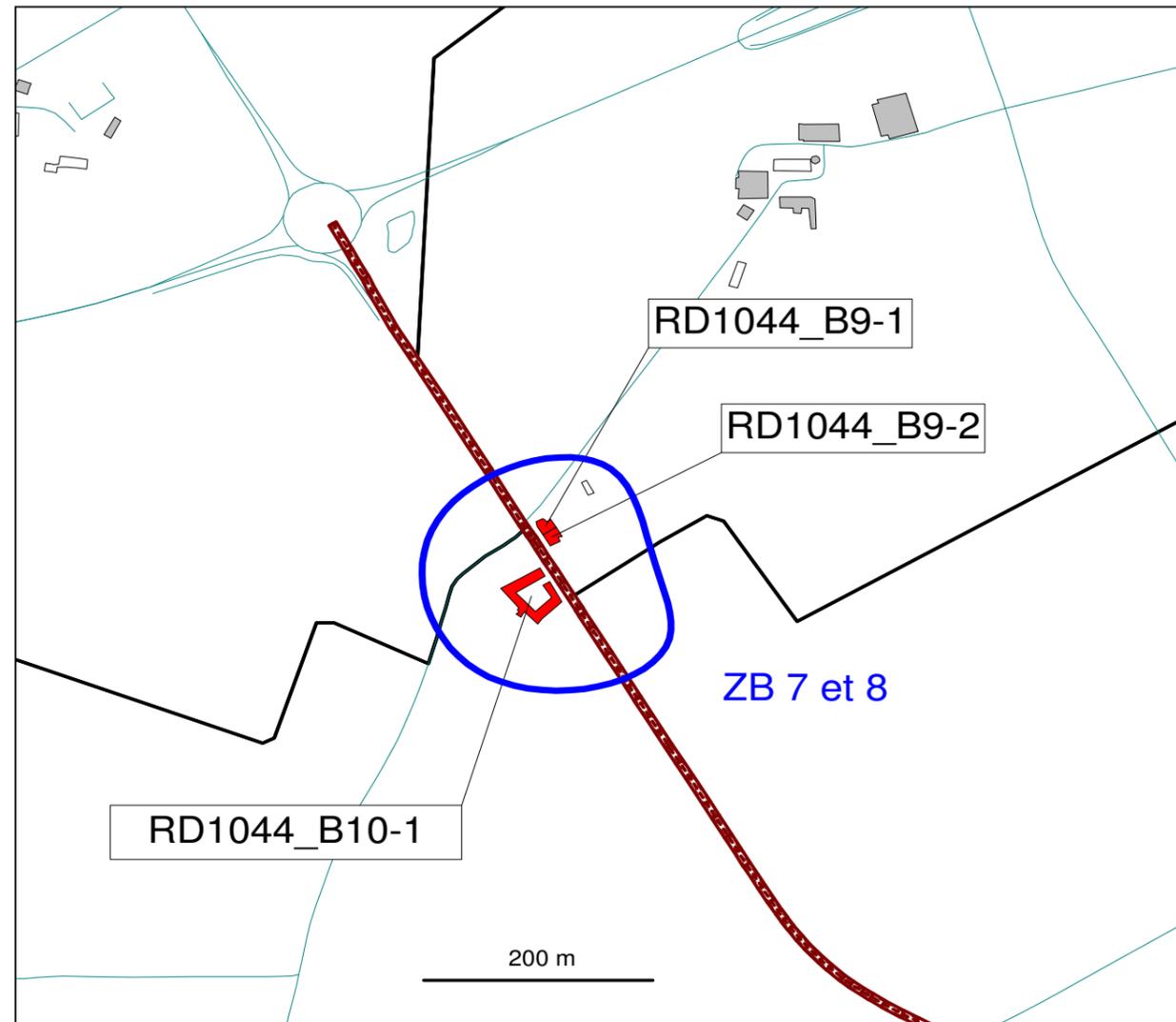
Commentaires :

#### 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   |



|                      |
|----------------------|
| <b>Site n°16</b>     |
| <b>RD1044</b>        |
| Bertaucourt-Epourdon |
| zone bruyante n°9    |
| PR 48+370 à 48+650   |

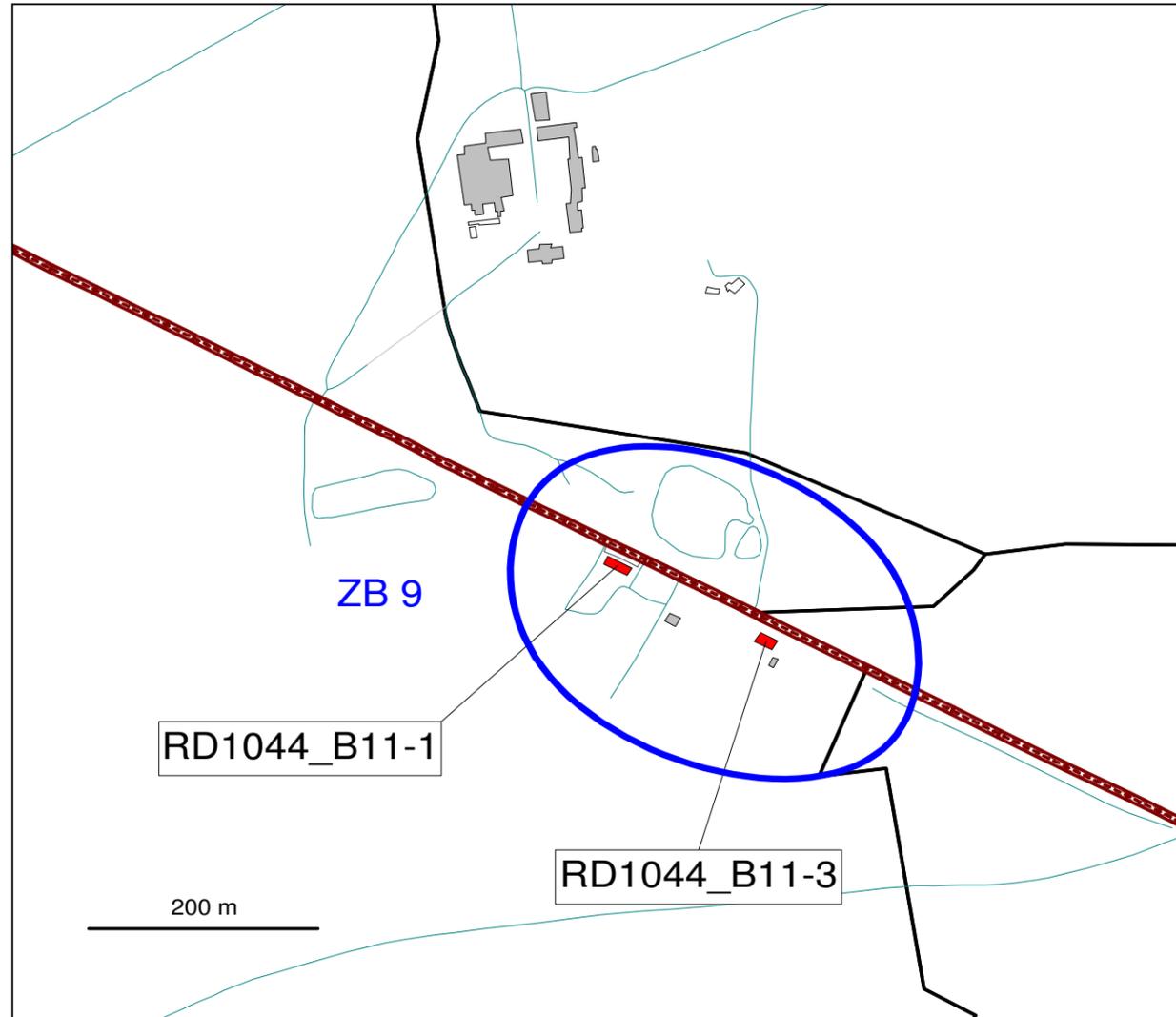


|  |
|--|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>          |
| Trafic : 8920 véh/jour dont 16,3 % PL (comptages 2014) |
| Vitesse réglementaire : 90 km/h                        |
| Revêtement de chaussée : antérieur à 2001              |
| Commentaires :   |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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 |



|                                |
|--------------------------------|
| <b>Site n°17</b>               |
| <b>RD1044</b>                  |
| Fressancourt                   |
| zones bruyantes n°10, 11 et 12 |
| PR 49+300 à 49+900             |

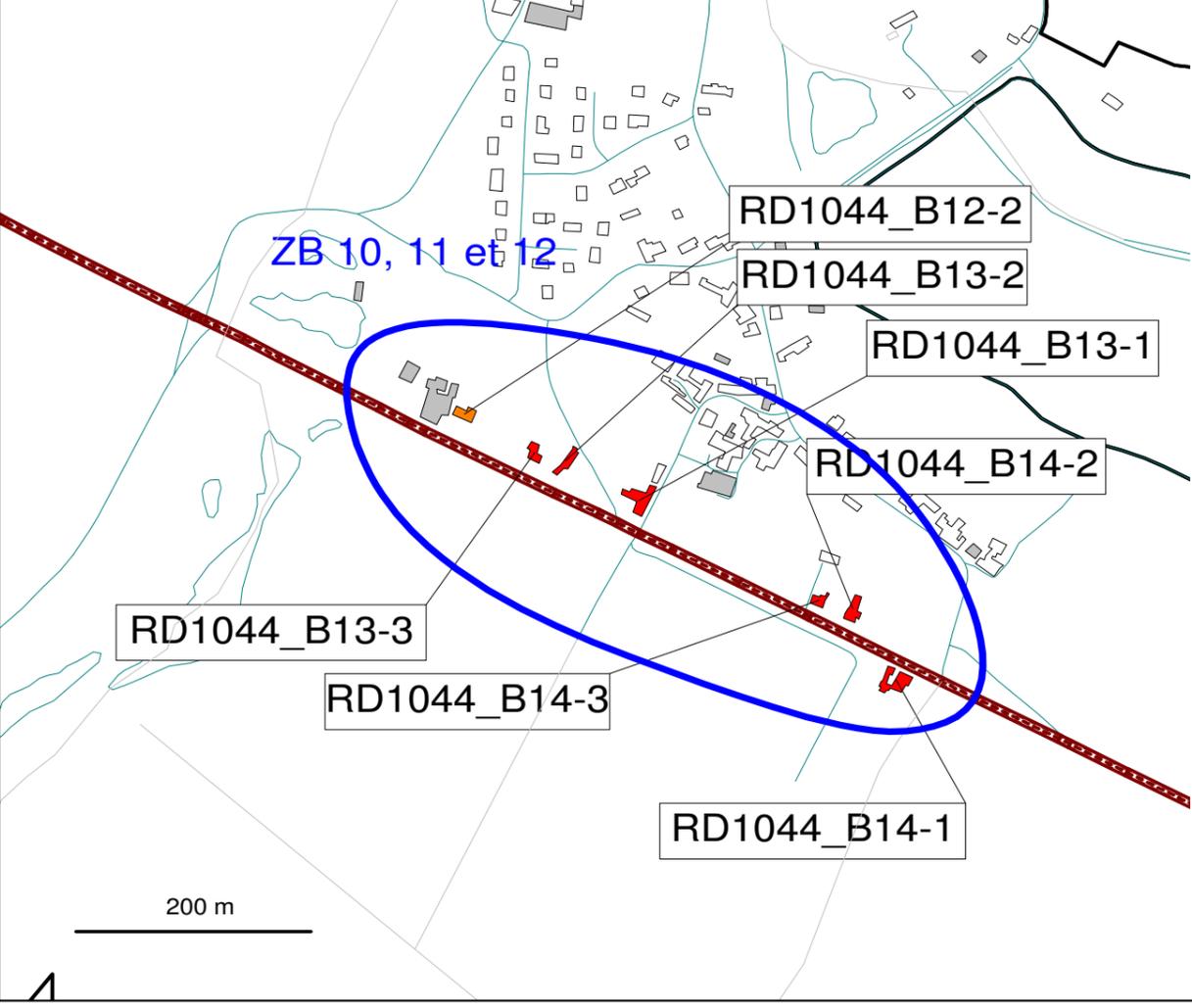


|  |
|--|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>          |
| Trafic : 8920 véh/jour dont 16,3 % PL (comptages 2014) |
| Vitesse réglementaire : 90 km/h                        |
| Revêtement de chaussée : antérieur à 2001              |
| Commentaires :   |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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   |



|                                |
|--------------------------------|
| <b>Site n°18</b>               |
| <b>RD1044</b>                  |
| Fourdrain                      |
| zones bruyantes n°13, 14 et 15 |
| PR 52+000 à 53+000             |

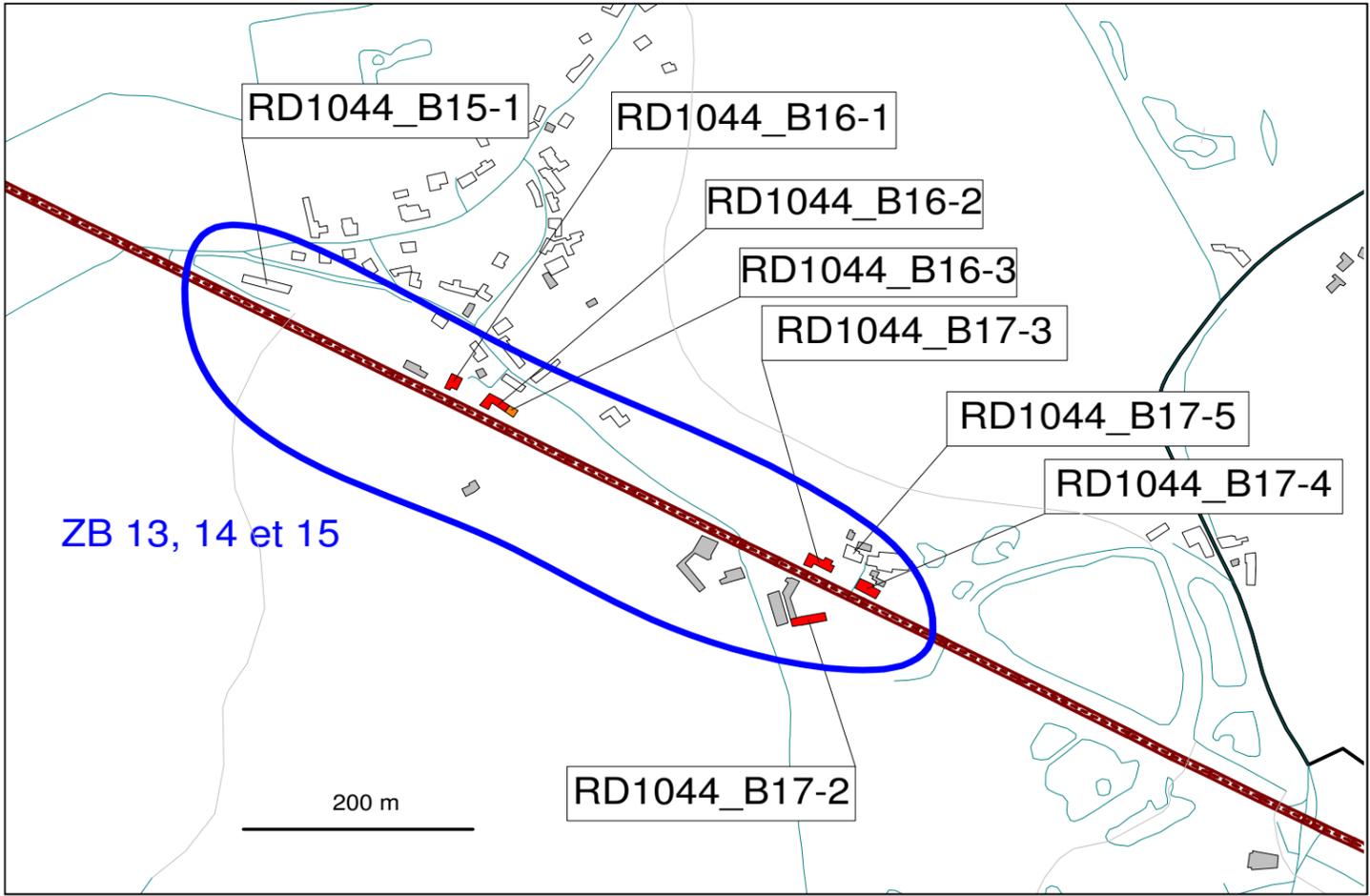
| ID           | Lden | Ln   |
|--------------|------|------|
| RD1044_B15-1 | 64   | 55   |
| RD1044_B16-1 | 74   | 65   |
| RD1044_B16-2 | 75,5 | 66,5 |
| RD1044_B16-3 | 69   | 60,5 |
| RD1044_B17-2 | 71   | 62   |
| RD1044_B17-3 | 76,5 | 67,5 |
| RD1044_B17-4 | 76   | 67   |
| RD1044_B17-5 | 66,5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



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

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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                            |



|                           |
|---------------------------|
| <b>Site n°19</b>          |
| <b>RD1044</b>             |
| Fourdrain et Crépy        |
| zones bruyantes n°16 à 20 |
| PR 53+450 à 54+150        |

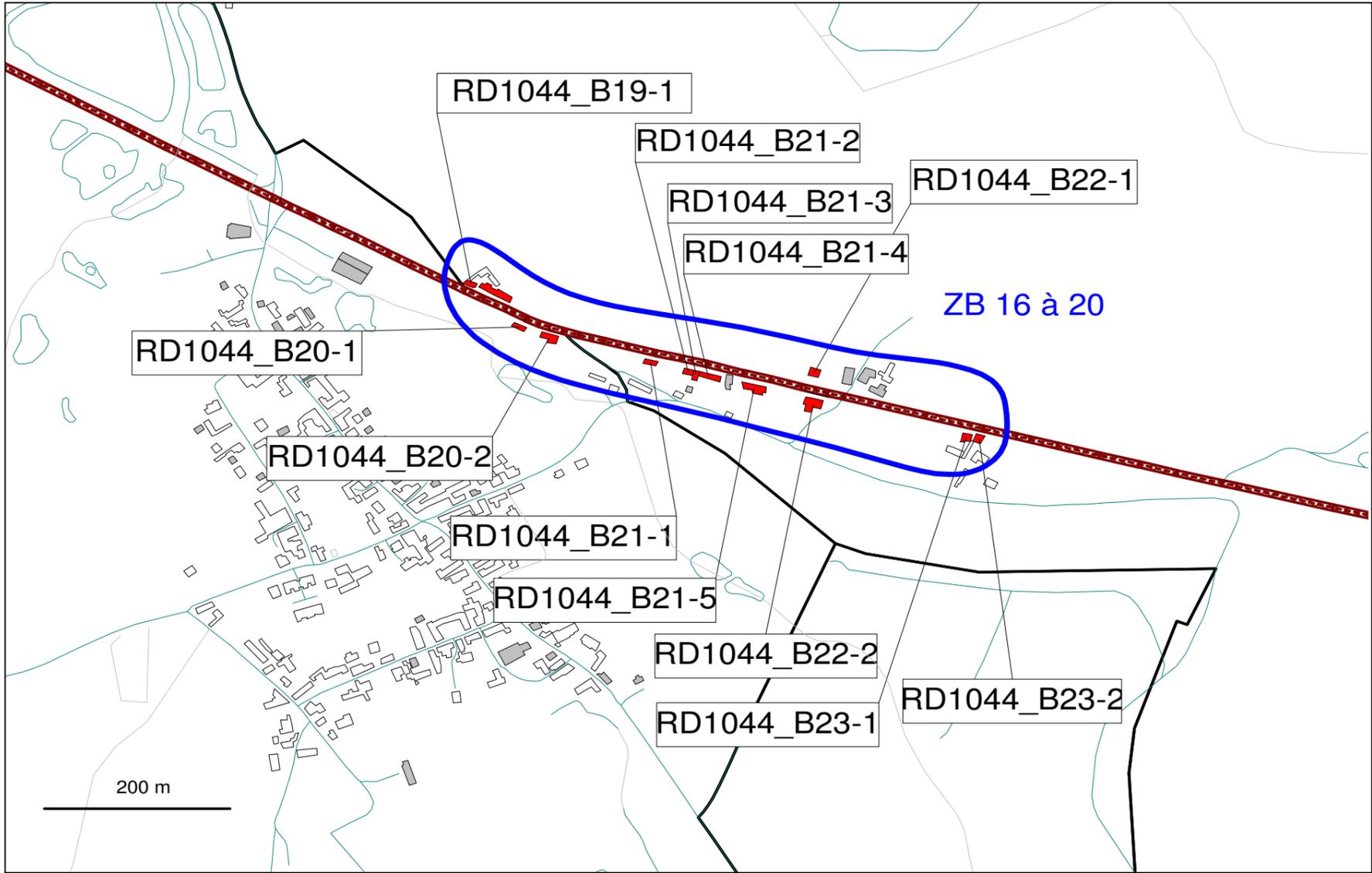


|  |
|--|
| Caractéristiques de la source de bruit                 |
| Trafic : 8920 véh/jour dont 16,3 % PL (comptages 2014) |
| Vitesse réglementaire : 70 km/h                        |
| Revêtement de chaussée : antérieur à 2001              |
| Commentaires :   |

|                                 |
|---------------------------------|
| 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   |



|                            |
|----------------------------|
| <b>Site n°20</b>           |
| <b>RD1044</b>              |
| Crépy                      |
| zones bruyantes n°21 et 22 |
| PR 57+000 à 57+300         |



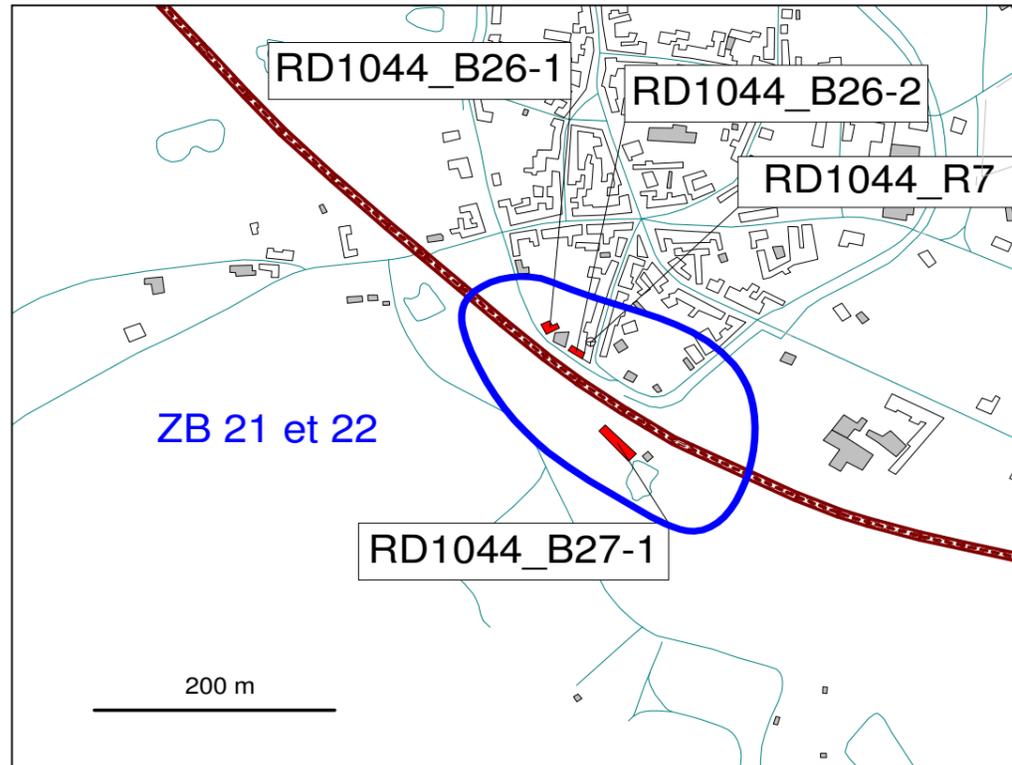
|  |
|--|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>              |
| Trafic : 10190 véh/jour dont 13,4 % PL (comptages 2013)    |
| Vitesse réglementaire : 90 km/h                            |
| Revêtement de chaussée : antérieur à 2001                  |
| Commentaires : modélisé à 70 km/h dans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



|                    |
|--------------------|
| <b>Site n°21</b>   |
| <b>RD1044</b>      |
| Crépy              |
| zone bruyante n°23 |
| PR 57+750          |

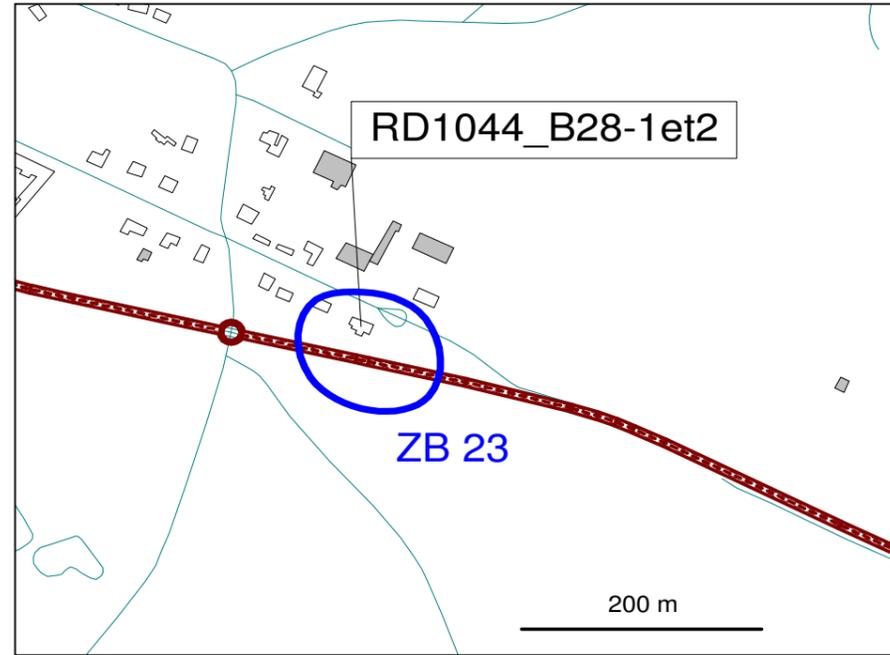


|   |
|---|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>           |
| Trafic : 10190 véh/jour dont 13,4 % PL (comptages 2013) |
| Vitesse réglementaire : 90 km/h                         |
| Revêtement de chaussée : enrobé BB datant de 2010       |
| Commentaires : à proximité d'un rond point    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

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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 |



|                    |
|--------------------|
| <b>Site n°22</b>   |
| <b>RD1044</b>      |
| Besny-et-Loisy     |
| zone bruyante n°24 |
| PR 61+050          |



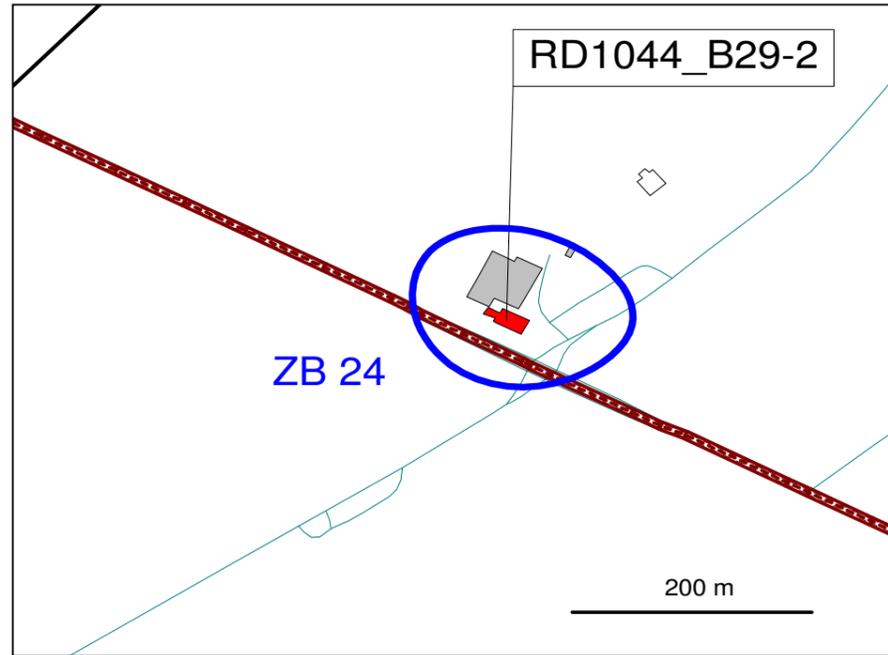
|  |
|--|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>              |
| Trafic : 10190 véh/jour dont 13,4 % PL (comptages 2013)    |
| Vitesse réglementaire : 90 km/h                            |
| Revêtement de chaussée : enduit superficiel datant de 2004 |
| Commentaires :   |

**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

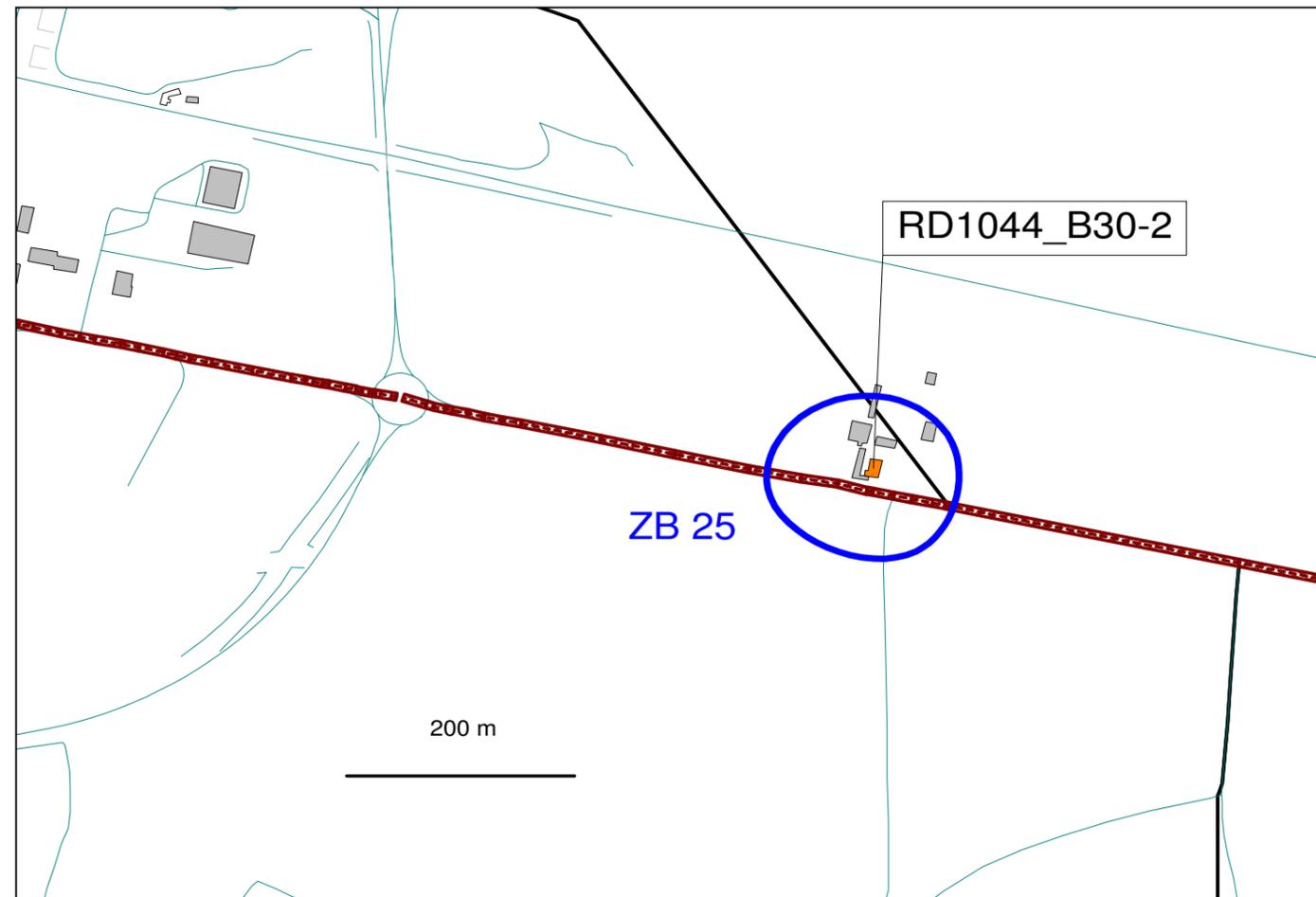
Commentaires :

## 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 |



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

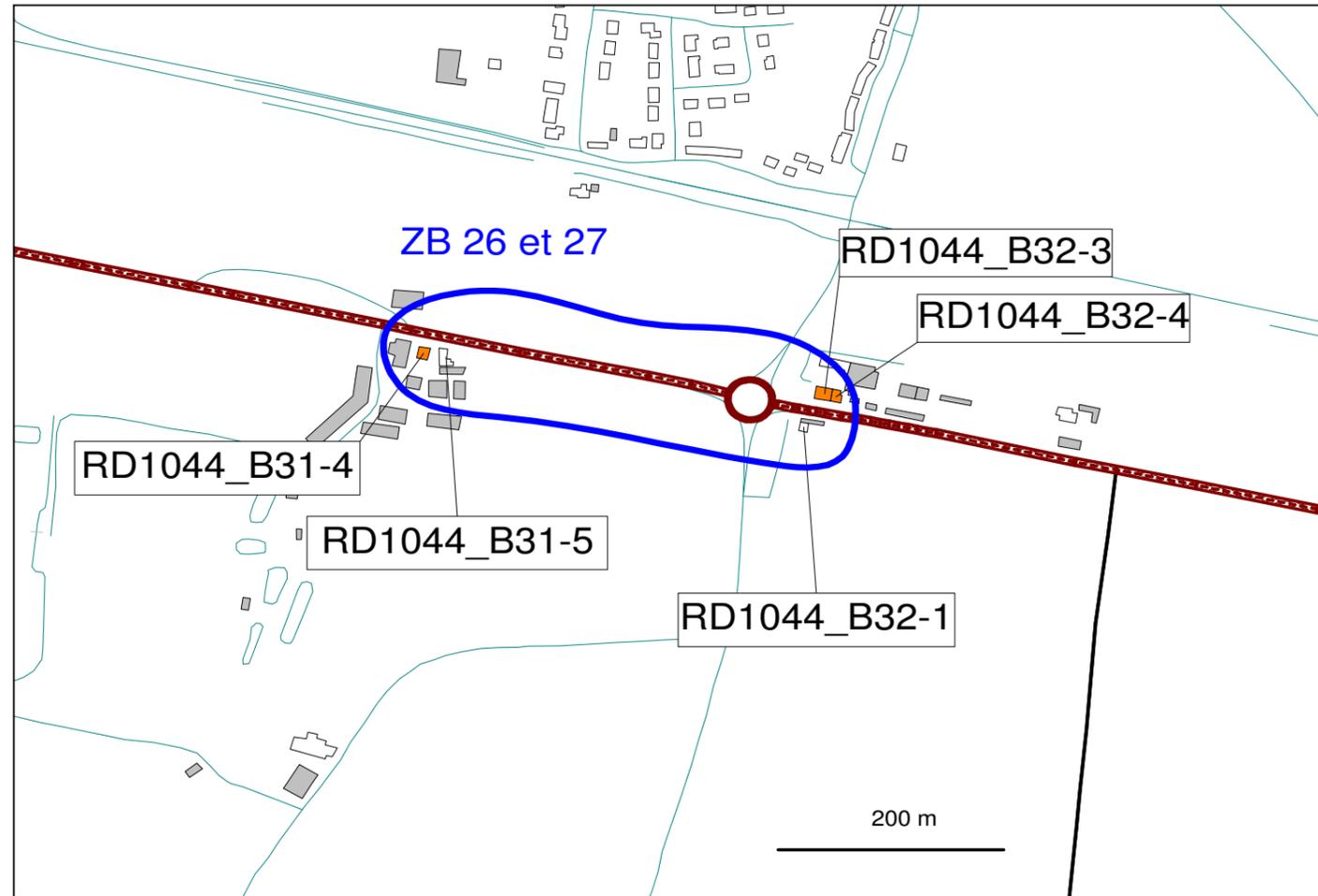


|  |
|--|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>          |
| Trafic : 12390 véh/jour dont 6,9 % PL (comptages 2012) |
| Vitesse réglementaire : 70 km/h                        |
| Revêtement de chaussée : enrobé ECF datant de 2012     |
| Commentaires : à proximité d'un rond point          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

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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 |



|                    |
|--------------------|
| <b>Site n°25</b>   |
| <b>RD181</b>       |
| Laon               |
| zone bruyante n°1  |
| PR 16+700 à 17+100 |

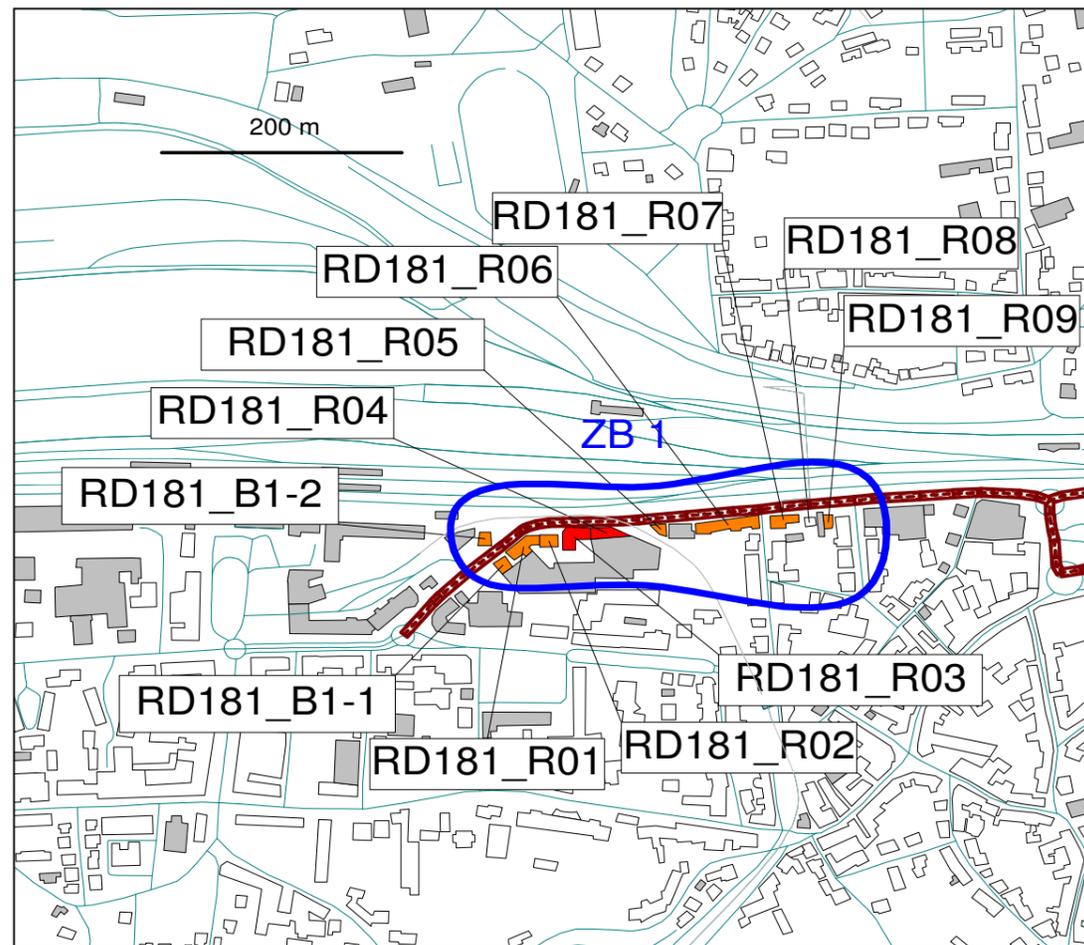


|   |
|---|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>   |
| Trafic : 16770 véh/jour dont 2,8 % PL (comptages 2014)  |
| Vitesse réglementaire : 50 km/h   |
| Revêtement de chaussée : antérieur à 2001   |
| Commentaires : multiexposition ferroviaire mais contribution ferroviaire négligeable par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

|                    |
|--------------------|
| <b>Site n°26</b>   |
| <b>RD181</b>       |
| Laon               |
| zone bruyante n°2  |
| PR 15+750 à 16+400 |

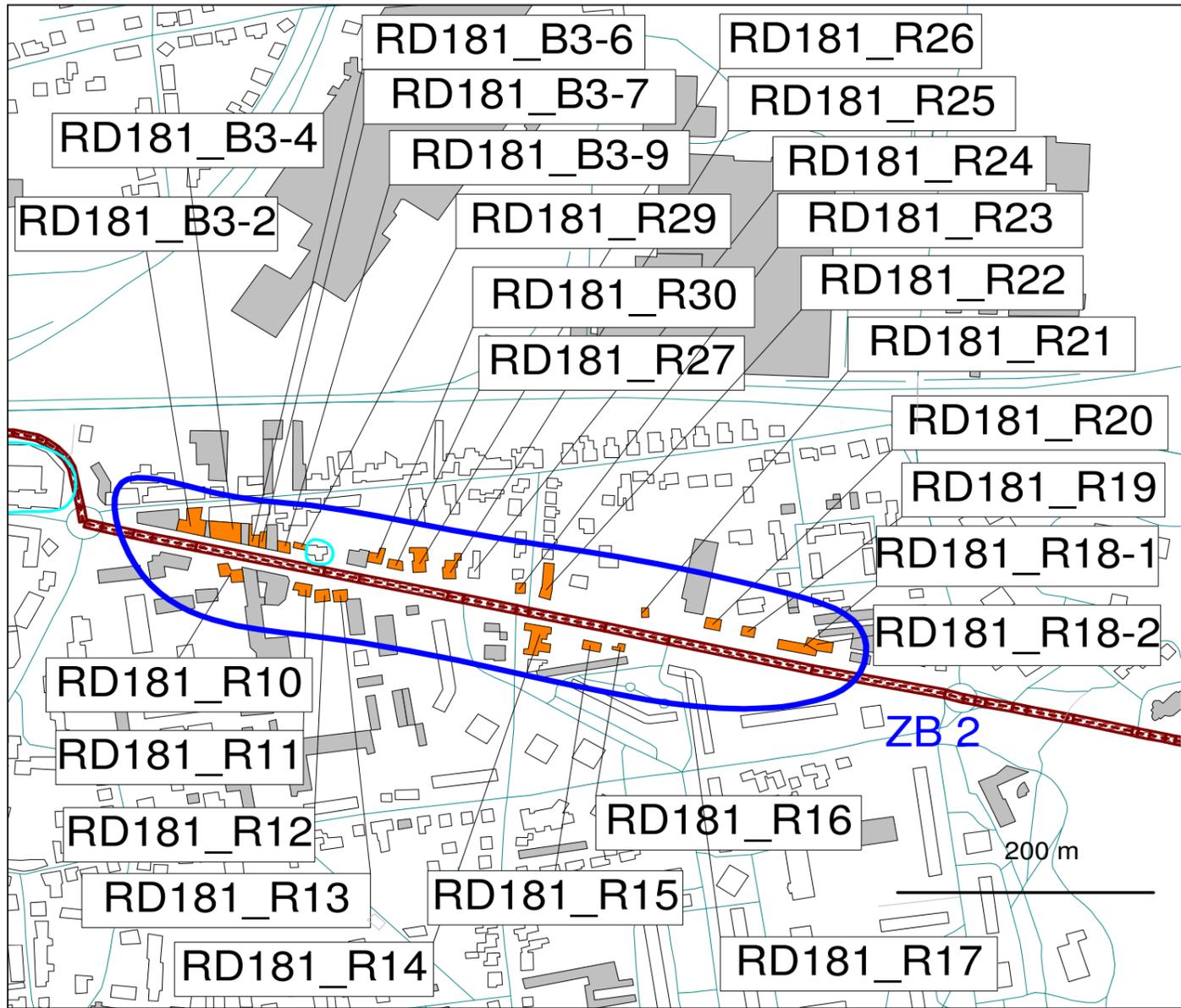


|  |
|--|
| Caractéristiques de la source de bruit                 |
| Trafic : 16770 véh/jour dont 2,8 % PL (comptages 2014) |
| Vitesse réglementaire : 50 km/h                        |
| Revêtement de chaussée : antérieur à 2001              |
| Commentaires :   |

**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 |

|                   |
|-------------------|
| <b>Site n°27</b>  |
| <b>RD338</b>      |
| Condren           |
| zone bruyante n°1 |
| PR 8+050          |

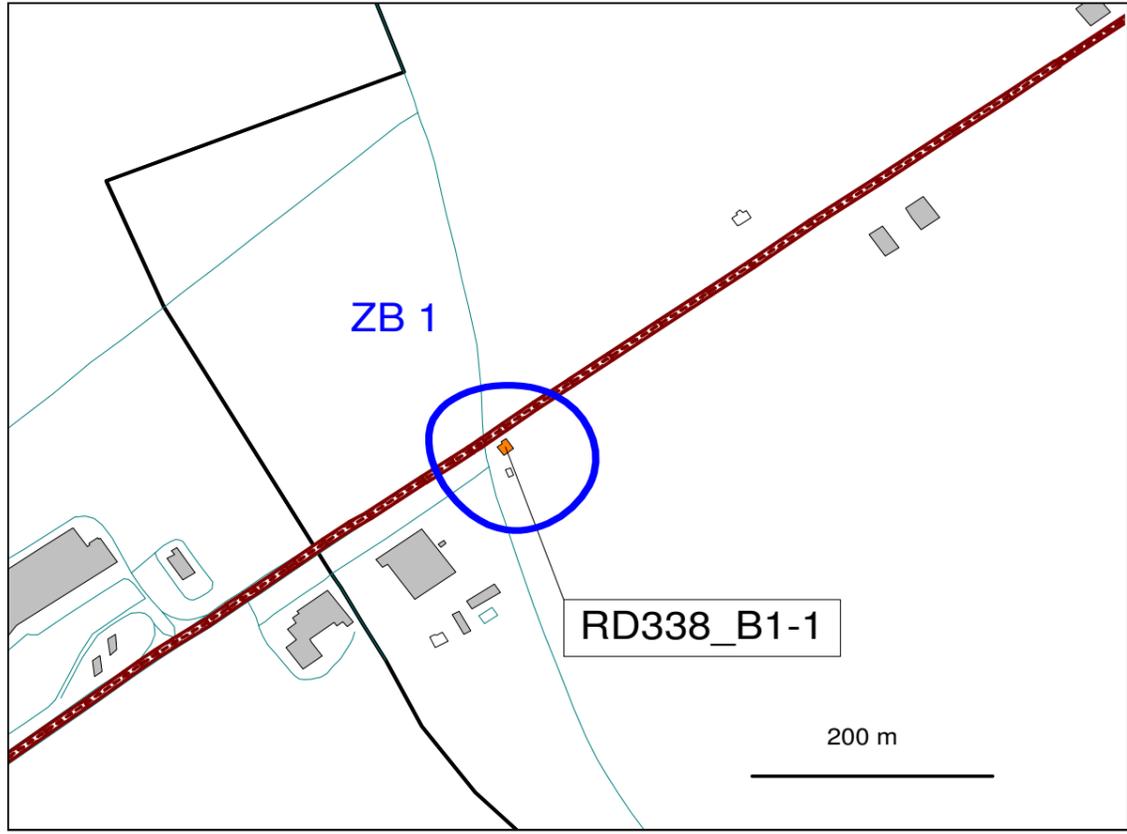


|  |
|--|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>        |
| Trafic : 9740 véh/jour dont 2,7% PL (comptages 2012) |
| Vitesse réglementaire : 70 km/h                      |
| Revêtement de chaussée : antérieur à 2001            |
| Commentaires :                                       |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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

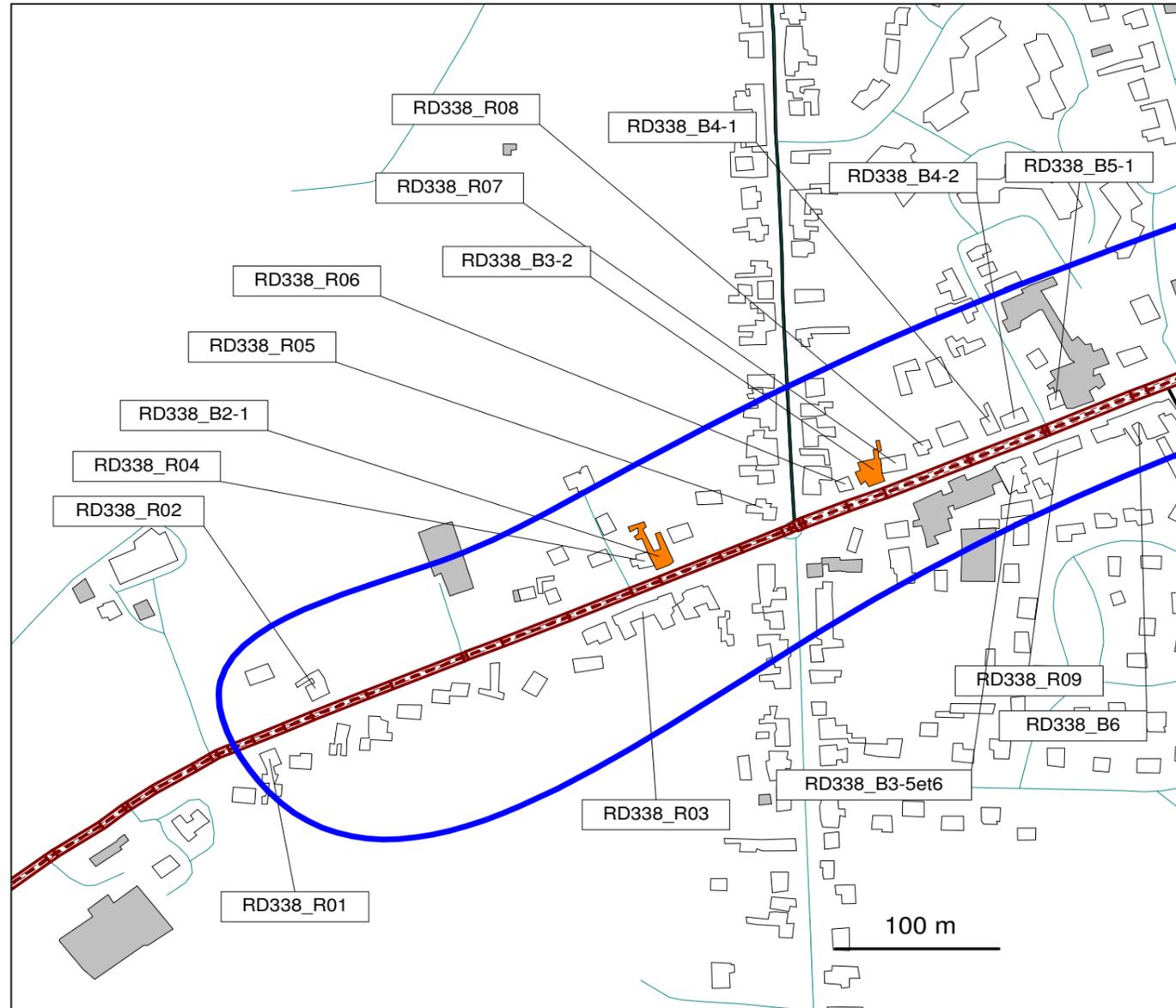
Revêtement de chaussée : enrobé BB datant de  
2012 entre 9+124 et 9+564 sinon antérieur à 2001

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

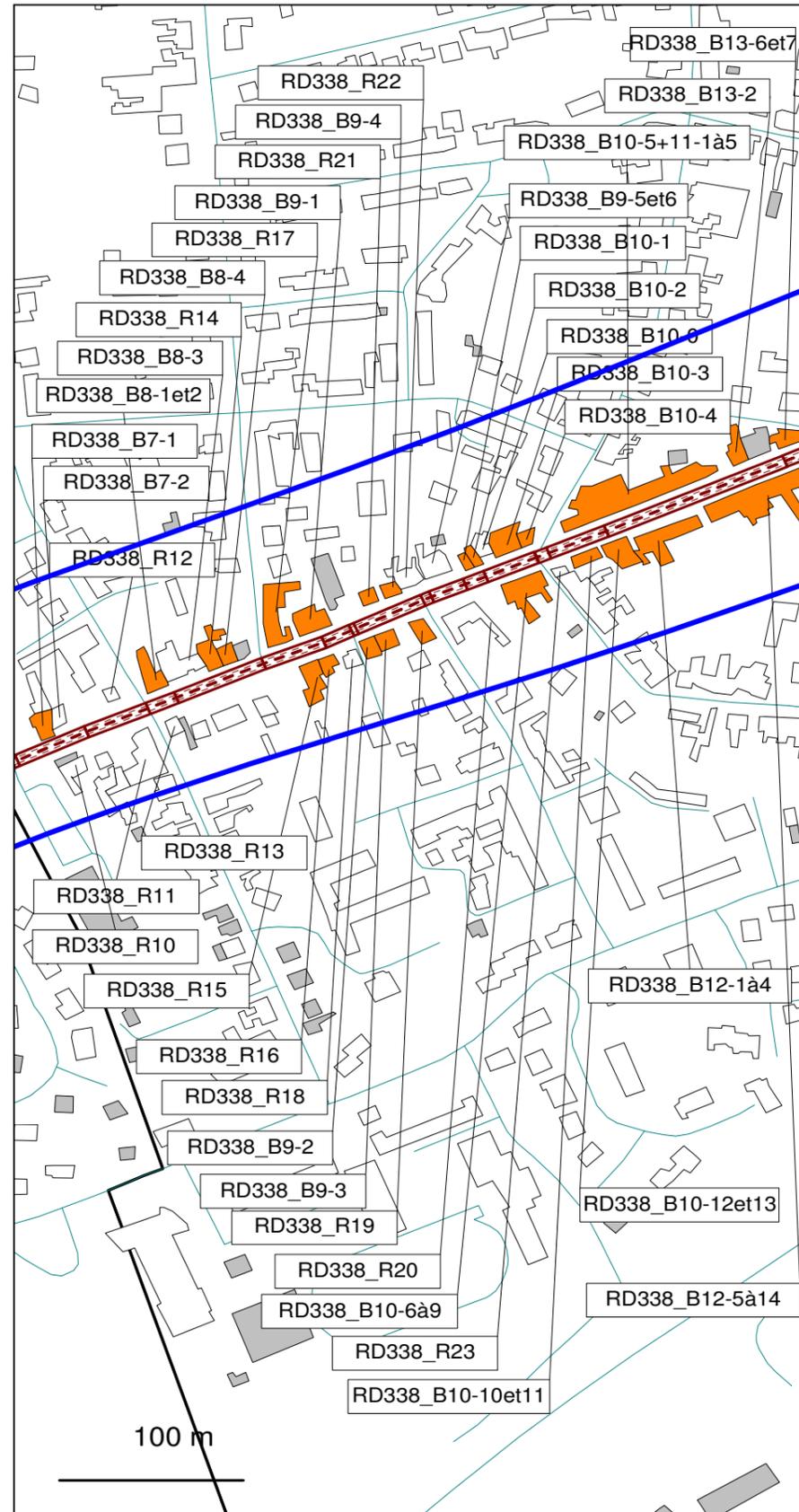
Revêtement de chaussée : antérieur à 2001

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   |

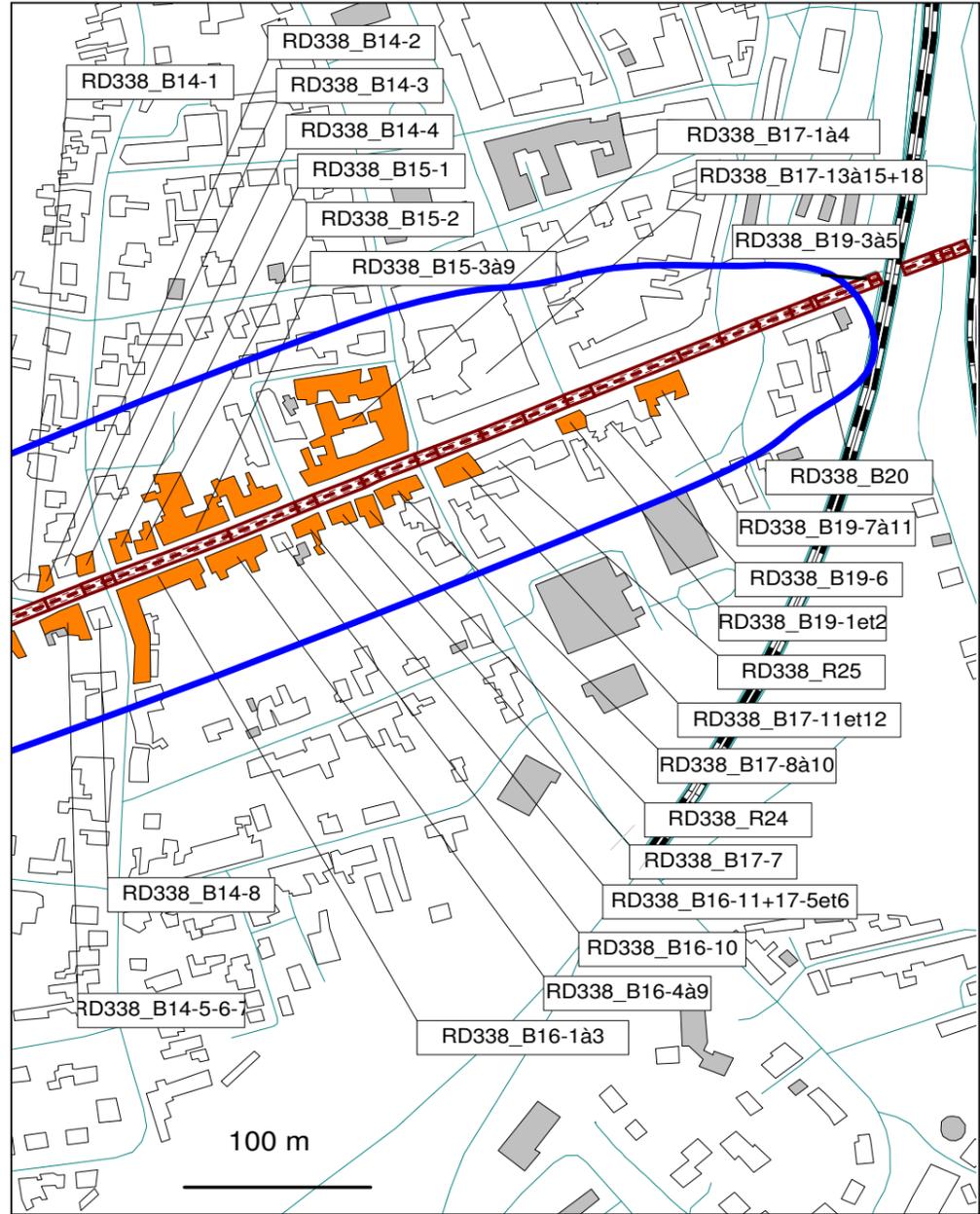
|                           |
|---------------------------|
| <b>Site n°28c</b>         |
| <b>RD338</b>              |
| Tergnier                  |
| zones bruyantes n°17 à 25 |
| PR 10+110 à 10+650        |



|  |
|--|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>              |
| 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 |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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 |

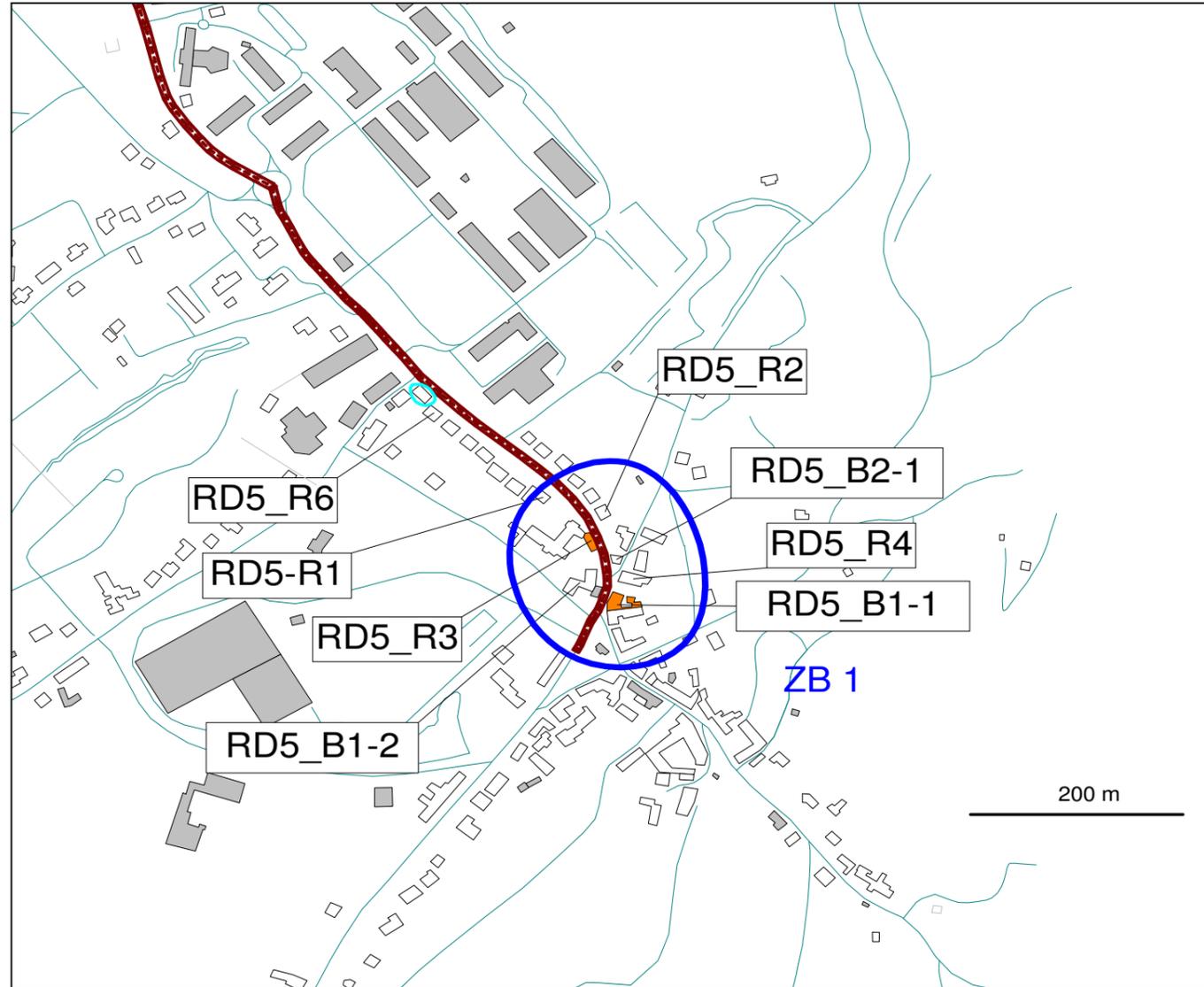
|                    |
|--------------------|
| <b>Site n°29</b>   |
| <b>RD5</b>         |
| Laon               |
| zone bruyante n°1  |
| PR 24+000 à 24+400 |



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

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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   |

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

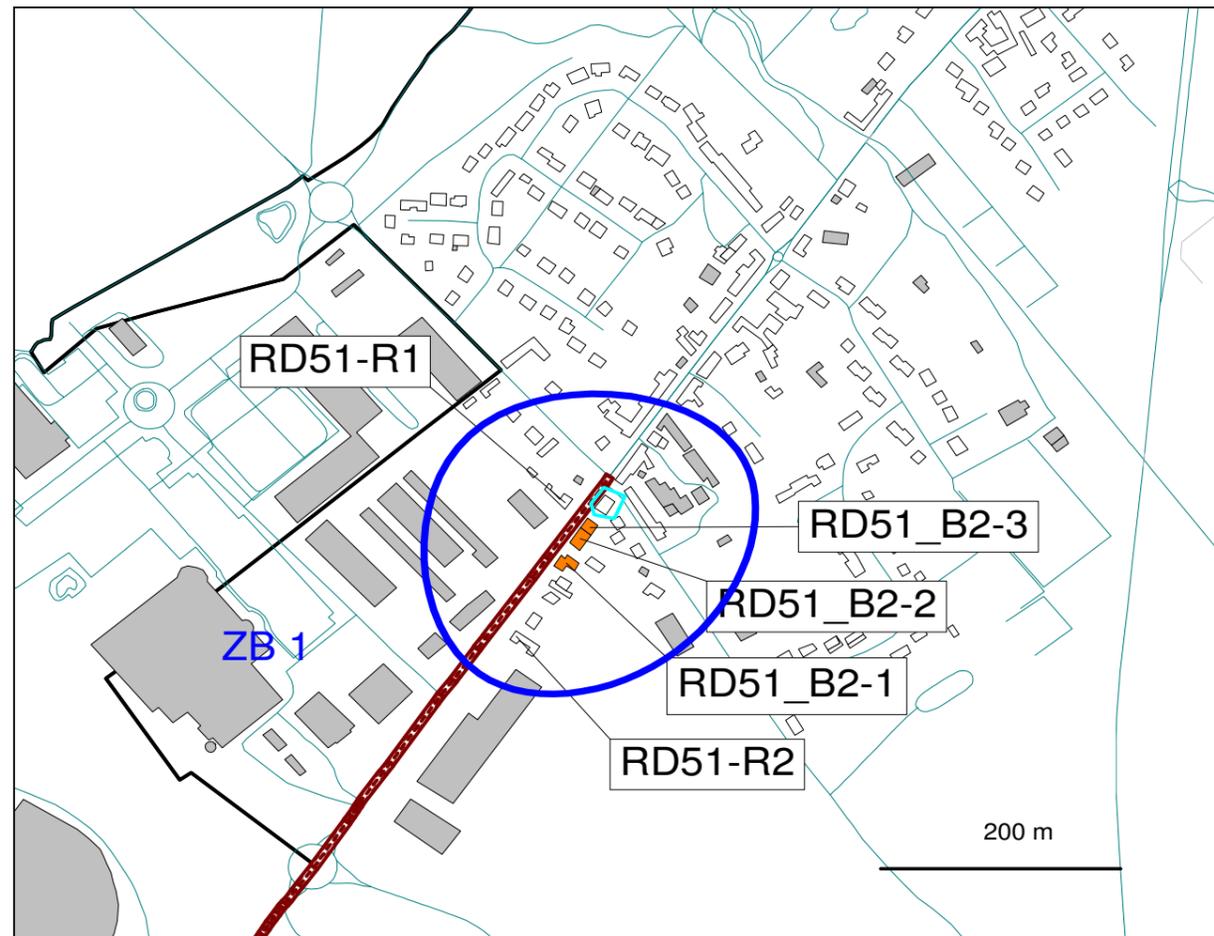


|  |
|--|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>          |
| Trafic : 13220 véh/jour dont 4,8 % PL (comptages 2014) |
| Vitesse réglementaire : 50 km/h                        |
| Revêtement de chaussée : antérieur à 2001              |
| Commentaires :   |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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

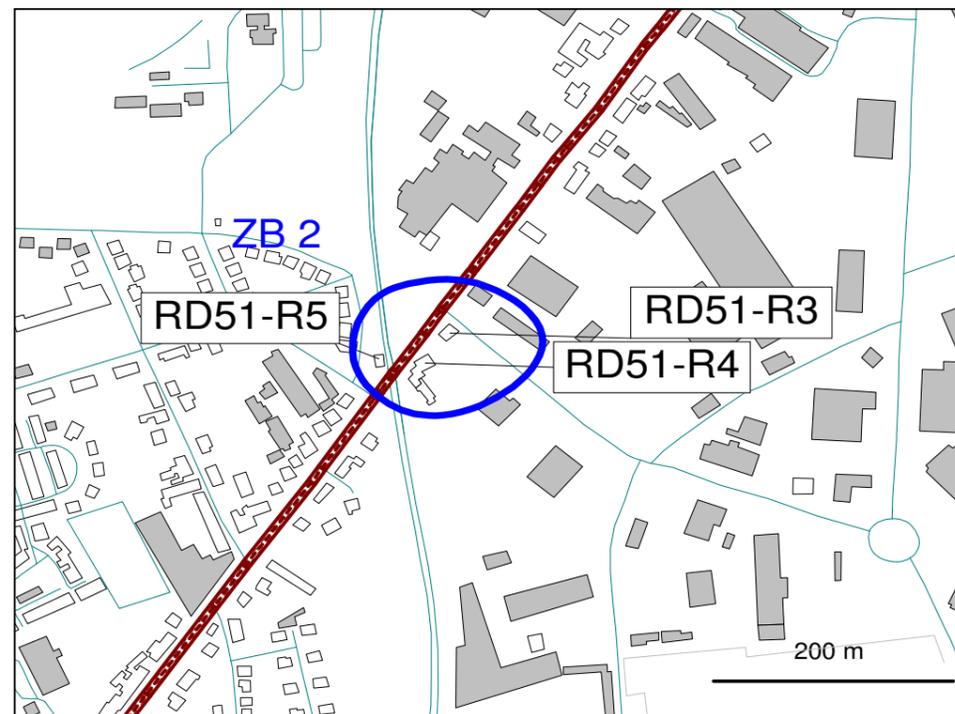
Commentaires : ZB non identifiée dans PPBE + multiexposition route/fer mais contribution fer négligeable par rapport à contribution route

**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.

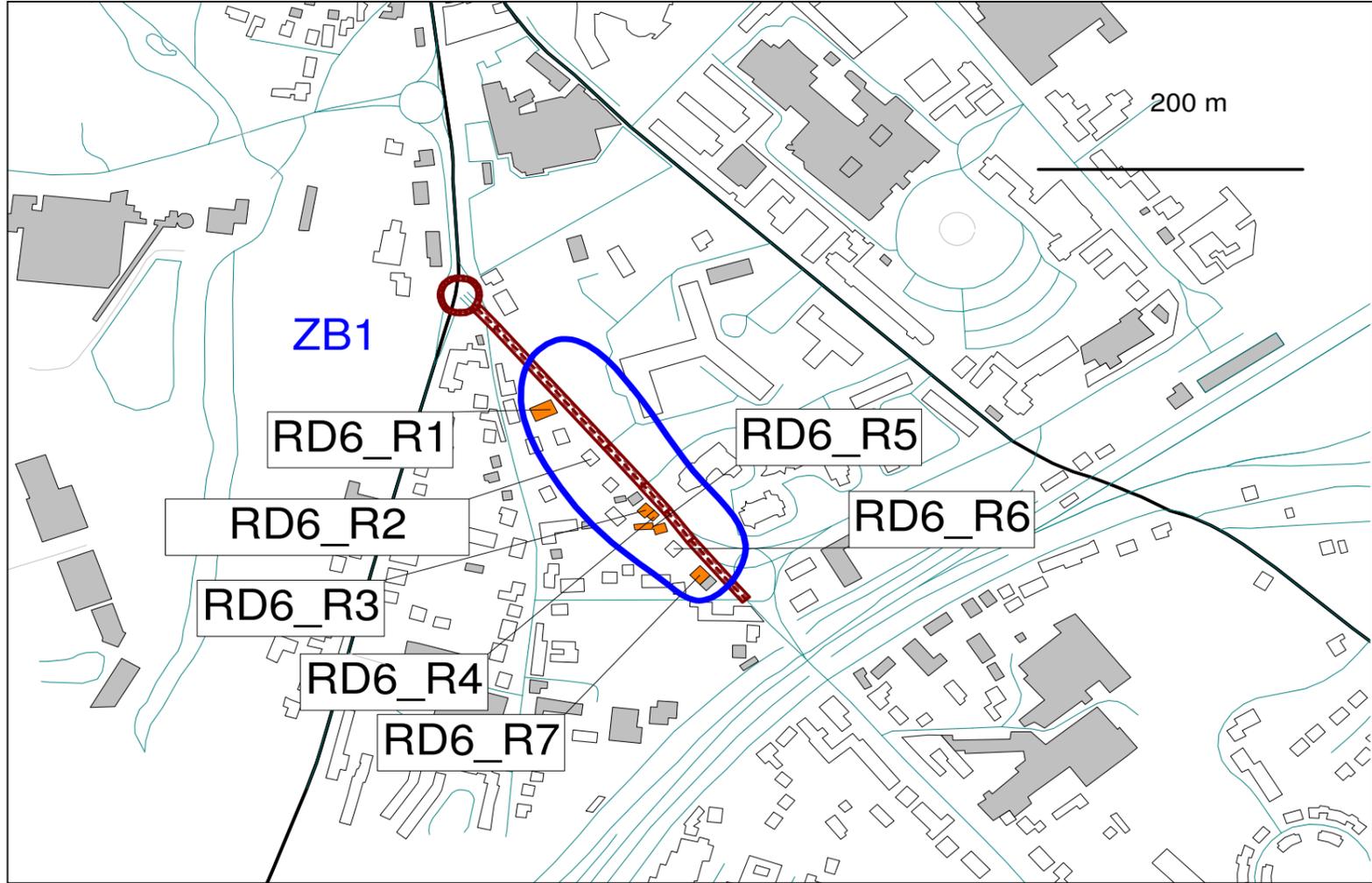
|                    |
|--------------------|
| <b>Site n°32</b>   |
| <b>RD6</b>         |
| Belleu             |
| zone bruyante n°1  |
| PR 32+700 à 33+050 |



|  |
|--|
| <b>Caractéristiques de la source de bruit</b>          |
| 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             |

|                                 |
|---------------------------------|
| <b>Légende</b>                  |
| 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**