

# Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

## Deuxième Phase

*Concernant les infrastructures routières de plus de 8 200 véhicules par jour*

**-approuvé le 2 juin 2014 -**



Service Etudes générales et Prospective  
Direction de la Modernisation des Infrastructures  
Conseil général de la Somme

## Sommaire

---

1. L'organisation générale .....	4
1.1 Les raisons d'existence d'un PPBE .....	4
1.2 Le contexte législatif .....	4
1.3 Le PPBE première phase .....	4
1.3 L'étendue du PPBE .....	5
2. Les outils de connaissance et diagnostic .....	6
2.1 Les cartes de bruit stratégiques .....	6
2.2 L'identification du réseau .....	6
2.2 Le résultat cartographique .....	7
2.2.1 Les cartes Isophones en Lden et Ln (carte de type A) .....	7
2.2.2 La carte des secteurs affectés par le bruit arrêtés par le Préfet (carte de type B) .....	9
2.2.3 La carte de dépassement des seuils (carte de type C) .....	9
2.2.3 La carte de dépassement des seuils (carte de type D) .....	9
2.3 Le constat .....	9
2.3.1 L'exposition des populations, des établissements de santé et d'enseignement .....	9
2.3.2 L'exposition en terme de superficie .....	11
3. Les enjeux et les objectifs .....	13
3.1 Les évolutions prévues dans les secteurs concernés .....	13
3.1.1 Déviation de l'agglomération de Corbie-Fouillois .....	13
3.1.2 Déviations de Bouchoir et de Domart-sur-la-Luce .....	13
4. Les interventions entreprises relevant de la compétence de la collectivité .....	14
4.1 Interventions routières réalisées durant les 10 dernières années .....	14
4.1.1 Liste des opérations linéaires .....	14
4.1.2. Liste des opérations ponctuelles .....	15
4.2 L'étude acoustique complémentaire .....	15
4.3 Les zones calmes .....	17

5. Le plan d'actions.....	23
5.1 Rappel des mesures possibles.....	23
5.2 Plan d'actions .....	24
5.2.1 L'impact des projets en cours.....	25
5.2.1.1 Les projets communaux .....	25
5.2.1.2 Le projet départemental : la déviation de l'agglomération de Corbie-Fouilloy ..	25
5.2.2 Les actions indirectes du PPBE .....	26
5.2.2.1 Classement sonore des infrastructures de transport terrestre.....	26
5.2.2.2 Les engagements de l'Agenda 21 .....	26
5.2.3 Les actions spécifiques du PPBE .....	28
5.2.3.1 La pose d'enrobés phoniques .....	28
5.2.3.2 Création d'un observatoire de l'évolution du trafic poids-lourds sur les itinéraires écotaxés .....	28
5.2.3.3 Création d'un observatoire de l'évolution du trafic sur les sections de RD concernées par le PPBE .....	29
Consultation.....	31
Conclusion .....	32
Résumé non technique du plan.....	33

# 1. L'organisation générale

---

## 1.1 Les raisons d'existence d'un PPBE

La lutte contre le bruit est devenue un enjeu de santé publique. Parmi les sources de nuisances sonores, les transports arrivent en première position. Une exposition répétée ou continue à une source de bruit peut avoir des conséquences très graves sur la santé psychologique et physique d'un individu : trouble du sommeil, perte d'appétit, perte d'audition, hypertension artérielle, angoisse, stress ou encore dépression. Or, on estime qu'en France, près de 300 000 logements sont exposés à un niveau de bruit préoccupant dont les transports sont, en grande en partie, responsables. Il s'agit là véritablement d'un problème de santé publique auquel le législateur tente de répondre.

## 1.2 Le contexte législatif

Le 25 juin 2002, le Conseil et le Parlement Européens ont adopté la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. Cette dernière demande aux autorités compétentes d'établir, en concertation avec le public, des plans d'action de réduction des nuisances sonores.

Comme le veut la loi, cette directive a été transposée en droit français par le décret N°2006-361 du 24 mars 2006, en partie codifié dans le Code de l'environnement, et l'arrêté du 4 avril 2006. Cette transposition a rendu obligatoire l'élaboration de deux outils :

- les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS),
- et les Plans de Prévention de Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Comme l'a recommandé la circulaire du 07/06/2007, la confection des cartes de bruit stratégiques est confiée aux Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement (CETE).

La réalisation des PPBE, qui s'appuient sur ces cartes, est quant à elle de la responsabilité des collectivités territoriales et des organismes gestionnaires d'infrastructures de transport.

Ayant à sa charge l'ensemble des infrastructures routières départementales, le Conseil général de la Somme se trouve donc concerné par la réalisation d'un PPBE.

La transposition, en droit français, du texte européen a scindé en deux phases l'élaboration des PPBE. Concernant les infrastructures routières, un premier PPBE, ou PPBE première phase, a été réalisé pour les infrastructures au trafic moyen journalier annuel supérieur à 16 400 véhicules. Le présent document constitue la deuxième phase de ce plan.

## 1.3 Le PPBE première phase

Dans un premier temps, seules les infrastructures routières de plus de 16 400 véhicules par jour étaient concernées par la réalisation d'un PPBE.

Ce document a donc été réalisé et approuvé par la commission permanente du Conseil général le 5 novembre 2012. Seule une section de la RD 934 était alors concernée. Situé entre Boves et Longueau, ce tronçon se trouvait hors agglomération et éloigné de toute

urbanisation. Ainsi, aucune population n'était exposée à des niveaux supérieurs à 55dB(A) le jour ou de 50dB(A) la nuit.

Comme l'exige la réglementation, ce document a été mis à la disposition du public entre le 25 juin 2012 et la 27 août 2012, au siège du Conseil général, au 43 rue de la République à Amiens ainsi que sur le site internet du département. Un registre papier et une boîte à courriers électroniques étaient à la disposition de la population pour recueillir les avis. Etant donné que cette phase de consultation n'a fait l'objet d'aucune observation, le document initial n'a pas été modifié.

Ce PPBE première phase avait donc une portée limitée dans la mesure où ne présentant pas de points noirs du bruit, le document ne comportait pas de plan d'action ni de mesure relative à la pérennisation des zones calmes.

### **1.3 L'étendue du PPBE**

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2<sup>ème</sup> phase concerne tout le territoire du département de la Somme et l'ensemble des ses routes départementales supportant un trafic moyen journalier supérieur à 8 200 véhicules par jour en 2011. Les chiffres de référence sont une estimation élaborée à partir des comptages routiers effectués en 2010.

## 2. Les outils de connaissance et diagnostic

### 2.1 Les cartes de bruit stratégiques

Comme l'exige la démarche, le PPBE du Département de la Somme s'appuie sur les cartes de bruit établies par le CETE Nord Picardie. Ce travail a été orchestré par la DREAL de Picardie et la DDTM de la Somme qui ont organisé la collecte des données nécessaires auprès des maîtres d'ouvrage c'est-à-dire des organismes gestionnaires d'infrastructures.

L'expression « cartes de bruit stratégiques » renvoie à plusieurs documents :

- deux cartes d'exposition en Lden et Ln,
- une carte des secteurs affectés par le bruit,
- deux cartes de dépassement des valeurs limites,
- deux cartes d'évolution Lden et Ln.

Les expressions Lden et Ln sont des indicateurs de niveau sonore établis par une directive européenne (n°2002/49/CE, du 25 juin 2002).

La première signifie Level Day-Evening-Night. Elle correspond à un niveau sonore équivalent sur 24h dans lequel les niveaux sonores de soirée et de nuit sont augmentés respectivement de 5 et 10 dB(A) afin de traduire une gêne plus importante durant ces périodes.

Il s'agit de l'agrégation des niveaux sonores pondérés des 3 périodes de jour (d :day) [6h-18h], de soirée (e : evening) [18h-22h] et de nuit (n : night) [22h-6h]

La seconde signifie Level Night. Elle correspond à un niveau sonore équivalent pour la période nocturne (22h-6h).

### 2.2 L'identification du réseau

Dans le département de la Somme, dix routes départementales sont concernées par le PPBE deuxième phase étant donné qu'elles supportaient, en 2011 et selon les estimations, un trafic moyen journalier annuel supérieur à 8 200 véhicules par jour.

#### Détail des sections de RD concernées par le PPBE 2eme phase

Nom	Longueur (en km)	agglomération
D0001	5,4	agгло d'Amiens
D0001	9,6	hors agгло
D0210	2,0	agгло d'Amiens
D0210	2,8	hors agгло
D0412	0,6	agгло d'Amiens
D0412	0,2	hors agгло
D0925	8,9	hors agгло
D0929	2,8	agгло d'Amiens
D0929	2,9	hors agгло
D0934	31,8	hors agгло
D0934	4,9	agгло d'Amiens
D0940	3,8	hors agгло
D0940	5,5	hors agгло
D1001	2,2	agгло d'Amiens
D1001	18,6	hors agгло
D1015	2,5	hors agгло
D1029	10,1	hors agгло
Dév Corbie	2,1	hors agгло

Le terme agglomération fait référence ici à la définition de l'INSEE et désigne les agglomérations de plus de 100 000 habitants, soit la seule agglomération d'Amiens dans notre département.

La déviation de Corbie fait référence ici à une simulation selon le tracé arrêté.

Cette estimation s'est faite sur les trafics mesurés en 2010. Or, suite aux campagnes de mesure de 2011 et de 2012, il s'avère que certaines projections ont été trop optimistes. Ainsi, alors que le Conseil général estimait, en 2010, que le trafic de la RD940 dans le secteur de Quend, de la RD1 entre Amiens et Daours et entre Daours et Corbie dépasseraient les 8 200 véhicules par jours les années suivantes, cela n'a pas été le cas, comme le montre le tableau suivant.

	<b>TMJA mesuré en 2011</b>	<b>TMJA mesuré en 2012</b>
RD 940 Secteur de Quend	8 082	7 644
RD 1 Amiens - Daours	7 356	7 202
RD 1 Daours - Corbie	8 255	8 083

*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel*

La RD 940 dans le secteur de Quend et la RD1 entre Amiens et Daours ont supporté deux années consécutives un trafic inférieur à 8 200 véhicules par jour. Et la tendance est à la baisse. Ainsi, ces deux sections de RD ne seront pas abordées dans ce PPBE. Ces deux tronçons feront l'objet d'une attention particulière lors de la révision du document.

Concernant la RD 1 entre Daours et Corbie, seul le trafic de 2012 passe sous la barre des 8 200, avec un trafic en 2011 très légèrement au-dessus du seuil. Pour cette raison et au vu des nombreux enjeux sur cette section, ce tronçon de RD a été conservé dans ce PPBE.

Depuis 2010, certaines RD ont été déclassées. Ainsi la gestion de la RD1, comprise sur le territoire d'Amiens, Camon (hors Petit-Camon) et Rivery a été transférée du Conseil général à la communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole. C'est donc à cette dernière d'intégrer cette portion de route dans son propre PPBE.

## **2.2 Le résultat cartographique**

Le résultat se matérialise par plusieurs cartes. Etant donné que ces dernières sont très nombreuses, elles sont placées en annexes. Elles correspondent chacune à un type de donnée bien précis. Ces cartes représentent des « doses de bruits moyennées », modélisées par logiciel informatique, à partir du trafic automobile, du pourcentage de poids-lourds, du revêtement, de la vitesse, du relief et du bâti environnant. Les données ne sont pas issues de mesures physiques. Il s'agit de données maximalistes et macroscopiques. Ces cartes doivent être appréhendées à grande échelle et ne doivent pas faire l'objet d'une lecture à la parcelle près.

*NB : toutes les cartes sont disponibles en ligne à l'adresse suivante :*

[http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=bruit\\_cg&service=DDTM\\_80](http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=bruit_cg&service=DDTM_80)

### **2.2.1 Les cartes Isophones en Lden et Ln (carte de type A)**

Il s'agit de cartes représentant l'axe concerné et les courbes isophones correspondant à la propagation du bruit qu'il génère. Les limites inférieures de représentation des courbes isophones pour les indicateurs Lden et Ln sont respectivement 55 dB(A) et 50 dB(A).

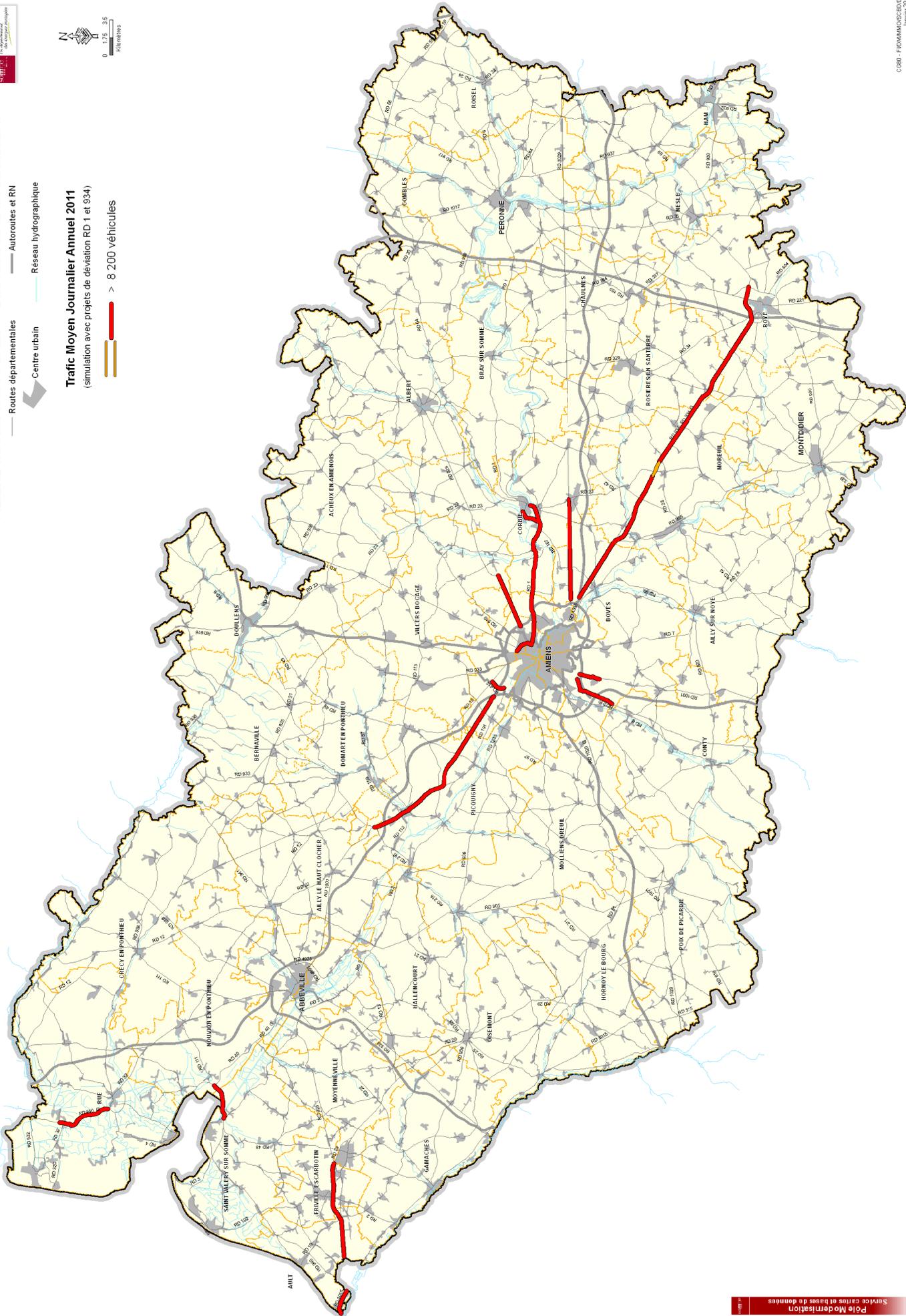
# FILIERE INFRASTRUCTURES - Direction de la Modernisation

- Routes départementales
- Autoroutes et RN
- Centre urbain
- Réseau hydrographique

## Trafic Moyen Journalier Annuel 2011

(simulation avec projets de déviation RD 1 et 934)

- > 8 200 véhicules



## **2.2.2 La carte des secteurs affectés par le bruit arrêtés par le Préfet (carte de type B)**

Elle reprend, pour les axes concernés dans cette première phase de la cartographie, les secteurs affectés par le bruit. Ces secteurs sont ceux arrêtés par le préfet de la Somme au sens de l'Arrêté de classement au bruit des infrastructures de transports terrestres du 29 novembre 1999.

Remarque : La D210 et la déviation de Corbie n'ont pas été classées dans l'observatoire du bruit, elles ne génèrent donc pas de carte de type B.

## **2.2.3 La carte de dépassement des seuils (carte de type C)**

Elles correspondent à la représentation des zones pour lesquelles les niveaux sonores dépassent les seuils respectifs en  $L_{den}[68dB(A)]$  et en  $L_n[62dB(A)]$ .

Remarque : certaines routes étudiées ne génèrent pas de cartes C en  $L_n$ , il s'agit de la D1, de la D210, de la D929, de la D940, de la D1015 et de la déviation de Corbie.

## **2.2.3 La carte de dépassement des seuils (carte de type D)**

Ces cartes ne sont à produire que dans le cas d'une connaissance planifiée de projet ou modification d'infrastructure ayant une incidence notable sur le paysage sonore.

Dans le département de la Somme, seule la déviation de Corbie est concernée. Cela affecte également la D1. Des cartes de type D sont donc réalisées pour ces deux axes, de type isophones pour la déviation de Corbie et de type filaire pour la D1.

## **2.3 Le constat**

### **2.3.1 L'exposition des populations, des établissements de santé et d'enseignement**

L'exposition de la population s'exprime en Points Noirs de Bruits (PNB). Il s'agit d'un bâtiment d'habitation, scolaire ou de santé, antérieur à l'infrastructure en terme de date de construction et situé dans une zone de dépassement de seuil (carte de type C). Cependant, étant donné que la prise en compte des nuisances sonores dans les documents d'urbanisme ne remonte qu'au 6 octobre 1978, les bâtiments construits avant cette date constituent des points noirs de bruits, quelle que soit leur date de construction tant qu'ils sont situés dans des zones de dépassement de seuil.

Les chiffres figurant dans le tableau suivant sont des estimations arrondies à la dizaine (exceptés pour les nombres inférieurs à 10). Ils ne sont donc pas exprimés à l'unité près. Cette évaluation est réalisée à partir d'une estimation du nombre d'habitants pour chaque habitation, réalisée sur la base d'un calcul à partir de la géométrie du bâtiment et d'un nombre d'habitants par surfaces habitables. Il s'agit de la méthode 3D différenciée exposée

dans le guide du Certu, intitulé « Comment réaliser les cartes de bruit stratégiques en agglomération ».

Elle s'appuie sur les données carroyées de population fournies par l'INSEE (disponibles en ligne), avec une résolution de 200 m (à chaque carré de 200 m de côté est associé le nombre d'habitants correspondants au bâti). L'évaluation des populations est réalisée sur la base des données des carrés contenant des bâtiments sensibles exposés à plus de 55 dB(A) en Lden ou 50 dB(A) en Lnight .

La démarche est la suivante :

> Pour chaque bâtiment, on calcule la surface habitable en multipliant le nombre d'étages (obtenu en divisant par 2,7 la hauteur moyenne du bâti) par la surface au sol.

> Pour chaque carré INSEE, on détermine un ratio = nombre de personnes par surface habitable, obtenu en divisant la population totale du carré par la surface habitable totale (somme des surfaces habitables de toutes les habitations contenues dans le carré).

> On affecte ensuite à chaque bâtiment la population.

Cette étude théorique a été affinée avec un travail cartographique et de terrain. Ainsi, il ressort le tableau suivant. Bien que s'approchant de la réalité, ces chiffres restent des estimations qu'il convient de ne pas appréhender à l'unité près.

	<b>Repères</b>	<b>Population</b>	<b>Habitations</b>	<b>Dont individuelles</b>	<b>Dont collectives</b>	<b>RD concernées</b>
Mers-les-Bains	Centre	215	219	140	79	RD 1015
Flixecourt	Centre	180	130	112	18	RD 1001
Fouilloy	Centre	110	88	83	5	RD 1
Dury	Centre	70	47	44	3	RD 1001
Villers-Bretonneux	Centre	50	39	30	9	RD 1029
Daours	Centre	20	9	9	0	RD 1
Camon	Petit-Camon	20	10	10	0	RD 929
Corbie	Centre	8	5	2	3	RD 1
Boves	La Grenouillère	5	1	1	0	RD 934
Mézières-en-Santerre	Maison Blanche	5	2	2	0	RD 934
Blangy-Tronville	Petit-Blangy	4	2	2	0	RD 1029
Oust-Marest	Gros-Jacques	3	1	1	0	RD 925
Cachy	Château du Bois de l'Abbé	3	2	3	0	RD 1029
Bouchoir	La Râperie	1	1	1	0	RD 934

On relève ainsi 5 points noirs bruit importants, c'est-à-dire où au moins 50 personnes sont exposées à des dépassements de seuil. Il s'agit par ordre d'importance de Mers-les-Bains, Flixecourt, Fouilloy, Dury et Villers-Bretonneux. Ailleurs, il s'agit de portion d'agglomération (Daours) ou de hameau conséquent (Petit-Camon). Enfin, six points noirs de bruit sont constitués de fermes ou de maisons isolées en bordure de RD.

On remarque qu'aucun bâtiment de santé ou scolaire n'est exposé à des dépassements de seuil.

### 2.3.2 L'exposition en terme de superficie

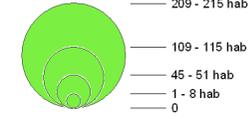
RD	Localisation	Superficie exposées en Lden (km <sup>2</sup> )		
		>55	>65	>75
D1	En agglomération*	0,78	0,3	0
D1	Hors agglomération	0,95	0,41	0
D210	En agglomération	0,27	0,11	0
D210	Hors agglomération	0,38	0,15	0
D412	En agglomération	0,13	0,03	0
D412	Hors agglomération	0,17	0,07	0
D925	Hors agglomération	1,45	0,58	0,02
D929	En agglomération	0,32	0,13	0
D929	Hors agglomération	0,53	0,13	0
D934	En agglomération	1,04	0,39	0
D934	Hors agglomération	6,6	2,75	0
D940	Hors agglomération	1,15	0,39	0
D1001	En agglomération	0,21	0,07	0
D1001	Hors agglomération	2,19	1,05	0
D1015	En agglomération	0,19	0,07	0
D1029	Hors agglomération	1,65	0,56	0
Déviation de Corbie		0,37	0,12	0
<b>Total</b>		<b>18,38</b>	<b>7,31</b>	<b>0,02</b>

\* le terme agglomération revoit ici à la définition de la circulaire. Il s'agit donc de l'agglomération d'Amiens.

- Routes départementales
- Autoroutes et RN
- ◀ Centre urbain
- Réseau hydrographique

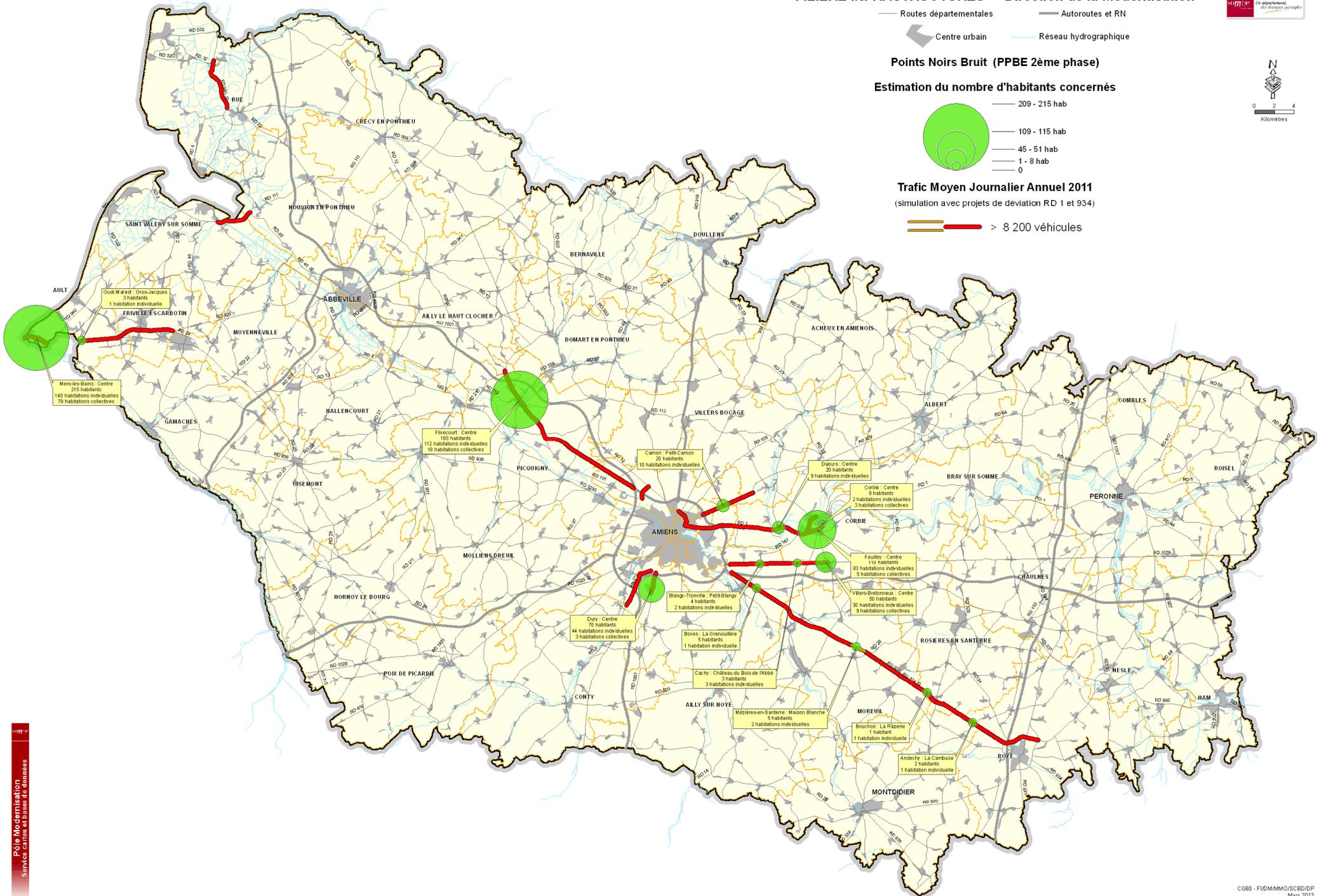
Points Noirs Bruit (PPBE 2ème phase)

Estimation du nombre d'habitants concernés



Trafic Moyen Journalier Annuel 2011

(simulation avec projets de déviation RD 1 et 934)



## **3. Les enjeux et les objectifs**

---

### **3.1 Les évolutions prévues dans les secteurs concernés**

#### **3.1.1 Déviation de l'agglomération de Corbie-Fouilloy**

L'agglomération de Fouilloy-Corbie est traversée par la RD1 qui supporte un trafic important de véhicules légers, de poids-lourds et de cars. Depuis 2000, des études sont engagées pour pallier les difficultés de circulation et les problèmes de sécurité et de nuisances.

Le Conseil général a lancé une vaste phase de concertation pour aboutir à un choix d'aménagement. Un projet de déviation a ainsi été approuvé par le Conseil général. Sa portée dépasse le seul contournement de Corbie et Fouilloy mais concerne également Daours, Vecquemont et Villers-Bretonneux. Le projet repense le transit et la desserte du bassin de vie de Corbie. Son objectif est de réduire le trafic poids-lourds, de transit et d'échanges dans les tissus urbains de la zone, d'alléger le trafic de véhicules légers tout en améliorant la qualité urbaine des communes concernées. Cette amélioration se traduira notamment par une réduction des nuisances sonores pour les riverains de la RD1 dans Daours, Fouilloy (rue Jules Lardières et Hippolyte Noiret) et Corbie (rue Jules Lardières), ce qui représente près de 140 habitants d'après l'estimation faite dans ce PPBE.

#### **3.1.2 Déviations de Bouchoir et de Domart-sur-la-Luce**

Les traversées de Domart-sur-la-Luce et de Bouchoir sont les deux seules traversées sur l'axe Amiens-Roye (RD934). Ces deux communes ont été déviées dans le sens Amiens Roye. Les élus communaux et la population riveraine ont longtemps manifesté leur souhait de voir dévier la route pour éviter de subir un trafic important de transit qui est sans doute également un frein au développement urbain de ces communes. En 2008, les doublements des déviations de ces deux agglomérations ont été inscrits au contrat de développement Somme Picardie.

Ces deux doublements des déviations de Bouchoir et de Domart-sur-la-Luce ont pour objectifs de réduire le trafic routier de transit dans les deux agglomérations dans le sens Roye/Amiens et également d'assurer un aménagement cohérent de l'itinéraire de la RD 934. L'avant-projet est passé en commission permanente.

La RD 934 est concernée par le PPBE. Cependant, aucune habitation de Bouchoir ou de Domart-sur-la-Luce (excepté les hameaux) n'est exposée à un dépassement de seuil. Ces projets ne participeront donc pas à la résorption de points noirs du bruit.

## 4. Les interventions entreprises relevant de la compétence de la collectivité

Cette partie fait état des travaux et études réalisés sur les infrastructures concernées par le PPBE 2<sup>ème</sup> phase durant les 10 dernières années. En effet, certains travaux ont directement eu un impact sur le niveau sonore des routes.

### 4.1 Interventions routières réalisées durant les 10 dernières années

Sur les 117 km de linéaire de RD concernés par ce PPBE, on relève durant ces dix dernières années une trentaine d'opérations linéaires et une douzaine d'opérations ponctuelles.

#### 4.1.1 Liste des opérations linéaires

RD	Programme	Année	PR début	PR fin	Localisation	Nature des travaux*	Coût
D929	grosses réparations	2004	3 + 900	4 + 050	PETIT-CAMON / QUERRIEU		19 000 €
D934	enrobés	2005	39 + 021	42 + 239	RD 168 / giratoire de BOVES	BBSG sur 3212 ml	494 000 €
D934	grosses réparations	2008	8 + 817	9 + 700	ROYE (RD 354) / giratoire RD 34	Renforcement de la chaussée	470 000 €
D934	enrobés	2002	9 + 757	17 + 334	D 354 / BOUCHOIR	BBSG sur 7565 ml	1 046 694 €
D934	enrobés	2003	31 + 100	33 + 041	Travaux 2001 / DOMART-SUR-LA-LUCE	BB sur 1900 ml	285 000 €
D934	enrobés	2004	35 + 749	39 + 021	Limite canton Boves / RD 168	BBSG sur 3257 ml	434 000 €
D934	enrobés	2004	34 + 208	35 + 749	Domart / Limite canton Boves	BBSG sur 1542 ml	222 000 €
D210	enduits superficiels	2006	3 + 400	7 + 547	RN 1001 vers PLACHY-B. / Limite canton de Conty	Enduit bicouche double gravillonnage + fibres sur 5300 ml	162 000 €
D1001	renforcement de chaussée : couche de roulement - enduits superficiels	2012	34 + 600	42 + 678	RD 97 / RD 81	Monocouche double gravillonnage sur 8266 ml du PR 34.600 à 42.678 réalisé par l'Agence travaux spécialisés	- €
D925	enrobés	2003	0 + 000	3 + 792	Limite Seine-Maritime / Giratoire RD 19	BBTM sur 3792 ml	251 850 €
D412	enrobés	2003	1 + 056	1 + 675	RN 1 / RD 191	BBMa sur 619 ml	53 400 €
D412	enrobés	2003	0 + 000	1 + 056	RD 12 / RN 1	BBME sur 1056 ml	167 100 €
D940	renforcement de chaussée : couche de roulement	2008	21 + 801	25 + 305	Giratoire RD 3 St VALERY / giratoire RD 40 NOYELLES	Béton bitumineux mince et Béton bitumineux semi-grenu sur 3636 ml	619 000 €
D925	renforcement de chaussée : couche de roulement - enrobés	2010	6 + 193	7 + 553	Giratoire RD 2 / Giratoire RD 229	Béton bitumineux semi-grenu sur 1453 ml	297 000 €
D925	renforcement de chaussée : couche de roulement - enrobés	2011	7 + 553	10 + 000	Déviations de FRIVILLE entre RD 229 et RD 29	Béton bitumineux semi-grenu sur 2700 ml du PR 7.553 à 10.1	399 000 €
D934	schéma directeur d'aménagement	2006	40 + 190	40 + 290	Carrefour RD 934 / RD 167 à BOVES	Réalisation d'un giratoire	920 000 €
D925	enrobés	2002	9 + 950	11 + 406	RD 29 / VALINES	7 EME + BBTM sur 1456 ml	298 778 €
D940	renforcement de chaussée : couche de roulement - procédés spéciaux d'entreprises	2010	22 + 236	22 + 288	Pont de BOISMONT	Enduit haute adhérence sur 52 ml	10 000 €
D929	schéma directeur d'aménagement	2005	7 + 300	14 + 000	Déviations QUERRIEU - PONT-NOYELLE - LAHOUSOYE	4ème tranche	4 700 000 €
D929	schéma directeur d'aménagement	2004	7 + 300	14 + 000	Déviations QUERRIEU - PONT-NOYELLE - LAHOUSOYE	3ème tranche	3 525 000 €
D929	schéma directeur d'aménagements	2003	7 + 300	14 + 000	Déviations Querrieu - Pont-Noyelle - La Houssoye	Construction du viaduc et terrassement	6 658 061 €

\*BBSG : Béton bitumineux semi-grenu

L'ensemble des opérations relatives à la couche de roulement contribue notamment à la maîtrise de l'impact sonore de la voie.

#### 4.1.2. Liste des opérations ponctuelles

RD	Programmation	Année	PR	Localisation	Nature des travaux	Coût
D934	ouvrages d'art	2006	7 + 174	Franchissement de la RD 4221 à ROYE	Requalification des dispositifs de retenues par des barrières de sécurité PL	585 000 €
D934	ouvrages d'art	2006	7 + 499	Franchissement de la voie ferrée à ROYE	Requalification des dispositifs de retenues par des barrières de sécurité PL	585 000 €
D934	sécurité	2011	15 + 653	Aménagement du carrefour avec la RD 238 - Desserte de LE QUESNOY	Neutralisation de la 2ème voie de circulation à l'approche du carrefour	25 000 €
D934	sécurité	2011	24 + 189	Aménagement du carrefour avec la RD 28E - Desserte de FRESNOY-EN-CHAUSSEE	Neutralisation de la 2ème voie de circulation à l'approche du carrefour	25 000 €
D934	sécurité	2002	40 + 871	Carrefour avec RD 167 et VC 8 à BOVES	Aménagement de sécurité	15 250 €
D929	opérations générées ou réalisées par des tiers	2010	2 + 140	Sortie de la rocade N-E d'Amiens	Aménagement d'une aire de stationnement	57 528 €
D1001	sécurité	2012	44 + 270	Territoire des communes de BOURDON et YZEUX	Rectification de virage (Axe en plan, profil en long et profil en travers)	47 000 €
D1001	sécurité	2012	44 + 270	Territoire des communes de BOURDON et YZEUX	Rectification de virage (Axe en plan, profil en long et profil en travers)	320 000 €
D1001	opérations générées par des tiers	2009	50 + 152	Accès Zone d'Activités des Hauts Plateaux à L'ETOILE	Réalisation d'un giratoire à 4 branches de rayon extérieur de 22 m	684 300 €
D1015	opérations générées ou réalisées par des tiers	2011	43 + 815	Giratoire de Froideville avec la RD 925 à MERS-LES-BAINS	Aménagement des accès pour desservir Auchan et nouvelle zone commerciale par la Sté SNC Mers Développement	1 097 000 €
D925	sécurité	2003	0 + 600	Accès ZA du Gros Jacques à St-QUENTIN-LA-MOTTE	Réalisation d'un giratoire	380 000 €
D1015	sécurité	2005	44 + 700	MERS-LES-BAINS	Réalisation d'un mini giratoire	150 000 €

En réduisant la vitesse des véhicules et en fluidifiant le trafic, les giratoires participent à la maîtrise de l'impact sonore.

#### 4.2 L'étude acoustique complémentaire

Comme il l'a été indiqué plus haut, l'estimation des points noirs de bruit (PNB) a été basée sur une modélisation informatique qui s'appuie sur le trafic routier, les caractéristiques de la chaussée et la géographie des territoires traversés. Le choix a ainsi été fait de « vérifier » les PNB par des mesures acoustiques *in-situ*.

Le Conseil général de la Somme a ainsi fait appel à un bureau d'études spécialisé en mesure acoustique. Ce dernier a réalisé une campagne de mesures en septembre 2013. Cette étude portait sur les PNB stratégiques, c'est-à-dire ceux pour lesquels aucun projet connu (cf. partie 5.2.1), à l'époque, n'était susceptible d'entraîner une baisse de la nuisance sonore soit :

- la traversée d'agglomération de Flixecourt (RD 1001),
- la traversée d'agglomération de Dury (RD 1001),
- la traversée d'agglomération de Petit-Camon (RD 929),
- le hameau de la Grenouillère, à Boves (RD 934),
- le hameau de la Maison Blanche, à Mézières-en-Santerre (RD 934),

- le hameau de la Râperie, à Bouchoir (RD 934),
- le hameau de la Cambuse, à Andechy (RD 934),
- le hameau de Petit-Blangy, à Blangy-Tronville (RD 1029),
- le hameau du Château du Bois de l'Abbé, à Cachy (RD 1029),
- le hameau du Gros-Jacques, à Oust-Marest (RD 925).

Pour rappel, cette étude estimait que tous les PNB présentaient un dépassement de seuil de l'ordre de 2 dB(A) sur 24h et aucun dépassement la nuit. Seul le Château du Bois de l'Abbé présentait un dépassement sur 24h de 5dB(A) et de nuit de 3dB(A).

#### **Estimation des dépassements de seuil d'après les Cartes de Bruits Stratégiques**

	<b>Ampleur du dépassement de la valeur seuil sur 24h</b> (jour, soir et nuit) Lden, exprimé en dB(A)	<b>Ampleur du dépassement de la valeur seuil la nuit</b> Lnight, exprimé en dB(A)
<b>Flixecourt</b>	2	-
<b>Dury</b>	2	-
<b>Petit-Camon</b>	2	-
<b>La Grenouillère</b>	2	-
<b>Maison-Blanche</b>	2	-
<b>Petit-Blangy</b>	2	-
<b>Château du Bois de l'Abbé</b>	5	3
<b>Gros-Jacques</b>	2	-

#### **Caractérisation des PNB suite à mesure acoustique complémentaire**

	<b>Ampleur du dépassement de la valeur seuil sur 24h</b> (jour, soir et nuit) Lden, exprimé en dB(A)	<b>Ampleur du dépassement de la valeur seuil la nuit</b> Lnight, exprimé en dB(A)
<b>Flixecourt</b>	2,9	-
<b>Dury</b>	1,5	-
<b>Petit-Camon</b>	4,1	3,1
<b>La Grenouillère</b>	1,2	-
<b>Maison-Blanche</b>	5,2	2,2
<b>Petit-Blangy</b>	2,6	-
<b>Château du Bois de l'Abbé</b>	6,3	2,5
<b>Gros-Jacques</b>	4,1	-

Il ressort de ces mesures que l'ensemble des PNB préidentifiés présentent bien des expositions au bruit supérieures aux seuils fixés par la réglementation à l'exception du hameau de la Râperie, à Bouchoir, le long de la RD 934. Le Château du Bois de l'Abbé est bien le PNB le plus exposé sur 24h. En revanche, cette étude fait ressortir que Petit-Camon et Maison-Blanche présentent eux aussi un dépassement de seuil la nuit.

A noter que suite à cette campagne de mesure, il s'est avéré que la ferme de la Cambuse à Andechy n'était plus disponible à la location et qu'à ce titre, elle ne pouvait pas constituer un PNB.

L'appréciation de l'ampleur du dépassement permet de différencier les PNB.

- Certains ne présentent pas de dépassement la nuit et un faible dépassement sur 24h : Dury et La Grenouillère.
- Certains ne présentent pas de dépassement la nuit et un dépassement moyen sur 24h : Flixecourt, Petit-Blangy et Gros-Jacques

- Certains présentent un dépassement à la fois sur 24h et la nuit : Petit-Camon, Maison Blanche et le Château du Bois de l'Abbé.

Le rapport complet de l'étude acoustique complémentaire est joint en annexe.

### **4.3 Les zones calmes**

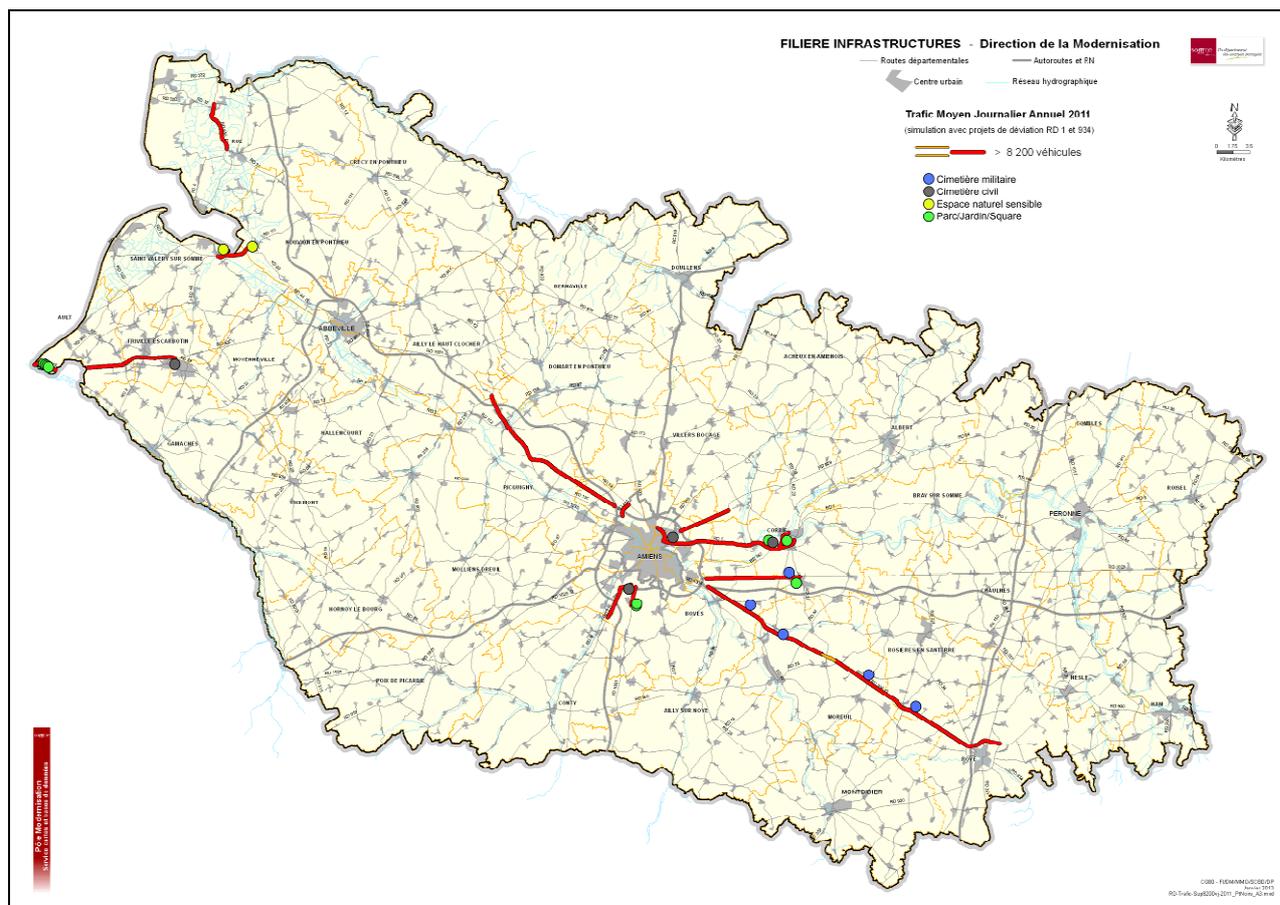
La Commission Européenne demande aux gestionnaires d'infrastructures de prendre en compte les « zones calmes » dans les PPBE. Sont définis zones calmes les « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquelles l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Face au manque d'objectivation de cette définition, la DREAL de Picardie a orchestré un groupe de travail, regroupant l'agglomération d'Amiens et les gestionnaires d'infrastructures de la région Picardie, afin d'établir une méthode commune dans l'identification des zones calmes. Le Conseil général de la Somme a activement participé à ce travail collaboratif.

Il a ainsi été décidé de rechercher les potentielles zones calmes, incluses totalement ou en partie, dans le fuseau de la carte Lden 55dB(A). Ont été désignés comme potentielles zones calmes, les espaces naturels ouverts au public, les lieux de recueillement (cimetières civils et militaires, les mémoriaux), les lieux de contemplation du paysage (belvédères) ainsi que les parcs et jardins ouverts au public.

Cette pré-identification a permis de localiser dans le département 19 espaces : 9 espaces publics de type parc/square, 5 cimetières militaires, 3 cimetières civils et 2 espaces naturels. Cette pré-identification, purement cartographique, a ensuite été complétée par une analyse qualitative de ces espaces : ouverture effective du public, évaluation de la fréquentation et des usages sociaux, superficie, configuration physique des lieux (exposition effective au bruit), qualité esthétique, propreté et entretien.

### Zones calmes pré-identifiées



Le Conseil général a également pris le parti qu'un espace, pour pouvoir être classé zone calme, devait présenter :

- des cheminements piétons permettant de se promener,
- une surface minimale permettant de s'éloigner quelque peu de la RD
- un aménagement paysager avec la présence de végétaux,
- des configurations permettant de proposer des actions de pérennisation du calme.

Communes	Typologie	Superficie	Argumentation
Dury	<p><b>Square/boulodrome</b></p> 	550 m <sup>2</sup>	Cet espace ne possède pas de cheminement piéton qui permettrait de se promener. La majeure partie de cette zone est constituée d'un boulodrome. Il n'y a pas d'obstacle visuel avec la RD. A ce titre, cette zone n'a pas vocation à être classée zone calme.
Dury	<p><b>Square du 8 mai 1945</b></p> 	500 m <sup>2</sup>	Cet espace est trop restreint pour pouvoir être assimilé à une zone calme. Il ne permet pas de déambuler ou de se promener.
Dury	<p><b>Cimetière Civil</b></p> 	7 700 m <sup>2</sup>	Cet espace est exposé de manière très importante aux nuisances sonores issues du trafic automobile de la rocade située à moins de 20 m du cimetière. Etant donné que cette rocade supporte un trafic bien plus important que la RD, toute action de résorption du bruit issu de la RD serait sans effet.
Villers-Bretonneux	<p><b>Parc de Vendeville</b></p> 	21 200 m <sup>2</sup>	Seule l'entrée de ce parc urbain est en contact avec la RD. Le cœur de cette zone est plus situé vers le centre du village, où des jeux pour enfants sont aménagés. Or, ce secteur est situé à plus de 100 m de la zone de dépassement de seuil. De plus, la municipalité réfléchit actuellement à un nouvel aménagement de la traversée d'agglomération, qui aura un impact sur les nuisances sonores.
Villers-Bretonneux	<p><b>Adelaide Cemetery</b></p> 	4 600 m <sup>2</sup>	Seul le chemin d'accès est situé dans la zone de dépassement de seuil. Le cimetière proprement dit est déconnecté de la RD. Il est situé quelques mètres en contre-haut et visuellement isolé de la RD. De plus, la municipalité réfléchit actuellement à un nouvel aménagement de la traversée d'agglomération, qui aura un impact sur les nuisances sonores.

Bouchoir	<p><b>New British Cemetery</b></p> 	4 300 m <sup>2</sup>	Cet espace est très proche de la RD et directement exposé à ses nuisances sonores. Cependant, la configuration est telle qu'aucune action de résorption ne peut être mise en place ici.
Le Quesnel	<p><b>Mémorial Canadien</b></p> 	10 000 m <sup>2</sup>	Cet espace est très proche de la RD et directement exposé à ses nuisances sonores. Cependant, la configuration est telle qu'aucune action de résorption ne peut être mise en place ici.
Gentelles	<p><b>Mémorial Français</b></p> 	700 m <sup>2</sup>	Seul le chemin d'accès est situé dans la zone de dépassement de seuil. Le mémorial en lui-même est situé à une cinquantaine de mètres de la RD.
Fouilloy	<p><b>La Vandoise Fouilloysienne</b></p> 	122 000 m <sup>2</sup>	Ce vaste espace dédié à la promenade et à la pêche est concerné par le projet de contournement de l'agglomération de Corbie-Fouilloy. Le classement en zone calme de cet espace n'apparaît pas judicieux au vu des projets très avancés dans ce secteur.
Fouilloy	<p><b>Cimetière civil</b></p> 	8 300 m <sup>2</sup>	Cet espace dispose d'un mur d'enceinte en brique formant un obstacle visuel et sonore avec la RD.
Corbie	<p><b>Jardin habitat collectif</b></p> 	800 m <sup>2</sup>	Cet espace restreint ne peut être considéré comme une zone calme dans la mesure où il est de taille réduite et ne fait l'objet d'aucun aménagement paysager.

Domart-sur-la-Luce	<p><b>Hourges Orchard Cemetery</b></p> 	900 m <sup>2</sup>	Ce cimetière militaire, de taille réduite, sera impacté par le projet de déviation de Domart-sur-la-Luce.
Noyelles-sur-Mer	<p><b>Espace Naturel</b></p> 	102 000 m <sup>2</sup>	Cet espace géré par le conservatoire du littoral, est actuellement une zone de pâturage extensif, renfermant des highland cattle. Son accès est donc interdit au public. Il n'y a donc pas d'intérêt à la classée en zone calme.
Boismont	<p><b>Espace Naturel</b></p> 	260 000 m <sup>2</sup>	Ce vaste espace naturel est ouvert, mais il ne dispose d'aucun cheminement piéton permettant de se promener ni d'élément d'interprétation. Ainsi, il ne peut pas être considéré comme un espace recevant du public.
Fressenneville	<p><b>Cimetière Civil</b></p> 	1 000 m <sup>2</sup>	L'entrée de ce cimetière civil est située à plus de 100m de la RD925. Il dispose d'un mur d'enceinte en brique, formant un obstacle avec l'extérieur. De plus, l'impact visuel des bâtiments commerciaux et industriels environnant n'offre pas une qualité paysagère remarquable.
Mers-les-Bains	<p><b>Square Lucien Barbier</b></p> 	550 m <sup>2</sup>	Cet espace restreint ne peut être considéré comme une zone calme dans la mesure où il est de taille trop réduite et ne fait l'objet d'aucun aménagement paysager.
Mers-les-Bains	<p><b>Square Henri Barbusse</b></p> 	1 955 m <sup>2</sup>	Espace dédié aux combattants de la 2 <sup>nd</sup> e guerre mondiale La municipalité réfléchit actuellement à un nouvel aménagement de la traversée d'agglomération, qui aura un impact sur les nuisances sonores.

<p>Mers-les-Bains</p>	<p><b>Square Amitié Franco-Allemande Jumelage</b></p> 	<p>100 m<sup>2</sup></p>	<p>Bien que présentant une qualité paysagère, ce site est trop restreint pour pouvoir être assimilé à une zone calme. De plus la municipalité réfléchit actuellement à un nouvel aménagement de la traversée d'agglomération, qui aura un impact sur les nuisances sonores.</p>
<p>Mers-les-Bains</p>	<p><b>Ensemble Skatepark – Boulodrome – Aire de Jeux – Minigolf</b></p> 	<p>20 000 m<sup>2</sup></p>	<p>Ce grand ensemble dédié aux loisirs ne peut pas être classé zone calme dans la mesure où il accueille des activités, certes de détente mais relativement bruyante comme la pratique du skate. De plus la municipalité réfléchit actuellement à un nouvel aménagement de la traversée d'agglomération, qui aura un impact sur les nuisances sonores.</p>

## 5. Le plan d'actions

---

### 5.1 Rappel des mesures possibles

Plusieurs leviers d'actions permettent de réduire les nuisances sonores issues du trafic routier. Certains sont dits « à la source » dans la mesure où ils agissent directement sur la génération du bruit. D'autres, n'agissent pas sur la génération du bruit, mais limitent sa propagation aux espaces environnant la chaussée. Enfin, il existe des mesures d'isolation phonique des bâtiments. Dans ce dernier cas, l'action est portée sur le bâtiment en lui-même.

#### *Mesures à la source*

- **Le trafic** : ce levier a une portée limitée. Réduire par deux le nombre de véhicules motorisés, ne fait baisser la nuisance sonore que de 3dB(A). Or, l'oreille humaine ne perçoit une différence de son qu'à partir de 2 dB(A).

- **la vitesse** : le bruit émis par un véhicule varie en fonction de la vitesse. Une réduction de la vitesse peut être consécutive à une limitation (zone 30, limitation à 70) mais aussi de manière indirecte suite à une modification de la géométrie de la chaussée et aux aménagements (chicanes, rétrécissement de chaussée). Cependant, en agglomération l'impact de la diminution de la vitesse sur le bruit reste faible. C'est en entrée et sortie d'agglomération (là où les vitesses sont les plus élevées avant travaux) que les résultats sont les plus importants (-2 à 4 dB(A)) par rapport au centre (de 0 à - 2dB(A)).

- **le type de conduite** : à vitesse égale, le bruit généré par un véhicule peut varier de manière remarquable en fonction du régime du moteur et du nombre de tours. Ainsi, passer rapidement les rapports permet de réduire l'impact sonore tout comme adopter une conduite « douce » sans accélération brusque. Une conduite fluide, à moins de 50 km/h, réduit les nuisances sonores de 2 à 3 dB(A). Remplacer un carrefour à feu ou à stop par un giratoire, suffisamment large, permet de diminuer l'impact sonore de 3dB(A) au maximum.

*Remarque : ces deux derniers leviers sont à mettre en place conjointement. Une réduction de la vitesse en agglomération n'aura d'effet positif qu'en cas de conduite apaisée à vitesse stabilisée. Ainsi, les aménagements ponctuels de réduction de la vitesse (dos d'âne, coussins, bandes rugueuses) peuvent accroître le niveau sonore de 10 dB(A) pour un poids-lourds.*

- **le nombre de poids-lourds** : L'impact sonore d'un poids-lourds est considérablement plus important que celui d'un véhicule léger, notamment à vitesse réduite et lorsque la rampe de la route est élevée. Par exemple, sur terrain plat, à 50 km/h, 10% de PL constituent plus de 50% du bruit.

- **le revêtement** : à partir de 40km/h, le bruit du moteur s'efface progressivement au profit du bruit du frottement entre le pneu des véhicules et la chaussée. Il devient même prépondérant à partir de 60 km/h. Les revêtements dits "acoustiques" sont particulièrement efficaces pour les vitesses supérieures à 50 km/h. Un revêtement classique neuf émet moins de bruit qu'un ancien. Il existe également des revêtements dits « phoniques », qui de par leurs caractéristiques génèrent moins de bruit. Avec les revêtements phoniques de dernière génération, la nuisance sonore baisse de 8 à 10 dB(a). Ce qui correspond à une diminution du trafic de 85 à 93 %. Ils vieillissent cependant plus vite et peuvent présenter des inconvénients vis-à-vis du traitement de la chaussée en période hivernale.

### *Mesures de limitation de la propagation du bruit*

- **le merlon de protection** : il s'agit d'une levée de terre formant un obstacle physique entre la chaussée et les espaces environnants et limitant la propagation du bruit.

- **l'écran acoustique ou « mur antibruit »** : il s'agit d'un dispositif favorisant la diffraction acoustique et dans certains cas l'absorption du bruit. Il existe plusieurs types d'écrans acoustiques : préfabriqué standard, avec couronnement, sur GBA (glissière béton armé), architecturé et paysagé.

*Remarques : dans ces deux cas, ces éléments ne peuvent pas être implantés quand les habitations riveraines des chaussées ont un accès direct sur la route. Une haie végétale ne peut en aucun cas jouer un rôle de limitation de la propagation du bruit.*

### *Mesures d'isolation phonique*

- **isolation des huisseries** : il s'agit d'isoler les ouvertures des bâtiments (fenêtre, porte, porte-fenêtre). L'isolation ne concerne que les pièces à vivre : chambre à coucher et salle de séjour.

- **isolation phonique des façades** : il s'agit ici d'isoler la façade du bâtiment, uniquement celle faisant directement face à l'infrastructure.

*Remarques : l'isolation phonique n'a d'effet que la fenêtre fermée et ne traite pas les espaces extérieurs (cour, jardin). Une isolation phonique d'un bâtiment limite la perception des bruits extérieurs mais amplifie les bruits intérieurs. Dans les bâtiments collectifs, les bruits de voisinage peuvent donc être accrus.*

Un plan d'action de lutte contre le bruit peut donc être constitué d'un panel d'actions dépendant directement de la configuration des lieux : accès direct sur la chaussée des bâtiments, habitat collectif ou maison individuelle, ancienneté du revêtement... Les coûts de telles actions varient considérablement entre une simple limitation de vitesse qui ne coûte que la fabrication et la pose d'un panneau de signalisation et l'isolation d'une série de maisons individuelles qui vaut environ 10 500 € l'unité.

## **5.2 Plan d'actions**

Afin de définir un plan d'action cohérent pour les cinq prochaines années, il paraît indispensable de tenir compte des projets d'aménagements portés par les communes concernées ou par le département lui-même. En effet, en contournant ou en fluidifiant le trafic, certains projets routiers auront directement un impact sur les nuisances sonores. Enfin, des actions spécifiques de l'Agenda 21 du Département, en incitant par exemple aux reports modaux depuis l'automobile vers les modes doux et collectifs, auront un impact indirect sur le bruit en diminuant le trafic automobile.

## 5.2.1 L'impact des projets en cours

### 5.2.1.1 Les projets communaux

#### **Villers-Bretonneux**

A Villers-Bretonneux, les estimations indiquent qu'environ 50 habitants sont actuellement exposés à des zones de dépassement de seuil. Or, la municipalité réfléchit aujourd'hui à l'aménagement de sa traversée d'agglomération. Le motif est principalement sécuritaire. L'objectif à terme serait une réduction de la vitesse des véhicules et un traitement des intersections, éventuellement en giratoire. Une réduction de la nuisance sonore peut donc être raisonnablement attendue dans cette commune. Selon la municipalité, ces travaux ne devraient pas aboutir avant 5 ans. Il semble cependant important d'attendre la définition de ce projet par la commune, avant que le Conseil général mène éventuellement des actions sur ce secteur.

Ce projet communal réduirait l'exposition au bruit de 50 riverains soit 7% des PNB de ce PPBE
---

#### **Mers-les-Bains**

Il s'agit ici du plus gros point noir de bruit du département (215 riverains selon les estimations). La commune réfléchit actuellement à un nouvel aménagement de sa traversée d'agglomération. La question du bruit est un des éléments déclencheurs de cette réflexion. La municipalité a, à ce jour, missionné un assistant à maîtrise d'ouvrage pour lui faire des propositions d'aménagement. La question du déclassement de la RD1015 est posée dans la mesure où, le statut de cette voie conditionne le projet (respect ou non du règlement de voirie départemental). Le Conseil général a proposé à la commune le déclassement de la voie avec le versement d'une soulte. Cette dernière pourra être réévaluée pour tenir compte des travaux supplémentaires induits par la gestion du bruit. Il semble donc important d'attendre une définition plus précise de ce projet avant que le Conseil général s'engage dans d'éventuels travaux sur ce secteur.

La mise en oeuvre de ce projet diminuera l'exposition au bruit de 215 riverains soit 30% des PNB de ce PPBE
---

#### **Autres projets et perspectives**

Dans les 5 années à venir, les traversées d'agglomération de Dury et de Flixecourt pourraient faire l'objet de travaux de réaménagement à l'image de ce qui est prévu à Villers-Bretonneux et Mers-lès-Bains. De plus, les déviations poids-lourds de Dury et de Flixecourt peuvent s'envisager par le réseau autoroutier (A16).

### 5.1.1.2 Le projet départemental : la déviation de l'agglomération de Corbie-Fouilloy

Dans les trois communes de Corbie, Fouilloy et Daours, c'est au total environ 140 habitants qui seraient situés en zone de dépassement de seuil. Le projet de contournement de l'agglomération de Corbie-Fouilloy, qui repense l'ensemble de la desserte et du transit de ce bassin de vie se traduira notamment par une réduction du trafic, donc une diminution des

nuisances sonores, pour les riverains de la RD1 dans Daours, Fouilloy (rue Jules Lardières et Hippolyte Noiret) et Corbie (rue Jules Lardières).

Ainsi, à travers ce projet de contournement, ce seraient les points noirs de bruit de ces trois communes qui seraient traités, ce qui représente près de 140 habitants soit 20% des points noirs bruit de ce PPBE.

## **5.2.2 Les actions indirectes du PPBE**

### **5.2.2.1 Classement sonore des infrastructures de transport terrestre**

En 1999, le Conseil général de la Somme a contribué à l'élaboration du classement sonore des infrastructures de transport terrestre sur le volet routes départementales. Ce dernier, arrêté le 29 novembre 1999, classe en 5 catégories différentes l'ensemble des infrastructures et leur attribue une largeur de part et d'autre affectée par le bruit, en fonction du tissu urbain. Ce document permet d'informer les citoyens (la carte est affichée en mairie) et de prévenir les nuisances sonores (la carte est incorporée aux documents d'urbanisme : POS et PLU). Cette information est normalement communiquée aux pétitionnaires dans les certificats d'urbanisme, afin que ceux-ci prennent en compte le traitement sonore dans leur projet de construction.

A partir de 2014, la DREAL Picardie va réviser ce document. De nouveau, le Conseil général de la Somme sera amené à participer à cette révision.

### **5.2.2.2 Les engagements de l'Agenda 21**

Le département s'est engagé sur un certain nombre d'actions, allant dans le sens du développement durable, à travers son Agenda 21. En réduisant la part des modes de transports individuels et motorisés vers ceux collectifs ou doux de manière directe et indirecte, ces actions participent à la diminution du trafic automobile et par voie de conséquence, à la baisse des nuisances sonores.

Tout d'abord, un des grands objectifs de ce document est de favoriser des infrastructures de communication durable (objectif 5). Pour cela, plusieurs actions ont été définies.

#### *L'élaboration du Schéma cyclable départemental (projet 22)*

Le Conseil général de la Somme a inscrit à son Agenda 21 la réalisation d'un schéma cyclable. L'enjeu est de réussir à développer la pratique du vélo à travers la mise en place d'itinéraires cyclables. L'objectif est de disposer d'un document qui permette au département de définir sa politique cyclable tant pour ses réalisations que pour sa politique d'aide aux communes dans le développement des transports doux.

Le département réalise actuellement ce document. Si le déplacement à vélo est un moyen de transport écologique et économique, c'est aussi un mode de déplacement qui n'émet pas de nuisance sonore. Ainsi, en cherchant à provoquer des reports modaux depuis les modes motorisés vers les modes doux, tel que la bicyclette, le schéma cyclable participera à diminuer le trafic automobile donc les nuisances sonores qui lui sont inhérentes.

La communauté d'agglomération d'Amiens a elle aussi réalisé un schéma directeur d'aménagement cyclable. Il a été révisé en 2013.

*Poursuivre l'innovation et les techniques limitant l'apport de matériaux neufs dans les projets routiers (projet 24)*

Limiter l'apport de matériaux neufs sur un chantier implique une diminution du nombre poids-lourds d'acheminement de matériaux et donc une baisse du trafic poids-lourds sur les axes permettant d'accéder au chantier.

*Favoriser le transport de marchandises par voie fluviale via le canal de la Somme (projet 27) et le futur canal Seine Nord Europe (projet 28)*

Les bateaux de transport fluvial disposent d'une très grande capacité de tonnage, bien supérieure à celle des poids-lourds. La capacité d'une péniche varie de 250 tonne (péniche de petit-gabarit type Freycinet) à 3 500 tonnes pour un grand-gabarit. Les bateaux pousseurs de barges, navigant en Belgique, au Pays-Bas ou en Allemagne peuvent eux constituer des convois de 27 000 tonnes ce qui représente l'équivalent de 710 camions de 38 tonnes, soit une file de poids-lourds de 60 Km. Le développement du transport fluvial de fret agit directement sur la réduction du nombre de camions et donc sur les nuisances sonores issues du trafic routier.

*La contribution à la création d'un syndicat mixte départemental des transports (projet 52)*

Plusieurs autorités organisatrices des transports (AOT) interviennent sur le territoire départemental. Les actions entreprises par chacune des AOT visent à améliorer la mobilité des habitants de la Somme, mais restent parfois cantonnées au périmètre de compétence et ne favorisent pas systématiquement l'inter-modalité. Le lancement d'une réflexion pour la mise en place d'un Syndicat Mixte de Transport départemental a ainsi été inscrit à l'Agenda 21 du Conseil général.

L'objectif est de réduire le trafic automobile en contribuant au décloisonnement des compétences des différentes autorités organisatrices de transport, en améliorant l'inter-modalité et la coordination des transports urbains, interurbains routiers et ferroviaires, en proposant un système d'information simple à l'intention des usagers, en proposant une tarification coordonnée et des titres de transports uniques ou unifiés et en élargissant l'offre de services publics réguliers et en particulier de services à la demande.

*Favoriser le report modal vers le transport collectif par une politique d'incitation plus forte (projet 53)*

Dans son Agenda 21, le Conseil général de la Somme souhaite se donner les moyens de rendre plus attractifs son réseau de transport de voyageurs en car, le réseau Trans'80. Pour cela, il s'est engagé à matérialiser les arrêts de lignes voyageurs par une signalétique dédiée (poteau indicateur avec cadran horaire) et à mettre en place une nouvelle tarification et des écrans d'information horaires dans les gares routières et SNCF d'Amiens.

*Autres engagements de l'Agenda 21*

Enfin d'autres actions de l'agenda 21 participeront à la réduction du trafic automobile, comme l'incitation à la réalisation des plans de déplacement jeunes dans les collèges (fiche7), la promotion auprès des collectivités de l'aménagement de zones d'activités

durables (projet 16), le fait de favoriser l'émergence de quartiers durables (projet 20) et l'incitation des communes à se doter de documents d'urbanisme volontaristes et de qualité prenant en compte toutes les thématiques de développement durable (projet 21).

## 5.2.3 Les actions spécifiques du PPBE

### 5.2.3.1 La pose d'enrobés phoniques

Durant les 5 années à venir, le service exploitation et maintenance de la filière infrastructures du Conseil général s'engage à poser de l'enrobé phonique dans les traversées d'agglomération ou de hameau suivants :

- Flixecourt,
- Dury,
- Petit-Camon,
- Le Château du Bois de l'Abbé,
- Maison-Blanche,
- La Grenouillère (en partie seulement, car d'ici 2019, seule la voirie dans le sens Amiens-Roye sera réalisée, la partie Roye-Amiens ne sera effectuée qu'en 2020).

Les enrobés ayant des durées de vie limitées, ces sections correspondent à des tronçons qui auraient dû faire l'objet de travaux de modernisation, dans les 5 ans à venir, indépendamment du PPBE. Par opportunité, ces travaux intégreront les éléments du PPBE en remplaçant l'enrobé classique par du phonique.

Avec cette action, ce sera dans les 5 prochaines années près de 300 riverains qui bénéficieront d'une baisse des niveaux sonores soit 40% des PNB.

Mers-les-Bains est un cas particulier. Le déclassement de la RD 1015 est en question. Dans le cas d'un déclassement dans les 5 ans à venir, la soulte versée par le Conseil général à la commune tiendra compte du surcoût lié à la pose d'un enrobé phonique.

En traversée d'agglomération, il conviendra également de veiller à réaliser des aménagements en cohérence avec ces efforts de réduction du bruit (fluidité du trafic, éviter les ralentisseurs de type coussins berlinois, réfection soignée des tranchées, mise à niveau précise de regards, bouche à clé ....).

### 5.2.3.2 Création d'un observatoire de l'évolution du trafic poids-lourds sur les itinéraires écotaxés

Inscrite en 2009 dans la loi Grenelle 1, l'écotaxe devait initialement entrer en vigueur le 1er janvier 2014. A l'heure de la rédaction de ce PPBE, l'application de ce principe est suspendue mais pas abandonnée.

Il s'agit d'une écotaxe prélevée sur les poids lourds qui circulent sur certaines routes françaises. Les poids lourds de transport de marchandises, vides ou chargés, dont le poids est supérieur à 3,5 tonnes seront concernés. L'objectif est d'instaurer un cercle vertueux : « dans une logique écologique, c'est un signal prix pour inciter à modifier les comportements en faveur de modes de transport plus durables ; elle permet aussi de faire payer l'usage des routes par l'utilisateur réel, tout en dégagant des recettes pour financer les infrastructures de transport, notamment le rail et le transport fluvial. Comme elle concerne aussi les camions

vides, elle sera dissuasive et incitera les transporteurs à rationaliser leurs tournées. » Le but est donc de réduire la circulation des poids lourds sur le réseau routier.

Or, la diminution du trafic poids-lourds a un impact direct sur le bruit. Comme vu précédemment, sur terrain plat, à 50 km/h, 10% de poids-lourds constituent 50% du bruit. Il s'agit donc d'un levier d'action déterminant.

Sur le territoire départemental plusieurs axes sont concernés dont certains générant des PNB : la RD 1029, la RD934 et la RD 929.

Ainsi, Villers-Bretonneux, Petit-Blangy, le Château du Bois de l'Abbé, la Grenouillères et Maison-Blanche devraient subir une baisse du trafic poids-lourds et par conséquent une baisse des nuisances sonores.

En tant que gestionnaires des RD, le département réalise continuellement des comptages routiers sur son réseau. L'analyse attentive de l'évolution du trafic poids-lourds constituera ainsi une action sur laquelle le Conseil général s'engage à s'atteler aux cours des 5 prochaines années.

La mise en place de l'ecotaxe devrait très certainement réduire les niveaux d'exposition au bruit pour près de 90 habitants soit 12% des PNB

### **5.2.3.3 Création d'un observatoire de l'évolution du trafic sur les sections de RD concernées par le PPBE**

Les comptages effectués sur les RD montrent une variation interannuelle du trafic. Le nombre de véhicules moyens journaliers annualisés peut ainsi passer au-delà ou en-deçà du seuil des 8 200 véhicules au cours des 5 prochaines années. Comme vu au dessus, cela fut le cas entre les estimations réalisées en 2010 et les résultats des comptages de 2011 et 2012. Ces derniers ont d'ailleurs mis en évidence une tendance à la baisse de trafic qui se confirme sur le réseau routier départemental. Cette baisse, si elle se prolonge, pourrait modifier la carte des RD soumises au PPBE.

Le Conseil général s'engage à évaluer tous les ans le trafic des RD concernées par le PPBE pour adapter le plan d'action à la réalité du trafic. Il s'agira de suivre annuellement les résultats issus des stations de comptages des sections concernées, de calculer les tendances d'évolution et d'estimer les gains ou les pertes acoustiques.

### **Synthèse du plan d'actions**

Au final, tous les PNB sont concernés par au moins une action prévue au cours de ces 5 prochaines années. Huit font l'objet d'actions directes du PPBE ce qui représente près de 50% des PNB. A cela s'ajoute une action non spécifique au PPBE mais qui pourrait dans les 5 prochaines années participer directement à la baisse des niveaux sonores : la déviation de l'agglomération de Corbie-Fouilloy. Près de 140 personnes soit 20% des PNB seront traités. Reste le projet de traversée d'agglomération de Mers-les-Bains dont l'échéance n'est pas définie mais qui à terme traitera le plus gros PNB du département.

<b>Synthèse du Plan d'actions</b>								
Points Noirs Bruits		Actions spécifiques du PPBE			Actions indirectes du PPBE		Projet départemental	Projets communaux
Communes	Population exposée	Pose d'enrobé phonique	Observatoire de l'écotaxe	Observatoire du trafic	Classement sonore	Actions de l'Agenda 21	Projet de déviation de Corbie	
Mers-les-Bains	215			•	•	•		•
Flixecourt	180	•		•	•	•		•
Fouillois	110			•	•	•	•	
Dury	70	•		•	•	•		•
Villers-Bretonneux	50		•	•	•	•		•
Daours	20			•	•	•	•	
Petit-Camon (Camon)	20	•	•	•	•	•		
Corbie	8			•	•	•	•	
La Grenouillère (Boves)	5	•	•	•	•	•		
Maison Blanche (Mézières-en-Santerre)	5	•	•	•	•	•		
Petit-Blangy (Blangy-Tronville)	4		•	•	•	•		
Gros-Jacques (Oust-Marest)	3			•	•	•		
Château du Bois de l'Abbé (Cachy)	3	•	•	•	•	•		

## Consultation

---

Comme l'exige la réglementation, l'arrêt-projet du PPBE a été mis à la disposition du public sur le site internet du Conseil général de la Somme. En plus de cette publication numérique obligatoire, le Département de la Somme a fait le choix de disposer également une version papier de ce document à l'accueil du siège du Conseil général. Cette mise à disposition du public s'est tenue du 6 janvier au 7 mars 2014, respectant ainsi les deux mois de consultation réglementaire. Un registre papier et numérique ont spécialement été mis en place durant cette période pour recueillir les observations du public. Cette phase de consultation a été précédée, plus deux semaines auparavant, le 20 décembre 2013, d'une publication d'une annonce dans un journal quotidien régional expliquant le contenu du document et les modalités d'accès.

Cette mise à disposition du public n'ayant pas fait l'objet d'observation, l'arrêt-projet du PPBE n'a pas été modifié.

## Conclusion

---

Contrairement au PPBE 1ère phase qui ne présentait pas d'enjeu particulier, le PPBE 2ème phase du Conseil général de la Somme concerne 117 km de routes départementales. Le long de ce linéaire ce sont près de 700 Samariens qui résident. Si ce chiffre est faible par rapport à d'autres départements français, l'enjeu n'est pas moins important à l'échelle de la Somme.

Au cours des cinq prochaines années c'est toute une série de mesures, propre au PPBE ou non, qui conjointement vont participer à réduire l'exposition au bruit des populations concernées. L'impact de ces mesures dépasse le seul objectif de réduction des nuisances sonores et participera à l'amélioration du cadre de vie des habitants du territoire.

En 2018, il reviendra au Conseil général de réviser ce document. Ce sera l'occasion pour les services en charge de ce dossier d'évaluer l'efficacité des actions accomplies, d'estimer, de nouveau, les populations exposées au bruit en fonction de l'évolution du trafic et de bâtir un nouveau plan de lutte contre le bruit. Il en sera de même par la suite, tous les cinq ans.

Ce PPBE 2ème phase constitue donc une première étape dans la longue et continue démarche de lutte contre le bruit, dans laquelle l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures sont maintenant tenus de s'engager.

## Résumé non technique du plan

---

De nombreuses études ont démontré que les nuisances sonores sont la cause de problèmes de santé. La lutte contre le bruit est ainsi devenue un enjeu de santé publique. Parmi les sources de nuisances sonores, les transports arrivent en première position.

La prise en compte du bruit, par les autorités gestionnaires d'infrastructures de transport, se matérialise par l'obligation d'élaborer un PPBE, un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Ce dernier est scindé en deux phases :

- une première qui concerne les infrastructures routières de transport de plus de 16 400 véhicules par jour, également appelé PPBE 1<sup>ère</sup> phase ; ce document a été réalisé et approuvé le 11 novembre 2012 par la commission permanente du Conseil général,
- une deuxième qui concerne les infrastructures routières de transport de plus de 8 200 véhicules par jour, également appelé PPBE 2<sup>ème</sup> phase, constituée par le présent document.

Ce dernier s'appuie sur des documents cartographiques qui localisent les zones exposées au bruit. Dans ces zones de « dépassement de seuil » ou points noirs bruits (PNB), environ 550 habitations et 700 riverains ont été identifiés. Il s'agit, par ordre d'importance des agglomérations et hameaux suivants : Mers-les-Bains, Flixecourt, Fouilloy, Dury, Villers-Bretonneux, Daours, Petit-Camom (Camon), Corbie, La Grenouillère (Boves), Maison-Blanche (Mézières-en-Santerre), Petit-Blangy (Blangy-Tronville), Gros-Jacques (Oust-Marest) et le Château du Bois de l'Abbé (Cachy). Aucun bâtiment de santé ou d'éducation n'est cependant situé dans ces zones de dépassement de seuil.

Sur une partie de ces PNB, les mesures acoustiques, effectuées en septembre 2013, confirment les dépassements de seuil.

Face à ce constat, le Conseil général a élaboré un plan d'actions pour les 5 prochaines années.

Ce plan d'actions reprend des éléments de l'Agenda 21 qui indirectement visent une diminution du trafic motorisé et par voie de conséquence, une diminution des nuisances sonores. Ces actions ne sont pas territorialisées et concernent potentiellement tout le territoire. Il s'agit par exemple de l'incitation à la pratique cyclable avec l'élaboration d'un schéma cyclable, la contribution à la création d'un syndicat mixte départemental des transports ou encore des actions en faveur de reports modaux depuis l'automobile vers le réseau d'autocars Trans'80 ou depuis les poids-lourds vers les péniches.

En plus de ces actions indirectes, le Conseil général s'engage dans un programme d'action de lutte directe contre les nuisances sonores. La première est constituée d'un programme de pose d'enrobé phonique. Six PNB sont concernées : Flixecourt, Dury, Villers-Bretonneux, Petit-Camon, le Château du Bois de l'Abbé, Maison-Blanche et en partie la Grenouillère.

Le Conseil général s'engage également à créer un observatoire sur l'évolution du trafic poids-lourds (très contributeurs aux bruits routiers) consécutif à la mise en place, par le gouvernement, de l'écotaxe. Le trafic de l'ensemble des RD concernées par ce PPBE fera également l'objet d'un suivi au cours de ces cinq prochaines années.

D'autres projets, indépendants du PPBE, portés par le Département ou les communes participeront à la réduction des nuisances sonores à l'image de la déviation de l'agglomération de Corbie, de la traversée d'agglomération de Mers-les-Bains et de Villers-Bretonneux.

Ces actions viennent en complément d'une série de travaux entrepris durant la dernière décennie, par le Conseil général, sur le réseau routier. En créant des aménagements de fluidification du trafic (carrefour giratoire) ou en posant de nouveaux enrobés, indirectement, les nuisances sonores ont été réduites.

C'est donc un panel d'actions, de différentes natures, qui, mutualisées, agissent ensemble, de manière progressive et planifiée, en faveur d'une baisse des nuisances sonores issues du trafic routier.