



PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (3^e échéance)

Juillet 2022

Sommaire

1. L'organisation générale	3
1.1 Les raisons d'existence d'un PPBE	3
1.2 Le contexte législatif.....	3
1.3 Rappel du PPBE de la première phase	3
1.4 Le PPBE phase 2	4
1.5 La révision du PPBE (3 ^{ème} échéance)	4
2. Les outils de connaissance et diagnostic.....	5
2.1 Les cartes de bruit stratégiques	5
2.2 L'identification du réseau	5
2.2 Le résultat cartographique	8
2.2.1 Les cartes Isophones en Lden et Ln (carte de type A).....	8
2.2.2 La carte des secteurs affectés par le bruit arrêtés par le Préfet (carte de type B) ...	10
2.2.3 La carte de dépassement des seuils (carte de type C)	10
2.2.3 La carte de dépassement des seuils (carte de type D).....	10
2.3 Le constat établi en 2014.....	10
2.3.1 L'exposition des populations, des établissements de santé et d'enseignement.....	10
2.3.2 L'exposition en terme de superficie.....	12
2.4 Les zones calmes (étude de 2013-2014)	14
3. Révision des évolutions prévues sur les secteurs concernés dans le cadre du PPBE phase 2	20
3.1 Déviation de l'agglomération de Corbie-Fouillooy	20
3.2 Déviations de Bouchoir et de Domart-sur-la-Luce	20
3.3 Aménagement de la traverse de Mers-les-Bains	20
4. Bilan des actions relevant de la compétence de la collectivité	21
4.1 Interventions dans le cadre des outils de programmation communaux ou intercommunaux	21
4.2 Avis sur l'arrêté de classement sonore des infrastructures de novembre 2016	21
4.3 Communication sur le PPBE.....	21
4.4 Le schéma cyclable départemental	21
4.5 Le politique territoriale 2017-2020	23
4.6 Le Plan Départemental des Espaces sites et itinéraires (PDESI) 2017-2021	23
4.7 Interventions routières réalisées durant les 5 dernières années	24
4.7.1 Liste des opérations linéaires	24
4.8 L'étude acoustique suite aux travaux réalisés	25
5. Le plan d'actions 2020-2022	28
5.1 Rappel des mesures possibles.....	28
5.2 Plan d'actions	29
5.2.1 L'impact des projets en cours	30
5.2.1.1 Les projets communaux.....	30
5.1.1.2 Le projet départemental : la déviation de l'agglomération de Corbie-Fouillooy ..	30
5.2.2 Les actions indirectes du PPBE.....	30
5.2.2.1 Classement sonore des infrastructures de transport terrestre	30
5.2.2.2 Développement des aires de covoiturage.....	31
5.2.2.2 Actualisation du schéma cyclable départemental	32
5.2.2.3 Développement d'un réseau points nœuds cyclables.....	32
5.2.2.4 PPBE 4 ^{ème} échéance	33
5.2.3 Les actions spécifiques du PPBE	33
5.2.3.1 La pose d'enrobés phoniques	33
5.2.3.2 Traitement des habitations	33
Consultation.....	34
Conclusion	35
Résumé non technique du plan.....	36

1. L'organisation générale

1.1 Les raisons d'existence d'un PPBE

La lutte contre le bruit est 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 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.

Le 2 juin 2014, le Conseil départemental de la Somme a approuvé le PPBE prenant en compte la première phase (route de plus de 16 500 véh/j) et la seconde phase pour les routes supportant un trafic de 8 200 véh/j.

1.3 Rappel du PPBE de la 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 le 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.

1.4 Le PPBE phase 2

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

Contrairement au PPBE 1^{ère} phase qui ne présentait pas d'enjeu particulier, le PPBE 2^{ème} phase du Département de la Somme concernait 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.

La PPBE a été établie sur la base des cartes de bruits fournies par les services de l'Etat. Il comportait une analyse des enjeux au regard de la circulation, de la population impactée, des zones calmes et un plan d'actions défini en fonction des projets et contextes connus à l'époque de sa réalisation.

L'arrêt-projet du PPBE a été mis à la disposition du public sur le site internet du Département 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 Département. 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 de 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.

1.5 La révision du PPBE (3^{ème} échéance)

L'année 2019 constitue l'année de révision pour la troisième échéance des PPBE.

En application de la directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002, modifiée par la Directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, le Département de la Somme a élaboré un projet de PPBE 3^{ème} échéance pour les infrastructures routières départementales sur lesquelles sont enregistrées plus de 3 millions de véhicules par an.

Ce PPBE de 3^{ème} échéance fait suite à la publication des Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) de 3^{ème} échéance approuvées par le 8 octobre 2018 par le Préfet de la Somme.

2. Les outils de connaissance et diagnostic

2.1 Les cartes de bruit stratégiques

La stratégie du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire pour l'échéance 2017 était de reconduire en l'état une majorité de cartes produites lors de l'échéance précédente et de limiter la révision à quelques situations impérieuses, dûment identifiées.

En ce qui concerne le département de la Somme, les cartes établies pour la phase 2 du PPBE ont été reconduites en l'Etat.

Ces cartes ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral du 8 octobre 2018, joint en annexe du présent document.

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, les dix routes départementales 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 sont reprises dans le PPBE de la troisième échéance.

Le tableau ci-dessous est issu de l'arrêté préfectoral de 2018.

Réseau routier départemental :

Nom de l'itinéraire	Longueur (m)	Statut des cartes
RD 1	16 900	Reconduites
RD 210	4 700	Reconduites
RD 412	1 700	Reconduites
RD 925	9 800	Reconduites
RD 929	5 600	Reconduites
RD 934	36 500	Reconduites
RD 940	11 400	Reconduites
RD 1001	18 700	Reconduites
RD 1015	2 500	Reconduites
RD 1029	10 100	Reconduites

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 départemental à la communauté d'Agglomération d'Amiens Métropole. La RD 1015 a été déclassée en partie au profit de la commune de Mers-les-Bains qui a réalisé un aménagement de la traversée d'agglomération.

Le tableau ci-dessous reprend le linéaire exact des routes départementales concernées par les cartes de bruit en 2019.

Détail des sections de RD concernées par le PPBE 3^{ème} échéance.

Nom	Longueur (en km)	Agglomération (panneau d'agglomération)
D0001	9,6	hors agglo
D0210	4,7	hors agglo
D0412	1,7	hors agglo
D0925	9,8	hors agglo
D0929	4,9	hors agglo
D929	1,3	Traversée de Petit Camon
D934	34,9	hors agglo
D934	1,17	Traversée de Domart
D934	0,83	Traversée de Bouchoir
D940 Nord	3,8	hors agglo
D940 Sud	7,5	hors agglo
D1001	14,3	hors agglo
D1001	1,9	Traversée de Dury
D1001	2,5	Traversée de Flixecourt
D1015	1,5	Traversée de Mers
D1029	8,6	hors agglo

L'identification du réseau s'est fait par rapport au trafic de 2010. On constate des évolutions avec le trafic actuel mais sans remettre en cause le classement excepté pour la RD 1 et la RD 940.

Nom	Trafic 2011 *	Trafic 2018 *	Evolution	PNB repérés en phase 2
D0001	8 255	7 715	-6,54%	oui
D0210	11 015	14 497	31,61%	non
D0412	9 078	9 548	5,18%	non
D0925 Fressenneville	11 667	12 539	7,47%	non
D0925 Méneslie	9 966	10 023	0,57%	non
D0929	9 952	10 218	2,67%	oui
D934 Roye	10 297	10 435	1,34%	oui
D934 (Bouchoir et Domart)	10 827	11 897	9,88%	oui
D934 Boves	15 662	17 250	10,14%	oui
D934 Glisy	17 071	20 229	18,50%	non
D940 Nord	8 082	8 574	6,09%	non
D940 Sud entre RD40 et RD3	9 543	10 167	6,54%	non
D940 Sud entre RD3 et RD3	7 962	8 512	6,91%	non inscrit en 2014
D1001 Dury (agglo)	11 184	9 781	-12,54%	oui
D1001 Barreau	17 527	19 814	13,05%	non
D1001 Argoeuvres	14 055	14 103	0,34%	non
D1001 La Chaussée-Tirancourt	11 349	11 767	3,68%	non
D1001 Yzeux	9 435	9 581	1,55%	non
D1001 Flixecourt	9 283	10 083	8,62%	oui
D1015 Mers	13 002	9 995	-23,13%	oui
D1029 Blangy - Villers-Bretx	10 913	10 082	-7,61%	oui

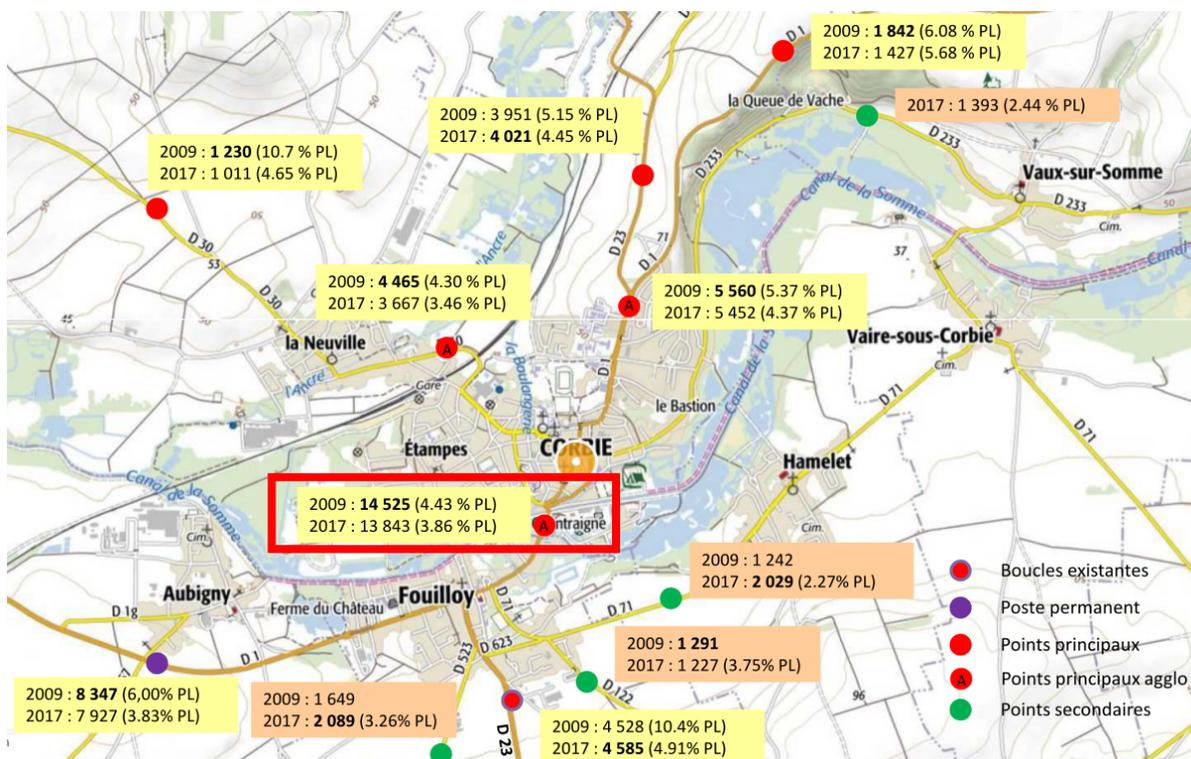
*TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

Le trafic de la RD 1 a baissé en passant sous la barre des 8 200 véh/j, la carte de bruit ne correspond donc plus au trafic réel. Il reste toutefois une zone entre la RD 23 et le pont du canal de la Somme à Corbie qui reste au-dessus des 8 200 véhicules par jour avec presque 14 000 véhicules par jour.

Le trafic à Mers-les-Bains a été mesuré en mars 2020. Une partie de la RD a été déclassée l'autre est restée route départementale.



Une campagne de comptage a été effectuée en 2017 sur le secteur Corbie Fouilloy, les résultats figurent sur la carte ci-dessous.



Inversement, le trafic de la RD 940 entre les carrefours avec la RD 3 est passé au dessus de la barre des 8 200 véhicules par jour. Cette section devrait être ajoutée lors de la prochaine révision du PPBE en 2022.

Le trafic de la RD 934 a augmenté d'environ 11% ce qui a pour effet d'accentuer le bruit sur les 4 points noirs recensés le long de cet axe.

2.2 Le résultat cartographique

Les cartes produites par les services de l'Etat se présentent sous la forme de tables SIG dans un format conforme au GéoStandrad « bruit dans l'Environnement » version 1.1 publié par la commission de Validation des données pour l'information spécialisée (COVADIS).

Les cartes correspondent aux cartes fournis dans le cadre de l'élaboration du PPBE phase 1 et 2.

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

<http://www.somme.gouv.fr/Politiques-publiques/Transports-deplacement-education-et-securite-routiere/Bruit/Cartes-de-bruit-strategiques>

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

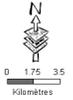


- Routes départementales
- Autoroutes et RN
- Centre urbain
- Réseau hydrographique

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 10 novembre 2016.

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 RD1. 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 RD1.

2.3 Le constat établi en 2014

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 Ln.

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.

	Repères	Population	Habitations	Dont individuelles	Dont collectives	RD concernées
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 ²)		
		>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
Total		18,38	7,31	0,02

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

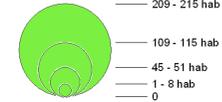
FILIERE INFRASTRUCTURES - Direction de la Modernisation

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



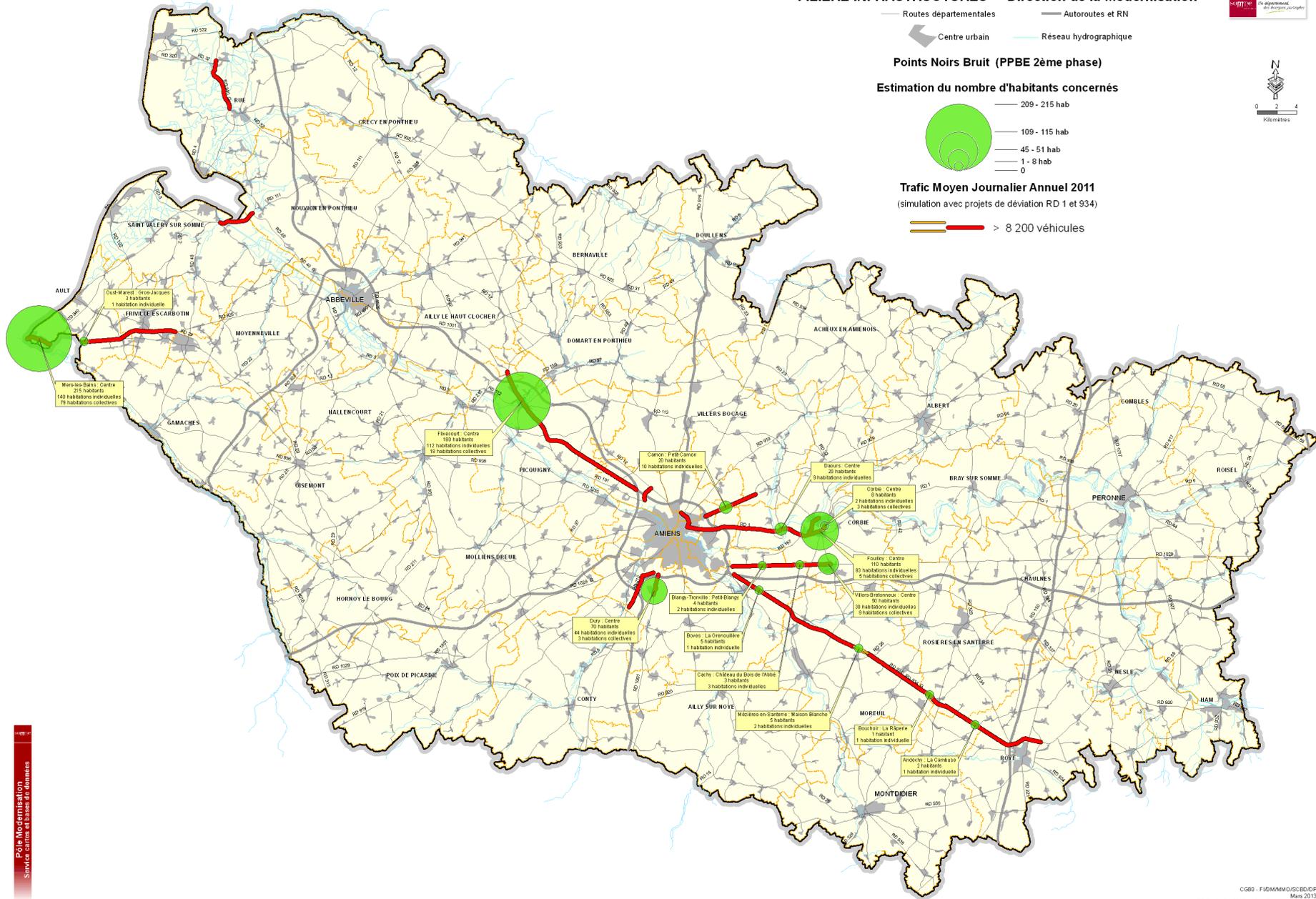
Points Noirs Bruit (PPBE 2ème phase)

Estimation du nombre d'habitants concernés



Trafic Moyen Journalier Annuel 2011

(simulation avec projets de déviation RD 1 et 934)



P216 - Modernisation
 Service urbanisme et travaux publics

2.4 Les zones calmes (étude de 2013-2014)

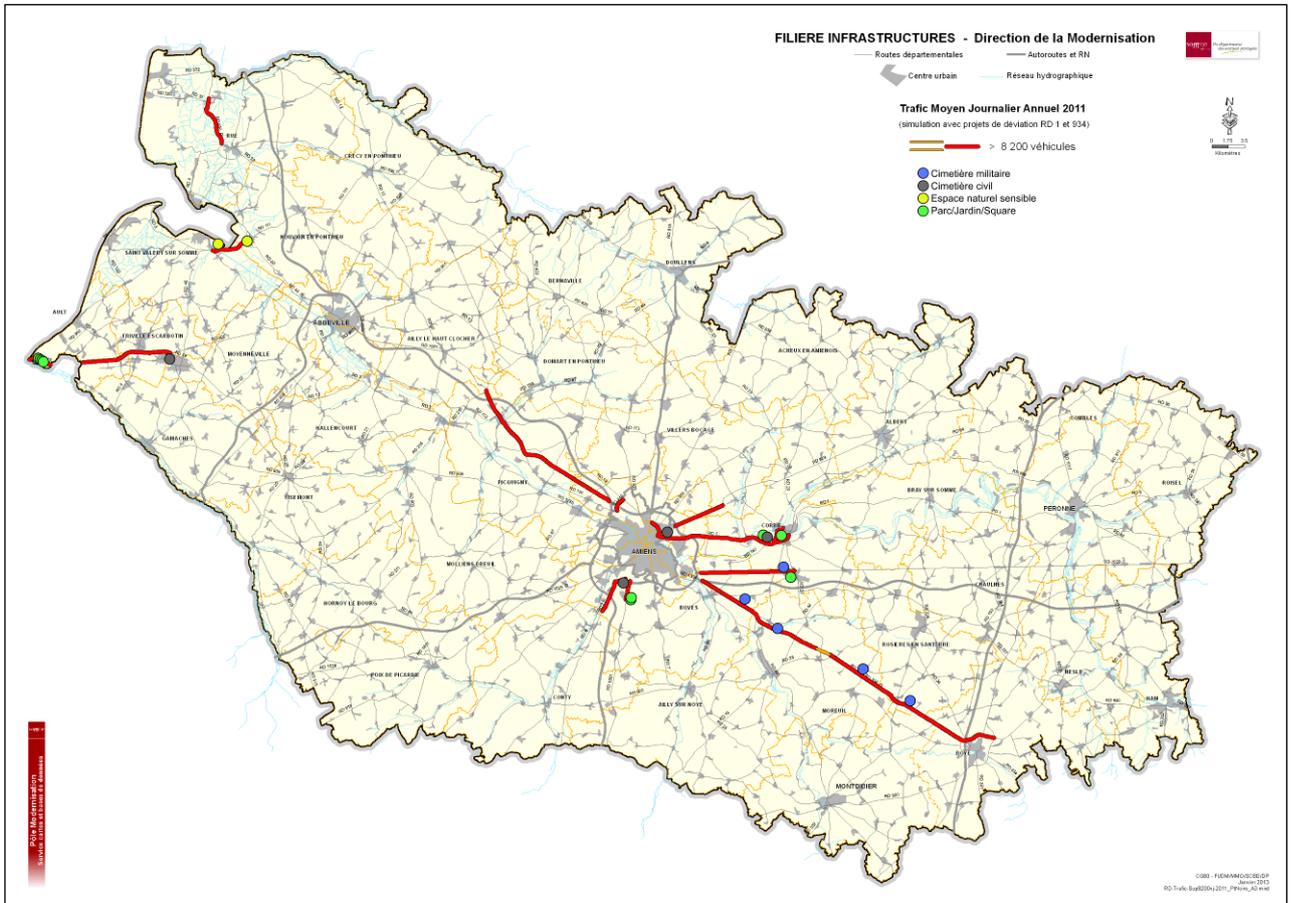
La Commission Européenne demande aux gestionnaires d'infrastructures de prendre en compte les « zones calmes » dans les PPBE. Sont définis zones calmes les « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquelles l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution 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 en 2013 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 Département 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.

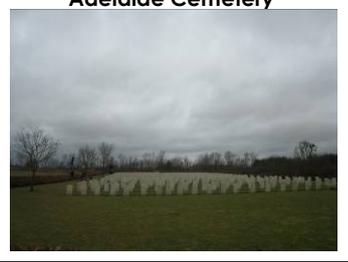
Cette pré-identification a permis de localiser dans le département 19 espaces :
9 espaces publics de type parc/square, 5 cimetières militaires, 3 cimetières civils et 2 espaces naturels. Cette pré-identification, purement cartographique, a ensuite été complétée par une analyse qualitative de ces espaces : 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 départemental 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 align="center">Square/boulodrome</p> 	550 m ²	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 align="center">Square du 8 mai 1945</p> 	500 m ²	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 align="center">Cimetière Civil</p> 	7 700 m ²	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 align="center">Parc de Vendeville</p> 	21 200 m ²	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 align="center">Adelaide Cemetery</p> 	4 600 m ²	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 a engagé les aménagements de la traversée d'agglomération, qui auront un impact sur les nuisances sonores avec une réduction de la vitesse des véhicules dans la traversée.

Bouchoir	<p>New British Cemetery</p> 	4 300 m ²	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>Mémorial Canadien</p> 	10 000 m ²	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 mis en place ici.
Gentelles	<p>Mémorial Français</p> 	700 m ²	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>La Vandoise Fouilloysienne</p> 	122 000 m ²	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>Cimetière civil</p> 	8 300 m ²	Cet espace dispose d'un mur d'enceinte en brique formant un obstacle visuel et sonore avec la RD.
Corbie	<p>Jardin habitat collectif</p> 	800 m ²	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>Hourges Orchard Cemetery</p> 	900 m ²	Ce cimetière militaire, de taille réduite, sera impacté par le projet de déviation de Domart-sur-la-Luce.
Noyelles-sur-Mer	<p>Espace Naturel</p> 	102 000 m ²	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>Espace Naturel</p> 	260 000 m ²	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>Cimetière Civil</p> 	1 000 m ²	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>Square Lucien Barbier</p> 	550 m ²	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>Square Henri Barbusse</p> 	1 955 m ²	Espace dédié aux combattants de la 2 nd e guerre mondiale La municipalité réfléchit actuellement à un nouvel aménagement de la traversée d'agglomération, qui aura un impact sur les nuisances sonores. Cet espace est maintenant sur voie communale.

<p>Mers-les-Bains</p>	<p>Square Amitié Franco-Allemande Jumelage</p> 	<p>100 m²</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. Cet espace est maintenant sur voie communale.</p>
<p>Mers-les-Bains</p>	<p>Ensemble Skatepark – Boulodrome – Aire de Jeux – Minigolf</p> 	<p>20 000 m²</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. Cet espace est maintenant sur voie communale.</p>

3. Révision des évolutions prévues sur les secteurs concernés dans le cadre du PPBE phase 2

3.1 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 départemental (Conseil général en 2009) a lancé en 2009 une vaste phase de concertation pour aboutir à un choix d'aménagement. Un projet de déviation a ainsi été approuvé par l'assemblée départementale et par les élus locaux. Dans la période de 2016 à 2019 le projet a été mis en stand-by faute de financement. Le projet est à nouveau à l'étude sur un plus petit périmètre.

3.2 Déviations de Bouchoir et de Domart-sur-la-Luce

Ces deux projets inscrits au PPBE de 2014 ont été abandonnés. Le trafic de la RD 934 est en augmentation, mais il est partiellement dévié puisque dans le sens Amiens Roye, la RD 934 ne passe pas dans ces communes. Le Département a toutefois réalisé des enrobés phoniques dans les traversées de Bouchoir et de Domart-sur-la-Luce. Une nouvelle réflexion est lancée dans le cadre de l'élaboration du PPI afin d'étudier la mise en 2*1 voie des déviations actuelles, afin d'assurer le contournement des communes sans prendre d'espaces agricoles.

3.3 Aménagement de la traverse de Mers-les-Bains

Il s'agissait du plus gros point noir de bruit du département (215 riverains selon les estimations). La commune a aménagé une partie de la traversée d'agglomération avec une soulte du département et un déclassement de la RD 1015. L'aménagement a permis de traiter la traversée sur une partie qui concerne environ 149 riverains cela avant déclassement de cette section en voie communale.

La mise en œuvre de ce projet est susceptible d'avoir modifié l'exposition au bruit de 149 riverains soit 27% des PNB

La route ayant été déclassée dans sa globalité, il appartient à la commune de vérifier le seuil d'exposition des riverains concernés par l'aménagement ainsi que des 70 autres habitations située sur la partie non aménagée et qui sont susceptibles d'être restées des points noirs de bruit.

Une mesure du trafic a été effectuée en mars 2020. Celle-ci montre que le trafic est en baisse par rapport à la mesure effectuée 2011. Cette mesure montre également que la V85 est de 55 km/h soit 5 km/h au dessus de la vitesse autorisée dans la section contrôlée.

4. Bilan des actions relevant de la compétence de la collectivité

Cette partie fait état des actions réalisées par le Département en matière de bruit, soit dans le cadre de son statut de Personne Publique Associée pour l'établissement des documents d'urbanisme, soit en tant que maître d'ouvrage pour la réalisation de travaux neufs et de travaux d'entretien.

4.1 Interventions dans le cadre des outils de programmation communaux ou intercommunaux

Le Département participe aux porters à connaissance des documents d'urbanisme des collectivités. Dans le cadre de ces derniers, une communication sur le PPBE est faite permettant ainsi aux communes concernées d'intégrer la notion d'exposition au bruit des habitants et futurs habitants. Cela permet aux communes d'informer les pétitionnaires des risques d'exposition aux bruits et de les informer des règles d'isolation à mettre en place.

Le rappel de l'arrêté de classement sonore lorsque des RD sont concernés est également fait dans le porter à connaissance et bien souvent rappelé dans les avis sur les arrêts projets, car peu ou pas évoqué malgré les contraintes qu'il impose aux constructions.

4.2 Avis sur l'arrêté de classement sonore des infrastructures de novembre 2016

Le Département en tant que gestionnaire de voies a été consulté sur l'arrêté de classement sonore des infrastructures arrêté en 2016. Plusieurs remarques ont été formulées portant notamment sur la cohérence du document par rapport au trafic qui est mesuré chaque année sur le réseau routier départemental.

A ce jour, malgré cette contribution, il est à noter que l'arrêté a été pris avec encore un certain nombre d'incohérences que les services de l'Etat doivent corriger afin de proposer un nouvel arrêté.

4.3 Communication sur le PPBE

Le Département communique au travers de son site internet sur le PPBE. Il porte ainsi à la connaissance du public, l'ensemble des éléments constituant le PPBE disponible sur le lien suivant :

<http://www.somme.fr/routes-deplacements-reseau-routier/plan-prevention-du-bruit-environnement>

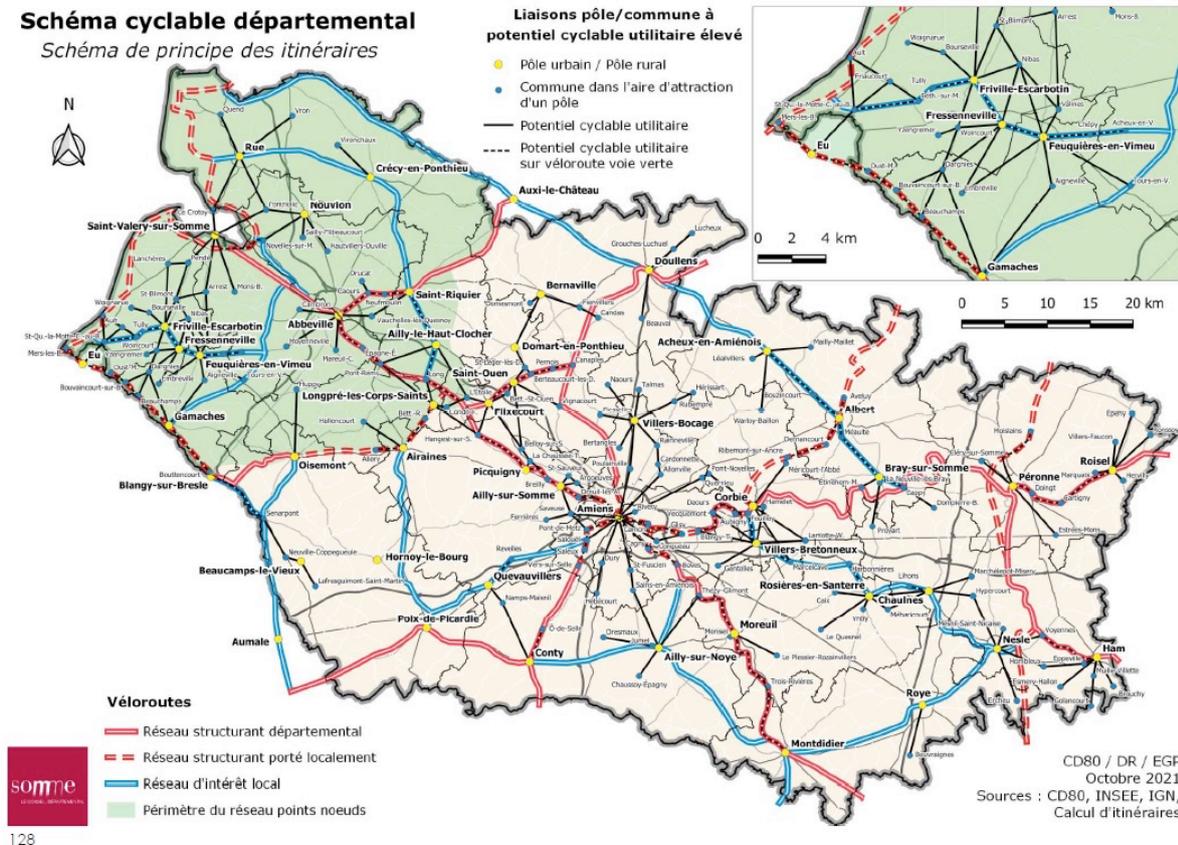
4.4 Le schéma cyclable départemental

Le Département a adopté en février 2021 le schéma cyclable départemental qui a pour vocation à favoriser le développement des modes doux tant pour les loisirs que pour les déplacements utilitaires.

4.4.1 Le principe du schéma cyclable

La carte du schéma cyclable fait apparaître les liaisons utilitaires potentielles définies en fonction de la distance entre les communes et les pôles d'emploi, services et d'études, de la population et des contraintes de terrain.

Le Département communique sur ce schéma auprès des collectivités dans le cadre des porteurs à connaissance des documents d'urbanisme et lors des réunions réalisées dans le cadre de l'élaboration des PLU et PLUI.



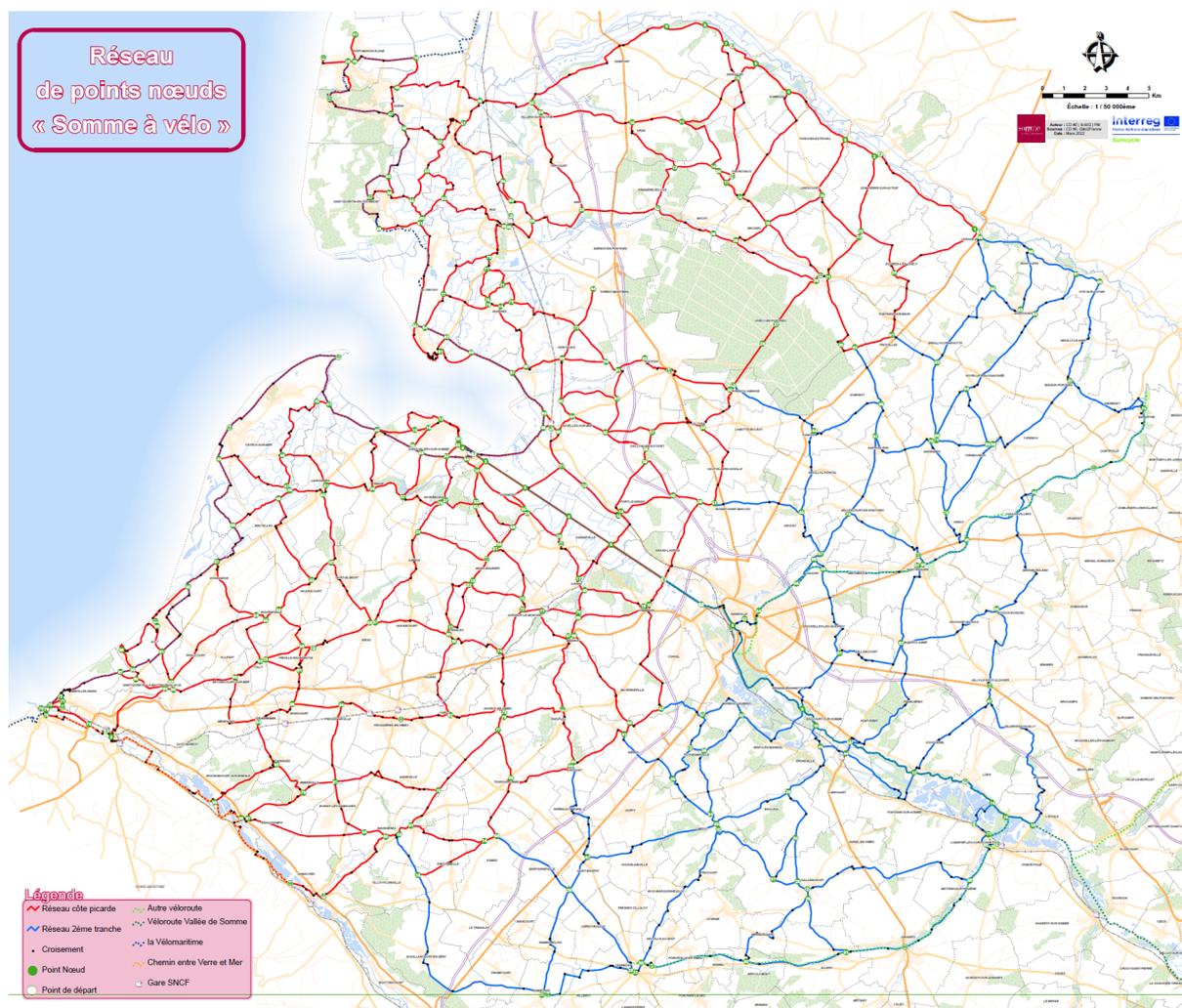
4.4.2 La Véloroute Vallée de Somme (VVS)

La VVS constitue l'épine dorsale du schéma cyclable départemental. Elle est le support de la V30 itinéraire national des véloroutes voies verte, tout d'abord à vocation touristique et de loisir, elle permet également les déplacements utilitaires au bord des agglomérations bénéficiant de services comme Abbeville, Long, Amiens, Corbie, Péronne.

Cet axe présente en plus l'avantage de se situer le long de la ligne de chemin de fer Amiens Boulogne et favorise ainsi le report modal train +vélo.

4.4.3 Mise en place d'un réseau de points nœuds cyclable

Dans le cadre du projet Eurocyclo et l'appel à projet vélo et territoires de l'ADEME, le Département de la Somme étudie la mise en place d'un réseau de points nœuds cyclable « Somme à Vélo », qui s'appuie sur le réseau viaire existant et qui permet au travers un maillage constitué de signalétique numérotée de construire son itinéraire et de découvrir des sites qui aujourd'hui sont visités majoritairement en voiture. Le principe est de valoriser l'itinérance douce mais également le vélo en général ce réseau pouvant également servir pour les déplacements utilitaires. Une première phase sur l'ouest du département est à l'étude et la phase de test a été mise en place sur le secteur de Longpré-les-Corps-Saints.



4.5 Le politique territoriale 2017-2020

Le département a souhaité dans sa politique territoriale d'aide aux collectivités inscrire une action 11 permettant d'accompagner les initiatives locales visant à s'engager dans les projets innovants dans le domaine de la mobilité. La création d'aires de covoiturage, l'aide à l'acquisition de véhicule de transport collectif, aide à l'implantation de centre de télétravail, aménagements d'aire de stationnement vélos, constituent les éléments éligibles de cette politique.

L'action 12 de la politique vise quant à elle à favoriser les circulations douces afin de favoriser le report modal de la voiture vers le vélo.

L'objectif de ces actions est de réduire le trafic routier au profit de mode plus économe et qui permette de réduire les pollutions liées aux déplacements tout voiture.

4.6 Le Plan Départemental des Espaces sites et itinéraires (PDESI) 2017-2021

Lors des études sur le PDESI, le constat a été fait qu'une bonne partie des sites de sports de nature étaient accessibles facilement en modes doux soit depuis les gares soit depuis des axes structurants (voie verte ou véloroute) comme la Véloroute Vallée de Somme, la traverse du Ponthieu, sans que cela ne soit clairement indiqué ni même que ces sites soient équipés pour accueillir des vélos.

Deux actions ont donc été mises en place afin de développer l'itinérance et les liaisons douces entre les sites de pratique et les pôles d'attractivité touristique et culturelle d'une part (action 3) et de favoriser l'usage du vélo vers les sites de pratique (action 3) d'autre part.

Ces actions rejoignent les objectifs de réduction de l'impact sonore des infrastructures de transport en favorisant le report modal vers le vélo.

4.7 Interventions routières réalisées durant les 5 dernières années

Sur les 117 km de linéaire de RD concernés par ce PPBE, on relève durant ces 5 dernières années 9 opérations linéaires.

4.7.1 Liste des opérations linéaires

RD	Programmation	Année	PR	Localisation	Nature des travaux	Coût
RD 1029	Sécurité	2014	51+500	Hameau de Petit-Blangy à BLANGY-TRONVILLE	Revêtement	51 750 €
RD 1029	Sécurité	2014	54+000	Hameau du Château du Bois de l'Abbé à CACHY	Revêtement phonique	103 500 €
RD 934	Sécurité	2017	13+000	Hameau de Cambuse à ANDECHY	Revêtement	92 000 €
D1001	Sécurité	2017	Du 46+437 au 47+762	FLIXECOURT (partie Est)	Revêtement phonique	225 000 €
D1001	Sécurité	2017	Du 16+122 au 18+013	DURY	Revêtement phonique	300 000 €
D929	Sécurité	2017	Du 2+994 au 4+260	PETIT-CAMON	Revêtement phonique	350 000 €
D934	Sécurité	2019	38+000	Hameau de la Grenouillère à BOVES	Revêtement phonique	207 000 €
D934	Sécurité	2019	Du 33+041 au 34+235	DOMART-SUR-LA-LUCE	Revêtement phonique	350 000 €
D934	Sécurité	2019	27+000	Hameau de la Maison Blanche à MEZIERES-EN-SANTERRE	Revêtement	86 250 €
D934G	Sécurité	2020	38+000	Hameau de la Grenouillère à BOVES	Revêtement phonique	207 000 €
D934	Sécurité	2021	Du 17+339 au 18+216	BOUCHOIR	Revêtement phonique	180 000 €

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

Ces travaux sont susceptibles d'avoir réduit potentiellement les PNB de chacune de ces traversées de communes ou de hameau.

Tableau d'exposition ¹ affiné							Réalizations			
Commune	Code INSEE	Population ²	Habitations ²	Dont individuelles ³	Dont collectives ³	Traité en enrobés phoniques	Revêtement neufs non phonique	Autres aménagements	Localisation	
Mers-les-Bains	80533	215	219	140	79			149	Centre	
Flixecourt	80318	180	130	112	18	180			Centre	
Fouillois	80338	110	88	83	5				Centre	
Dury	80261	70	47	44	3	70			Centre	
Villers-Bretonneux	80799	50	39	30	9				Centre	
Daours	80234	20	9	9	0				Centre	
Camon	80164	20	10	10	0	20			Petit-Camon	
Corbie	80212	8	5	2	3				Centre	
Boves	80131	5	1	1	0				La Grenouillère	
Mézières-en-Santerre	80545	5	2	2	0		5		Maison Blanche	
Blangy-Tronville	80107	4	2	2	0		4		Petit-Blangy	
Oust-Marest	80714	3	1	1	0				Gros-Jacques	
Cachy	80159	3	2	3	0	3			Château du Bois de l'Abbé	
Andechy	80023	2	1	1	0	Non retenu au final comme PNB			La Cambuse	
Bouchoir	80116	1	1	1	0	Non retenu au final comme PNB			La Râperie	
Total		696	557	441	117	273	9	215		

¹ exposition au dépassement de seuil relatif aux cartes de type C

² population et habitations sous-évaluées par rapport aux CBS pour ne retenir que les façades effectivement exposées

³ estimation suite à un travail de terrain

4.8 L'étude acoustique suite aux travaux réalisés

Le Conseil départemental de la Somme a fait appel à un bureau d'études spécialisé en mesure acoustique (Qcs services). Ce dernier a réalisé une campagne de mesures en novembre 2019. Cette étude portait sur les PNB mesurés en 2013 et sur lesquels des travaux ont été réalisés afin de mesurer l'impact de ces derniers sur le bruit subit par les riverains des RD concernées.

Il s'agit de

- traversée d'agglomération de Flixecourt, le long de la RD 1001,
- traversée de Dury, le long de la RD 1001,
- traversée de Petit-Camon, le long de la RD 929,
- hameau de la Grenouillères, à Boves, le long de la RD934,
- hameau de Maison-Blanche, à Mézières-en-Santerre, le long de la RD934,
- hameau de Petit-Blangy, à Blangy-Tronville, le long de la RD1029,
- hameau du Château du Bois de l'Abbé, à Cachy, le long de la RD1029.

Une recherche de PNB a également été commandée sur la section de la RD 940 à Saint-Valery-Sur-Somme où le trafic est passé au-dessus de la barre des 8 200 véh/j afin de pouvoir anticiper sur les travaux de renouvellement de la couche de roulement qui doit intervenir en 2022 donc avant la phase 4 du PPBE.

Les résultats de cette étude sont repris dans le tableau ci-dessous.

Voirie	Valeur		Trafic			Laeq (6h-18h)			Laeq (18h-22h)			Laeqv (22h-6h)			Lden			Lnight			PNB	
	Seuil					70 dB			70 dB			65 dB			68 dB			62 dB				
	Secteur	Revêtement	2013	2019 mesuré	Ecart	2013	2019	Ecart	2013	2019	Ecart	2013	2019	Ecart	2013	2019	Ecart	2013	2019	Ecart	2013	2019
RD 1001	Traversée d'agglomération Flixecourt	Enrobés phoniques 2014	9 283	9 006	-277	69,7	72,8	3,1	71,9	71,1	-0,8	63,9	62,9	-1	70,9	70,6	-0,3	60,6	59,9	-0,7	41	41
	Dépassement					-0,3	2,8		1,9	1,1		-1,1	-2,1		2,9	2,6		-1,4	-2,1			
RD 1001	Traversée d'agglomération Dury	Enrobés phoniques 2017	11 184	12 114	930	70,5	69,1	-1,4	69,8	66,9	-2,9	63,3	64	0,7	69,5	68,8	-0,7	60,3	61	0,7	79	75*
	Dépassement					0,5	-0,9		-0,2	-3,1		-1,7	-1		1,5	0,8		-1,7	-1			
RD 929	Traversée d'agglomération Petit Camon	Enrobés phoniques 2017	9 952	10 370	418	69,4	69,5	0,1	70,8	66	-4,8	68,1	63,2	-4,9	72,1	68,3	-3,8	65,1	60,2	-4,9	10	4
	Dépassement					-0,6	-0,5		0,8	-4		3,1	-1,8		4,1	0,3		3,1	-1,8			
RD 934	Hameau de la Grenouillère Boves	Enrobés phoniques 2019	15 662	21 966	6304	71,3	75,3	4	68,2	72	3,8	62,8	67,5	4,7	69,2	73,4	4,2	59,8	64,5	4,7	2	1
	Dépassement					1,3	5,3		-1,8	2		-2,2	2,5		1,2	5,4		-2,2	2,5			
RD 934	Maison Blanche Mézières en Santerre	Enrobés 2019	10 827	11 897	1070	72,5	74,8	2,3	74,6	73,5	-1,1	67,2	66,5	-0,7	73,2	73,2	0	64,2	63,5	-0,7	5	5
	Dépassement					2,5	4,8		4,6	3,5		2,2	1,5		5,2	5,2		2,2	1,5			
RD 1029	Hameau de Petit Blangy Blangy Tronville	Enrobés 2014	10 913	12 432	1519	70,1	74,5	4,4	72,7	73,5	0,8	63,8	65,6	1,8	70,6	72,8	2,2	60,8	62,6	1,8	4	4
	Dépassement					0,1	4,5		2,7	3,5		-1,2	0,6		2,6	4,8		-1,2	0,6			
RD 1029	Hameau Château Bois l'Abbé Cachy	Enrobés phoniques 2014	10 913	12 432	1519	76	77,5	1,5	74,5	75,1	0,6	67,5	70,1	2,6	74,3	76	1,7	64,5	67,1	2,6	2	2
	Dépassement					6	7,5		4,5	5,1		2,5	5,1		6,3	8		2,5	5,1			

Ce comparatif entre 2013 et 2019 avec les travaux effectués sur les revêtements montrent que la mise en place d'un enrobé phonique ne permet pas de résorber la totalité des bruits issus du trafic.

Analyse détaillée par secteur :

La traversée de Flixecourt (RD 1001)

L'étude montre qu'excepté sur la période 6h-18h les enrobés phoniques ont eu pour conséquence de baisser le niveau sonore, mais sans passer en dessous des seuils permettant de réduire les PNB dans la commune.

Ces enrobés ont déjà 5 ans et ils ont peut-être déjà perdus de leur efficacité.

Il faut également noter que le trafic est plutôt en baisse ce qui minimise encore plus les résultats.

La traversée de Dury (RD 1001)

Les enrobés sont plus récents, et ces travaux de revêtement ont été accompagnés de travaux d'aménagement de cadre de vie qui ont permis de réduire les vitesses. Ces travaux ont permis une baisse de niveau sonore de 1.4 dB sur la période 6h-18h et de 2.9 dB sur la période 18h-22h. Les chiffres de nuit sont par contre en augmentation sans dépasser le seuil. A noter que ces chiffres s'accompagnent d'une hausse du trafic.

La traversée de Petit Camon (RD 929)

Les enrobés phoniques ont été mis en œuvre en 2017 et une limitation de vitesse à 50km/h a été mise en place sur l'ensemble de la traversée.

Cela a pour conséquence d'avoir une baisse significative du niveau sonore et une baisse des PNB.

Hameau de la Grenouillère à Boves (RD 934)

Les enrobés phoniques n'ont eu aucun effet du fait de l'augmentation importante du trafic, 40% essentiellement dus à l'arrivée d'Amazon et les nombreux poids lourds qui vont sur le site.

Hameau Maison Blanche à Mézières en Santerre (RD 934)

La traversée du hameau a fait l'objet de travaux d'enrobés « classiques » dans le sens Amiens Roye mis en œuvre en 2019 permettent d'avoir une légère baisse du niveau sonore, mais sans pour autant pouvoir supprimer les PNB. Là-aussi le trafic est en augmentation.

Hameau de Petit Blangy à Blangy-Tronville (RD 1029)

La traversée du Hameau est limitée à 70 km/h. Des travaux d'enrobés « classiques » ont été réalisés en 2014 et le trafic est en augmentation de 14% par rapport à 2013. Les mesures montrent une augmentation du niveau sonore de 2.2 dB de jour et de 1.8 dB de nuit entraînant des dépassements de seuil de 4.8 dB de jour et de 0.6 dB de nuit alors qu'en 2013 il n'y avait pas de dépassement de nuit.

Hameau du Château Bois l'Abbé à Cachy (RD 1029)

Le passage devant le hameau est limité à 80 km/h. Les vitesses relevées sont plus proches des 100 km/h. Le trafic est le même que sur le Hameau du Petit Blangy. Malgré la mise en place d'un enrobé phonique en 2014, le niveau sonore a augmenté de façon significative montrant les limites de ce matériaux.

Concernant la RD 940 à Saint-Valery-sur-Somme,

Le trafic automobile est passé au dessus du seuil des 8 200 véhicules par jour. L'étude phonique n'a pas identifié de PNB sur le secteur d'étude.

Voirie	Secteur	LAeq (6h-18h)	LAeq (18h-22h)	LAeq (22h-6h)	Lden	Lnight	Nb PNB après recalage
RD 940	Ferme de Roisigny, St Valéry sur Somme	67.5	64.9	52.7	64.0	49.7	0
Valeur seuil		70	70	65	68	62	
Dépassement de la valeur seuil		-	-	-	-	-	



5. Le plan d'actions 2020-2023

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 40 km/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. Cette analyse est confirmée par les résultats de l'étude acoustique menée pour la présente révision.

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 3 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 sur le développement des aires de covoiturages sous maîtrise d'ouvrage départementale et l'actualisation du schéma cyclable départemental permettront à terme une réduction du trafic automobile et par conséquent des nuisances sonores qu'il engendre.

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. Les travaux d'aménagement de la traversée sont en cours. Ils sont prévus sur 2 années. Le motif est principalement sécuritaire. L'objectif de cet aménagement de cadre de vie est de réduire la largeur de la chaussée, d'aménager les espaces pour les piétons faire des plantations et sécuriser les intersections. Une réduction de la nuisance sonore peut donc être raisonnablement attendue dans cette commune. Le Département de la Somme accompagne ces travaux avec la mise en œuvre d'une nouvelle couche de surface en enrobés phoniques.

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

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. Ce projet a été revu et ne concerne plus que la déviation de Fouilloy. Toutefois, il permettrait une diminution des nuisances sonores, pour les riverains de la RD1 dans Fouilloy (Hippolyte Noiret). Le planning prévisionnel des études et travaux amène à une mise en service de l'infrastructure à l'horizon 2026.

Ainsi, à travers ce projet de contournement, ce serait les points noirs de bruit de ces trois communes qui seraient traités, ce qui représente près de 100 habitants soit 14.5% 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

Comme indiqué dans les actions réalisées, le Département a émis un avis sur les documents constitutifs de l'arrêté de 2016. Il est nécessaire de mettre à jour ce document pour qu'il prenne en compte les trafics réels mesurés et que le classement soit cohérent sur l'ensemble des axes. Le Département a pour cela sollicité les services de l'Etat pour être à nouveau associé à la démarche.

5.2.2.2 Développement des aires de covoiturage

Le Département voté en février 2021 son schéma des aires de covoiturage.

Dans un contexte d'évolution du prix des carburants et de la prise en compte du changement climatique, les Français changent leurs habitudes et n'hésitent plus à avoir recours à des modes de déplacement alternatifs ou partagés.

Le covoiturage organisé repose sur 3 piliers que sont l'aménagement d'aires de covoiturage, la mise en relation et la communication.

Le Département a défini une aide à la mise en place d'aires de covoiturage dans le cadre de la politique territoriale 2017-2020. À ce jour, aucune demande n'a été formulée. Le Pays Baie de Somme Trois Vallée rejoint par l'ADUGA et le PETR Cœur des Hauts de France a mis en place avec un opérateur la plateforme Roulezco sans grand succès par manque de visibilité du site et des aires identifiées, mais mal signalées.

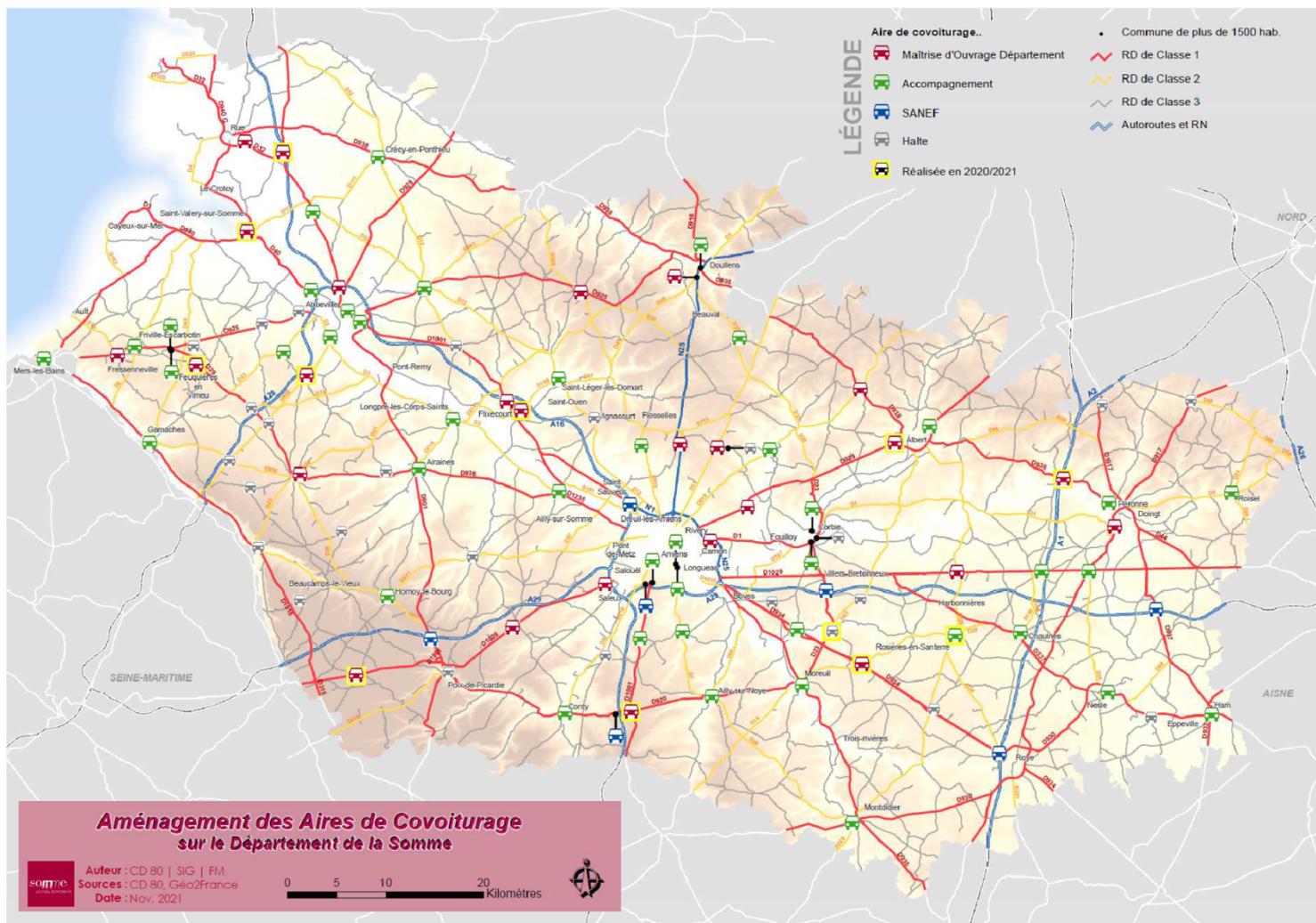
Ces éléments montrent qu'il y a un véritable besoin de cohérence et d'une échelle pertinente pour chaque pilier. Ainsi, le Département de la Somme apparaît comme légitime pour réaliser un schéma d'aménagement des aires de covoiturage avec pour objectifs de créer un maillage d'aires dimensionnées en fonction de la potentialité des territoires, de créer une signalétique assurant une bonne lisibilité du service et de relayer l'information au travers de son site internet avec une passerelle vers la plateforme régionale.

L'idée n'est pas de créer une multitude d'aires, mais de trouver un maillage cohérent, adapté aux usages des Samariens et qui s'appuie sur l'existant afin de minimiser les investissements de voirie et de se concentrer sur l'identification des aires moyennant une signalétique reconnaissable et une communication moderne au moyen des sites internet du Département et de la Région.

Les premières aires inscrites dans le projet de schéma de 2020 ont été réalisées en 2020 et 2021.

Les axes à forte circulation sont ciblés en priorité. Les axes figurants dans le PPBE sont donc concernés très directement. Les études sur les comptages et les différentes réflexions établies dans le cadre des documents d'urbanisme montrent qu'il s'agit essentiellement de déplacements pendulaires qui sont observés. Cette situation est donc très favorable à la pratique du covoiturage.

La carte ci-dessous reprenant les aires inscrites avec la classification des RD sur lesquelles ou à proximité des quelles elles sont implantées.



5.2.2.3 Actualisation du schéma cyclable départemental

Le Conseil départemental de la Somme a souhaité redonner un élan à son schéma cyclable départemental voté en 2015 afin de redéfinir une politique plus volontariste en matière de développement et de promotion de la pratique du vélo. Le Département va maintenant assurer la maîtrise d'ouvrage du réseau cyclable structurant tant pour le loisir que pour l'utilitaire. Il travaille également à des modalités de financement pour les axes inscrits au schéma comme réseau d'intérêt local.

5.2.2.3 Développement d'un réseau points nœuds cyclables

Le réseau de points nœuds cyclable a vocation à couvrir à terme l'ensemble du Département. La première phase de ce réseau après la zone test évoquée au point 4.4.3 doit être achevée pour 2021. Le Département va continuer le travail sur le reste du département en réservant une action dans son programme budgétaire au développement des modes doux.

5.2.2.4 PPBE 4^{ème} échéance

Les 3 années à venir seront consacrées au travail nécessaire à l'élaboration de la quatrième échéance. Il s'agira d'une révision totale. Au titre de cette échéance, les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) devront être publiées pour le 30 juin 2022 au plus tard et les PPBE correspondants pour le 18 juillet 2023 au plus tard.

Cette 4^e échéance verra aussi la mise en œuvre de nouveau mode de calcul d'évaluation du bruit, conformément à l'annexe II de la directive européenne 2002/49/CE, modifiée par la directive européenne 2015/996/CE du 19 mai 2015 établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit.

Dans ce cadre, à partir de la publication des CBS, le Département devra mener des études phoniques complémentaires afin de déterminer les PNB en fonction de ces nouvelles cartes.

5.2.3 Les actions spécifiques du PPBE

5.2.3.1 La pose d'enrobés phoniques

Durant les 3 années à venir, le service chaussée et dépendances de la Direction des Routes s'engage à poser des enrobés phoniques sur la RD 934 sur les sections définies dans le tableau ci-dessous. La traversée de Villers-Bretonneux a déjà été traitée en 2020, 2021 et se poursuit cette année.

RD	Programmation	Année	PR	Localisation	Nature des travaux	Coût
D934G	Sécurité	2023	27+000	Hameau de la Maison Blanche à MEZIERES-EN-SANTERRE	Revêtement	86 250 €
D934G	Sécurité	2024	17+200	Hameau de la Râperie à BOUCHOIR	Revêtement	92 000 €
RD 934G	Sécurité	2025	13+000	Hameau de Cambuse à ANDECHY	Revêtement	92 000 €
RD 1029	Traverse d'agglô	2020-2022	Du PR 57 au PR 59	VILLERS-BRETONNEUX	Revêtement phonique	471 000 €

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.

5.2.3.2 Traitement des habitations

L'étude acoustique menée montre suivant la configuration des lieux la limite de l'efficacité d'un enrobé phonique. La traversée de Flixecourt en est l'exemple avec un profil en long présentant des pentes et rampes importantes et un trafic notamment PL passant très proche des habitations.

Dans les trois années à venir, le Département n'envisage pas de traitement de résorption de PNB.

Un travail avec la commune de Flixecourt devra être lancé afin d'étudier les différentes possibilités de réduction de vitesse et d'aménagement de la traversée (zone 30 par

exemple) permettant une baisse de la nuisance sonore avant d'envisager des solutions de traitement à la façade estimés à 1,3M€ pour les 130 habitations concernées.

Consultation

Comme l'exige la réglementation, l'arrêt-projet du PPBE phase 3 doit être mis à la disposition du public sur le site internet du Conseil départemental de la Somme. En plus de cette publication numérique obligatoire, le Département de la Somme fait le choix de disposer également une version papier de ce document à l'accueil du siège du Conseil départemental. Cette mise à disposition du public se tiendra du **11 juillet 2022 au 12 septembre 2022**, respectant ainsi les deux mois de consultation réglementaire. Un registre papier et numérique seront spécialement mis en place durant cette période pour recueillir les observations du public. Cette phase de consultation sera précédée, deux semaines auparavant, le **21 juin 2020**, d'une publication d'une annonce dans un journal quotidien régional expliquant le contenu du document et les modalités d'accès.

Conclusion

Le PPBE 3ème phase du Conseil départemental 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.

Cette phase est l'occasion pour les services d'évaluer les actions qui ont été mise en œuvre et d'adapter les solutions à mettre en œuvre pour réduire l'exposition au bruit des Samariens.

Au cours des trois prochaines années, c'est toute une série de mesures, propre au PPBE ou non, qui conjointement vont contribuer 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 2022, interviendra la quatrième échéance du PPBE avec la réalisation de nouvelles cartographies. C'est l'occasion d'actualiser les cartes en fonction des évolutions de trafic et du contexte de chacune des routes départementales concernées. Ce travail a déjà commencé en début 2020 avec la transmission aux services de l'Etat des chiffres du trafic 2018 sur les routes départementales avec leurs caractéristiques principales. En 2021, le Département a apporté sa contribution aux services de l'Etat qui travaillent sur les nouvelles cartes de bruit stratégiques.

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. Le PPBE du département de la Somme, a été approuvé en juin 2014. Le présent PPBE constitue la phase 3. Il s'agit d'une légère révision qui se base sur les cartes de bruit stratégique de la phase 2 reconduites par arrêté préfectoral du 8 octobre 2018. Cette révision permet de faire un premier bilan des actions du Département en faveur de la réduction des nuisances sonores.

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 (voirie passé dans le domaine communal), 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.

Les mesures acoustiques, effectuées en septembre 2013, ont permis d'identifier des dépassements de seuil. Suite aux travaux notamment de revêtement, le Département a fait réaliser une étude acoustique sur les secteurs aménagés.

Le comparatif des mesures avant et après travaux montre que la mise en œuvre d'enrobés acoustiques ne permet pas seule à baisser significativement le niveau sonore engendré par le trafic routier. Par contre, lorsque ces travaux s'accompagnent de travaux permettant de limiter ou réduire la vitesse, le gain devient plus important et il permet de diminuer les points noirs de bruit.

Le plan d'action défini dans le présent PPBE est établi pour la période 2020 - 2022. En effet, conformément à la législation européenne, l'échéance n°4 du PPBE est prévue pour 2022.

Ce plan d'actions reprend les éléments inscrit dans le PPBE phase 2 et complété avec les actions déjà engagées par le Département 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 le développement des axes modes doux, le réseau de points nœuds cyclable « Somme à vélo », les actions en faveur du covoiturage.

En plus de ces actions indirectes, le Conseil départemental continue son programme d'actions de lutte directe contre les nuisances sonores. Au cours des 3 prochaines années, ce sont 4 chantiers qui vont être réalisés permettant de réduire les nuisances sonores sur 2 axes que sont la RD 934 (Roye-Amiens) et la RD 1029 dans Villers-Bretonneux.

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 Fouilloy, et des travaux de la traversée de Villers-Bretonneux.

Ces actions viennent en complément d'une série de travaux entrepris durant la dernière décennie, par le Département de la Somme, 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.

Le Département va également mettre en place une aide exceptionnelle aux collectivités afin d'aménager les traverses d'agglomérations (aménagement de sécurité et de réduction des vitesses) 2022-2024

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.

Conseil départemental de la Somme

43 rue de la République

CS 32615

80026 AMIENS cedex

03 22 71 80 80

contact@somme.fr

