

TOPOGRAPHIE – IMPLANTATION – EXPERTISE – COPROPRIETE – BORNAGE – URBANISME
ETUDE D'AMENAGEMENT RURAL & URBAIN – SYSTEME D'INFORMATION GEOGRAPHIQUE – C.A.O / D.A.O

Département de l'Oise

COMMUNE DE BONNEUIL-LES-EAUX

10

PLAN LOCAL D'URBANISME



ARRET

Vu pour être annexé à la
délibération du **16.05.18**

ENQUETE PUBLIQUE

Vu pour être annexé à l'arrêté
du

APPROBATION

Vu pour être annexé à la
délibération du

EXECUTOIRE

A compter du

Annexe PRESCRIPTIONS D'ISOLEMENT ACOUSTIQUE

Aménagement Environnement Topographie

Société A Responsabilité Limitée

E-mail : aet.geometres@orange.fr

Site : www.aet-geometres-urbanisme-vrd.fr

2, rue de Catillon
B.P. 225
60132 St Just-en-Chaussée
Tél : 03 44 77 62 30
Fax : 03 44 77 62 39

12-14, rue St Germain
60200 Compiègne
Tél : 03 44 20 28 67
Fax : 03 44 77 62 39

PRESCRIPTIONS D'ISOLEMENT ACOUSTIQUE / NOTICE GENERALE

La RD 1001

La RD 1001 constitue la voie de desserte principale de la commune. Elle traverse le territoire du nord au sud ainsi qu'une partie du bourg au lieu-dit la Folie-Bonneuil. Elle permet de rejoindre au Sud la commune de Breteuil (pôle commercial), et au Nord la commune d'Essertaux en direction d'Amiens, qui dispose d'un échangeur autoroutier pour l'A16 (reliant Amiens et Paris notamment).

Suivant l'arrêté du Préfet de l'Oise, en date du 23 novembre 2016, portant sur l'approbation du classement sonore des infrastructures de transports routiers du département de l'Oise, la RD n°1001 présente 3 tronçons :

- * De la limite du territoire communal à la partie agglomérée : classement en catégorie sonore 3
- * Dans le bourg aggloméré : classement en catégorie sonore 4
- * du bourg de Bonneuil les eaux à la partie agglomérée d'Esquennoy : classement en catégorie sonore 3

Les portions classées en catégorie sonore n°3 sont soumises à une distance de 100 mètres de part et d'autre de l'infrastructure, où s'imposent des mesures d'isolation acoustique aux maîtres d'ouvrages de bâtiments d'habitations, d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

La portion limitée à 50 km/h classée en catégorie sonore n°4 est soumise à une distance de 30 mètres de part et d'autre de l'infrastructure, où s'imposent des mesures d'isolation acoustique aux maîtres d'ouvrages de bâtiments d'habitations, d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

Cet arrêté est joint au présent document en annexe 1.

L'autoroute A16

Le territoire communal est traversé par l'autoroute A16.

Cette voie ne dessert pas directement le territoire mais l'accès à cette importante infrastructure peut notamment se faire à Hardivillers.

Le Préfet de l'Oise, par arrêté du 12 décembre 2011, a approuvé les cartes de bruit concernant les autoroutes A1 et A16 sur le département de l'Oise.

Chaque carte de bruit comporte les documents suivants :

- Les représentations graphiques au 1/25000^{ème} ci-après :

- * une carte des zones exposées au bruit selon l'indicateur Lden, à l'aide des courbes isophones allant de 55db(A) à 75 dB(A) et plus, par pas de 5dB(A) ;
- * une carte des zones exposées au bruit selon l'indicateur Ln, à l'aide de courbes isophones allant de 50 dB (A) à 70 dB (A), et plus, par pas de 5dB(A) ;
- * une carte des secteurs affectés par le bruit arrêtés en application de l'article L571-10 du code de l'environnement ;
- * une carte des zones où l'indicateur Lden dépasse 68 dB(A) ;
- * une carte des zones où l'indicateur Ln dépasse 62 dB (A)

- Des tableaux de données fournissant une estimation des populations, des surfaces et des établissements d'enseignement et de santé exposés au bruit dans ces zones ;
- Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration.

L'arrêté indique que les cartes de bruit est mise en ligne sur le site internet de la Direction Départementale des Territoires de l'Oise.

Le présent document contient au sein de l'annexe 2, l'arrêté du 12 décembre 2011.

Le Préfet de l'Oise, par arrêté du 26 juillet 2013, a approuvé les cartes de bruit stratégiques correspondant à la deuxième phase de la directive européenne 2002/49/CE. Elles concernent les tronçons des autoroutes A1 et A16 recensés à l'article 1 dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules.

Chaque carte de bruit comporte les documents suivants :

- Les représentations graphiques au 1/25000^{ème} ci-après :
 - * les zones exposées au bruit à l'aide des courbes isophones (cartes de type A). Ces courbes matérialisent des zones de même niveau sonore et sont tracés par pas de 5dB(A) à partir du seuil de 55db(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln ;
 - * les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le Préfet conformément au dernier classement sonore des voies en vigueur (cartes de type B) ;
 - * les zones concernant les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé où les valeurs limites sont dépassées (cartes de type C). Ces valeurs limites de niveau sonore sont pour les routes de 68 dB (A) en Lden et 62dB(A) en Ln ;
 - * les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence (cartes de type D)
- L'estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements de santé et d'enseignement situés dans les zones exposées au bruit et de la superficie exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55.65 et 75 dB(A) ;
- Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée ainsi qu'un exposé sommaire de la méthodologie employée pour l'étude.

L'arrêté indique que les cartes de bruit stratégiques sont publiées par voie électronique sur le site internet de la Direction Départementale des Territoires de l'Oise.

Le présent document contient, au sein de l'annexe 3, l'arrêté du 26 juillet 2013, les cartes extraites de Cartélie (DDT de l'Oise) des isophones jours phase 1 et 2 et des isophones nuit phase 1 et 2 et le mémoire non technique correspondant.

Le Préfet de l'Oise, par arrêté du 18 février 2015, a approuvé le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures de transport terrestre (routière et ferroviaire) de l'Etat dans l'Oise.

Cet arrêté ainsi que le PPBE sont annexés au présent document (annexe 4).

Par ailleurs, ces dispositions ont été complétées par le classement sonore de l'infrastructure. Suivant l'arrêté préfectoral du 23 novembre 2016, l'autoroute A16, sur le territoire de Bonneuil les eaux, a été classée en catégorie 2 créant ainsi une distance de 250 mètres de part et d'autre de l'infrastructure, où s'imposent des mesures d'isolation acoustique aux maîtres d'ouvrages de bâtiments d'habitations, d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique.

Il convient de se reporter à l'annexe 1 pour l'arrêté préfectoral du 23 novembre 2016.

Ainsi avertis, les constructeurs de bâtiments, promoteurs ou particuliers ont l'obligation de prendre en compte le bruit engendré par les voies bruyantes, par une protection phonique des constructions nouvelles en fonction de leur exposition sonore. Ils doivent prévoir la valeur d'isolement acoustique de la façade comprise entre 30 et 45 décibels, de manière à ce que les niveaux de bruit résiduels intérieurs ne dépassent pas 35 décibels de jour et 30 décibels de nuit.

L'isolation acoustique des établissements d'enseignement et de santé (hébergement et soins) et des hôtels est la même que celle imposée aux bâtiments d'habitation.

Résorption : protéger les bâtiments existants exposés à un bruit excessif

PRESCRIPTIONS D'ISOLEMENT ACOUSTIQUE

ANNEXE 1



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE L'OISE

Direction départementale
des territoires

Service de l'eau, de l'Environnement
et de la Forêt

Arrêté préfectoral portant approbation du classement sonore
des infrastructures de transports routiers
du département de l'Oise

LE PRÉFET DE L'OISE
Chevalier de la Légion d'Honneur

VU le Code de l'environnement, notamment les articles L571-10 et R571-32 à R571-43 relatifs au recensement et au classement des infrastructures de transports terrestres ;

VU le Code de la construction et de l'habitation, notamment les articles L111-11-1 et L111-11-2, et R111-4-1 relatifs aux caractéristiques acoustiques des habitations ;

VU le Code de l'urbanisme, notamment les articles R123-13 et R123-14, relatifs au périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres et les prescriptions acoustiques ;

VU la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit ;

VU le décret n°95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L111-11-1 du code la construction et de l'habitation, et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements ;

VU le décret n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation ;

VU le décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;

VU l'arrêté ministériel du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

VU les 314 arrêtés préfectoraux du 28 décembre 1999 portant approbation du classement sonore des infrastructures de transports terrestres pour les communes listées en annexe 1 ;

VU les 9 arrêtés préfectoraux du 5 janvier 2000 portant approbation du classement sonore des infrastructures de transports terrestres pour les communes listées en annexe 1 ;

VU l'arrêté préfectoral du 12 juillet 2000 portant approbation du classement sonore des infrastructures de transports terrestres sur la commune de Compiègne ;

VU les 3 arrêtés préfectoraux du 9 août 2001 portant approbation du classement sonore des infrastructures de transports terrestres sur les communes listées en annexe 1 ;

VU la consultation préalable des gestionnaires sur le trafic et les caractéristiques de leurs réseaux respectifs ;

VU les résultats des études réalisées par le bureau d'études ACOUPLUS, avec l'appui technique du CEREMA ;

VU la consultation des communes portant sur le classement sonore des infrastructures de transports routiers du 21 septembre 2015 au 21 décembre 2015 inclus, et les avis formulés ;

ARRETE

Article 1er : Les 327 arrêtés préfectoraux portant approbation du classement sonore des infrastructures de transports terrestres pour les communes listées en annexe 1 sont abrogés.

Article 2 : Le présent arrêté vise à approuver la révision totale du classement sonore de ces infrastructures. Le classement sonore comporte le présent arrêté, la liste des communes concernées (annexe 1), un atlas cartographique (annexe 2), et un récapitulatif des routes faisant l'objet d'un classement sonore (annexe 3).

Article 3 : Les dispositions de l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé sont applicables dans le département de l'Oise aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres définies en annexes 2 et 3 du présent arrêté.

Article 4 : La catégorie des infrastructures de transports terrestres est définie en fonction de leur niveau sonore. Le tableau ci-dessous indique la largeur du secteur affecté par le bruit de part et d'autre des tronçons, ainsi que le niveau sonore que les constructeurs doivent prendre en compte pour la construction de bâtiments inclus dans ces secteurs.

Niveau sonore de référence Laeq (6h – 22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h – 6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche
L>81	L>76	1	300 m
76<L≤81	71<L≤76	2	250 m
70<L≤76	65<L≤71	3	100 m
65<L≤70	60<L≤65	4	30 m
60<L≤65	55<L≤60	5	10 m

Les niveaux sonores des voies sont évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NF S31-30 « cartographie du bruit en milieu extérieur » :

- à une hauteur de 5 mètres au-dessus du plan de roulement ;
- à 2 mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les « rues en U » ;
- à une distance de l'infrastructure de 10 mètres, augmentés de 3 dB, pour les tissus ouverts.

Les notions de « rue en U » et « tissu ouvert » sont définies dans la norme citée précédemment.

Article 5 : Les bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique, à construire dans les secteurs affectés par le bruit, doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément à l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé.

Article 6 : Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et les périmètres des secteurs affectés par le bruit doivent être reportés par les maires des communes concernées, ainsi que les communes limitrophes, le cas échéant, dans les annexes des documents d'urbanisme (y compris plan d'occupation des sols), à titre d'information.

Il sera également fait mention du présent arrêté ainsi que des lieux où il peut être consulté.

Conformément aux dispositions des articles R410-11 et suivants du code de l'urbanisme, le certificat d'urbanisme informera le demandeur, lorsqu'il y a lieu, que son terrain se trouve dans le secteur affecté par le bruit d'une infrastructure de transport terrestre bruyante.

Article 7 : Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs et affiché pendant un mois à la mairie des communes concernées, ainsi que dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département. Le classement sonore est disponible sur le site internet des services de l'État dans l'Oise.

Article 8 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif d'Amiens, 14 rue Lemerchier, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 9 : Ampliation du présent arrêté sera adressé à :

- Mesdames et Messieurs les maires des communes concernées listées en annexe du présent arrêté
- Monsieur le Directeur Départemental des Territoires
- Messieurs les sous-préfets

Article 10 : Monsieur le secrétaire général de la préfecture de l'Oise, Messieurs les sous-préfets, le directeur départemental des Territoires de l'Oise et Mesdames et Messieurs les maires des communes listées en annexe sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Beauvais, le

23 NOV. 2016

Pour le préfet et par délégation,
le secrétaire général



Blaise GOURTAY

CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES DE L'OISE

ANNEXE 1

Communes ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral portant sur le classement sonore des infrastructures de transports terrestres en 1999, 2000 ou 2001

314 arrêtés ont été pris le 28 décembre 1999 sur les communes de :

Abbecourt, Abbeville-Saint-Lucien, Achy, Agnetz, Airion, Allonne, Amblainville, Andeville, Angicourt, Angy, Antheuil-Portes, Appilly, Apremont, Armancourt, Arsy, Auger-Saint-Vincent, Aumont-en-Halatte, Auneuil, Auteuil, Aux-Marais, Avilly-saint-Leonard, Avrechy, Avricourt, Avrigny, Baboeuf, Bacouel, Bailleul-sur-Therain, Barbery, Baron, Baugy, Beaulieu-les-Fontaines, Beaurains-les-nyon, Beaurepaire, Beauvais, Behericourt, Belle-Eglise, Bienville, Biermont-les-Précy, Blancfossé, Blicourt, Boissy-Fresnoy, Bonlier, Bonneuil-les-eaux, Boran-sur-Oise, Borest, Boubiers, Bouconvillers, Boury-en-Vexin, Boutencourt, Bornel, Brasseuse, Brenouille, Bresles, Breuil-le-sec, Breuil-le-Vert, Brunvillers-la-Motte, Bury, Cambronne-les-Clermont, Candor, Canly, Catenoy, Catigny, Cauffry, Chamant, Chambly, Chantilly, Chaumont-en-Vexin, Chepoix, Chevieres, Chiry-Ourscamps, Choisy-au-Bac, Choisy-la-Victoire, Cinqueux, Cires-les-Melo, Clermont, Conchy-les-Pots, Corbeil-Cerf, Cormeilles, Coudun, Couloisy, Courteuil, Courtieux, Coye-la-Forêt, Crépy-en-Valois, Creil, Crisolles, Cuigy-en-Bray, Cuise-la-Motte, Cuts, Cuvilly, Delincourt, Dieudonne, Duvy, Ecuville, Enencourt-Léage, Eragny-sur-Epte, Ermenonville, Esches, Espaubourg, Esquennoy, Essuiles, Estrees-saint-Denis, Eve, Fitz-James, Flavvy-le-Meldeux, Le-Plessis-Belleville, Flechy, Fleurines, Fontaine-Chaalis, Fontaine-Lavaganne, Fontaine-saint-Lucien, Fosseuse, Fouquerolles, Francieres, Fresnoy-en-Thelle, Fresnoy-le-Luat, Frocourt, Froissy, Gannes, Gaudechart, Goincourt, Golancourt, Gondreville, Gournay-sur-Aronde, Gouvieux, Gouy-les-Groseillers, Grandfresnoy, Grandvilliers, Guignecourt, Guiscard, Halloy, Hardivillers, Hemevillers, Hermes, Hondainville, Houdancourt, Jamericourt, Jaulzy, Jaux, Jonquieres, La-Chapelle-en-Serval, La-Chaussee-du-Bois-d'Écu, La-Herelle, La-Houssoye, La-Neuville-d'Aumont, La-Neuville-en-Hez, La-Neuville-saint-Pierre, La-Rue-saint-Pierre, Laberliere, Laboissiere-en-Thelle, Labosse, Lacroix-saint-Ouen, Lagny, Lagny-le-sec, Laigneville, Lamorlaye, Lataule, Lattainville, Laversines, Le-Crocq, Le-Fay-saint-Quentin, Le-Fayel, Le-Mesnil-en-Thelle, Le-Meux, Le-Plessier-sur-Bulles, Le-Plessis-Belleville, Le-Plessis-Brion, Le-Plessis-Patte-d'Oie, Les-Ageux, Levignen, Liancourt, Lierville, Lieuvillers, Litz, Longueil-sainte-Marie, Lormaison, Machemont, Maisoncelle-Tuileries, Margny-aux-Cerises, Margny-les-Compiègne, Marqueglise, Marseille-en-Beauvaisis, Maulers, Melicocq, Meru, Milly-sur-Therain, Monceaux, Monchy-Humieres, Monchy-saint-Eloi, Mondescourt, Mont-l'Éveque, Montagny-ste-Felicite, Montataire, Montepilly, Montherlant, Montmartin, Morangles, Morlincourt, Mortefontaine, Mortefontaine-en-Thelle, Mory-Moncrux, Mouy, Moyvillers, Nanteuil-le-Haudouin, Neuilly-en-Thelle, Neuilly-sous-Clermont, Nivillers, Noailles, Nogent-sur-Oise, Nointel, Noiremont, Nourard-le-Franc, Novillers-les-Cailloux, Noyon, Ognon, Ons-en-Bray, Ormoy-Villers, Oroer, Orry-la-Ville, Orvillers-Sorel, Ourcel-Maison, Paillart, Passel, Peroy-les-Gombries, Pimprez, Plailly, Plainval, Ponchon, Pont-sainte-Maxence, Pontarme, Pontoise-les-Noyon, Pontpoint, Porcheux, Porquericourt, Precy-sur-Oise, Puiseux-le-Hauberger, Puits-la-Vallée, Quinquempoix, Rainvillers, Rantigny, Raray, Remy, Ressons-l'Abbaye, Ressons-sur-Matz, Rhuis, Ricquebourg, Rieux, Rivecourt, Roberval, Rochy-Condé, Rocquencourt, Rosieres, Rouville, Rouvillers, Rouvroy-les-Merles, Roye-sur-Matz, Rully, Russy-Bemont, Sacy-le-grand, Sacy-le-petit, Salency, Sempigny, Senlis, Serans, Serfontaine, Sermaize, Silly-le-Long, Saint-Aubin-en-Bray, Saint-Crepin-Ibouillers, Saint-Felix, Saint-Germer-de-Fly, Saint-Just-en-Chaussée, Saint-Leu-d'Esserent, Saint-Martin-Longueau, Saint-Maximin, Saint-Omer-en-Chaussee, Saint-Paul, Saint-Remy-en-l'eau, Saint-Sulpice, Sainte-Eusoye, Sainte-Genevieve, Talmontiers, Tartigny, Therdonne, Thiers-sur-Theve, Thieuloy-saint-Antoine, Thiverny, Tillé, Trie-Chateau, Trie-la-Ville, Troissereux, Trosly-Breuil, Trumilly, Valdampierre, Valescourt, Varesnes, Vauchelles, Vauciennes, Vaumoise, Vendeuil-Caply, Venette, Ver-sur-Launette, Verberie, Verneuil-en-Halatte, Versigny, Vieux-Moulin, Villeneuve-les-Sablons, Villeneuve-sur-Verberie, Villers-sous-saint-Leu, Villers-saint-Barthélémy, Villers-Saint-Frambourg, Villers-saint-Paul, Villers-Vicomte, Vineuil-saint-Firmin, Warluis

9 arrêtés ont été pris le 5 janvier 2000 sur les communes de :

Bazicourt, Cambronne-les-Ribecourt, Clairoux, Janville, La-Neuville-sur-Ressons, Longueil-Annel, Montmacq, Ribecourt-Dreslincourt, Thourotte

1 arrêté a été pris le 12 juillet 2000 sur la commune de :

Compiègne

3 arrêtés ont été pris le 9 août 2001 sur les communes de :

Bornel, Breteuil, Pont-l'Éveque

CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES DE L'OISE

ANNEXE 2 ATLAS CARTOGRAPHIQUE

Carte générale du département de l'Oise

Carte secteur de Marseille en Beauvaisis (zoom Nord-Ouest)

Carte secteur de Breteuil / Saint Just en Chaussée (zoom Nord)

Carte secteur de Noyon (zoom Nord-Est)

Carte secteur de Beauvais (zoom Ouest)

Carte secteur de Clermont / Pont Sainte Maxence (zoom Centre)

Carte secteur de Compiègne (zoom Est)

Carte secteur de Amblainville (zoom Sud-Ouest)

Carte secteur de Chantilly (zoom Sud)

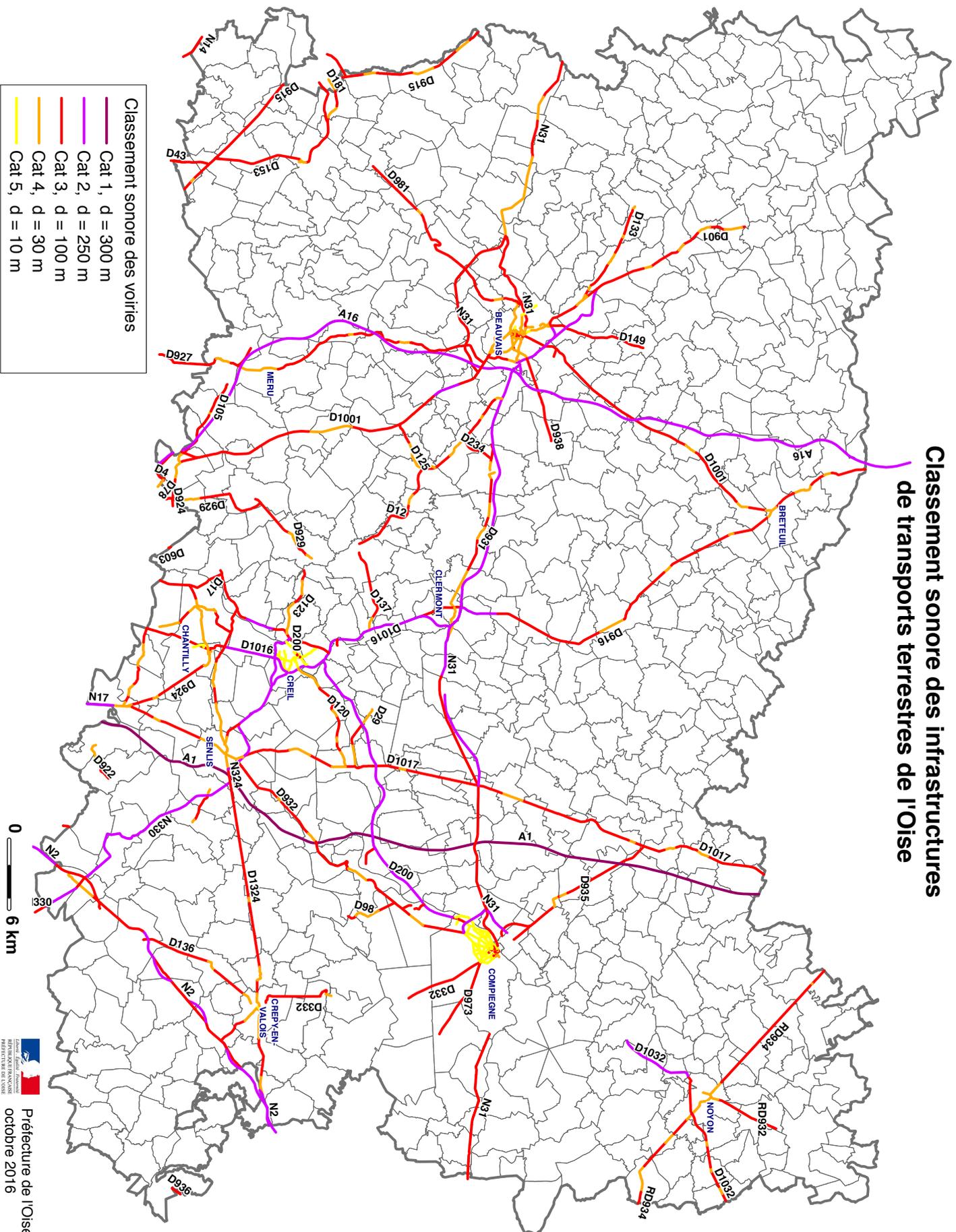
Carte secteur de Crépy en Valois (zoom Sud-Est)

Carte détaillée du secteur de Compiègne

Carte détaillée du secteur de Creil

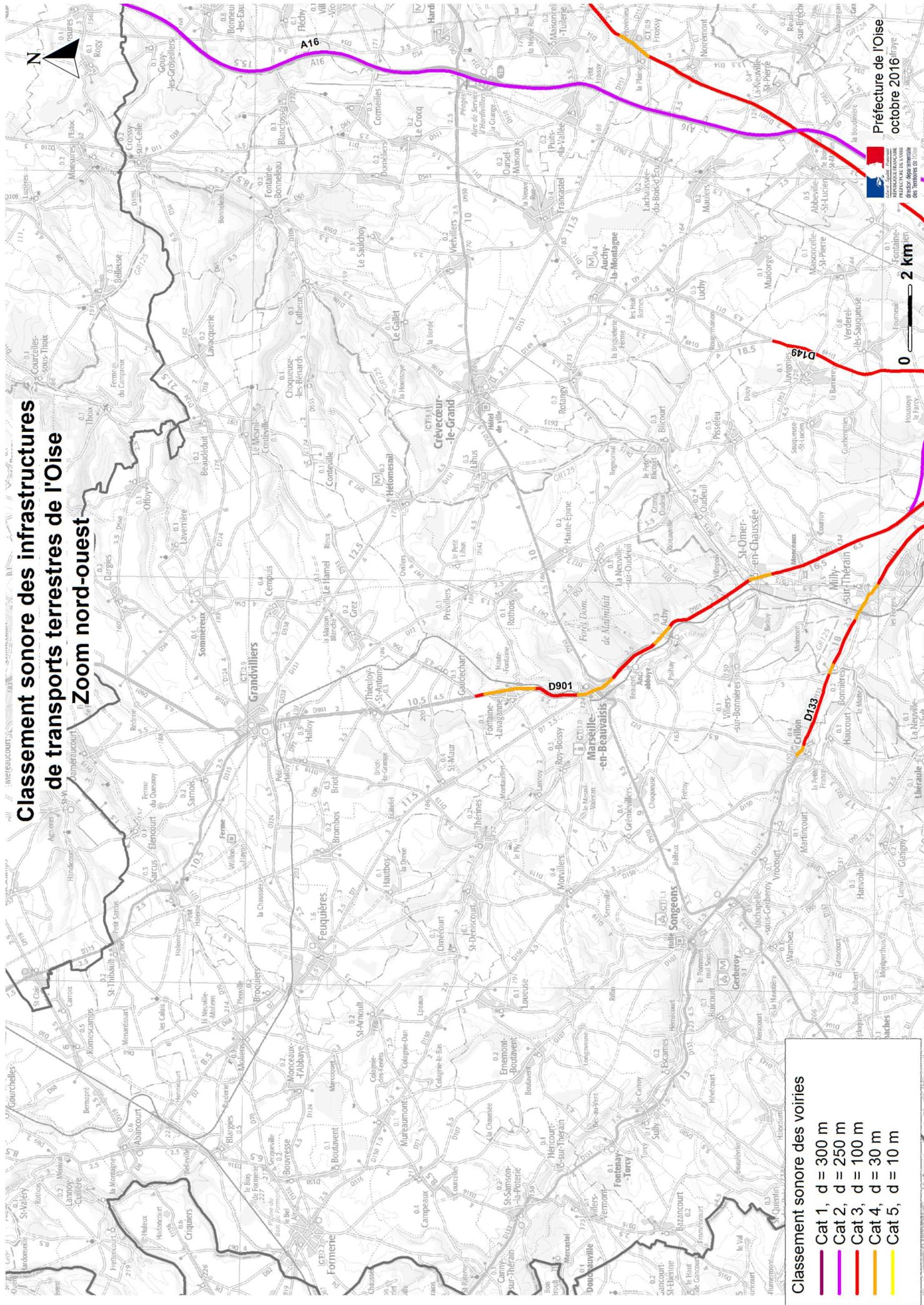
Carte détaillée du secteur de Beauvais

Classement sonore des infrastructures de transports terrestres de l'Oise



Classement sonore des infrastructures de transports terrestres de l'Oise

Zoom nord-ouest



Préfecture de l'Oise
octobre 2016 (trajet)



INFORMATION GÉOGRAPHIQUE
Département de l'Oise
des Territoires de l'Oise

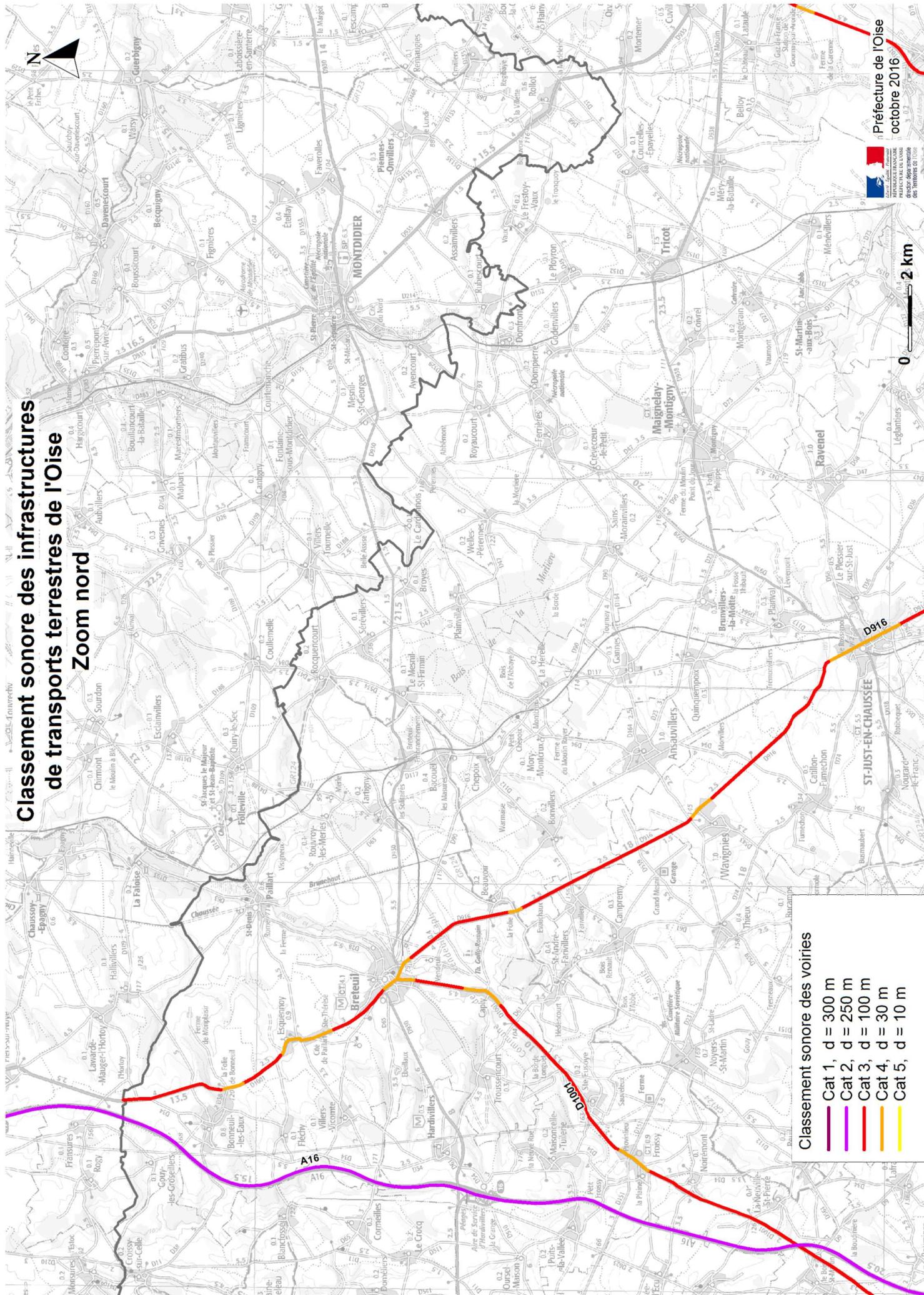
0 2 km

Classement sonore des voiries

- Cat 1, d = 300 m
- Cat 2, d = 250 m
- Cat 3, d = 100 m
- Cat 4, d = 30 m
- Cat 5, d = 10 m

Classement sonore des infrastructures de transports terrestres de l'Oise

Zoom nord



Classement sonore des voiries

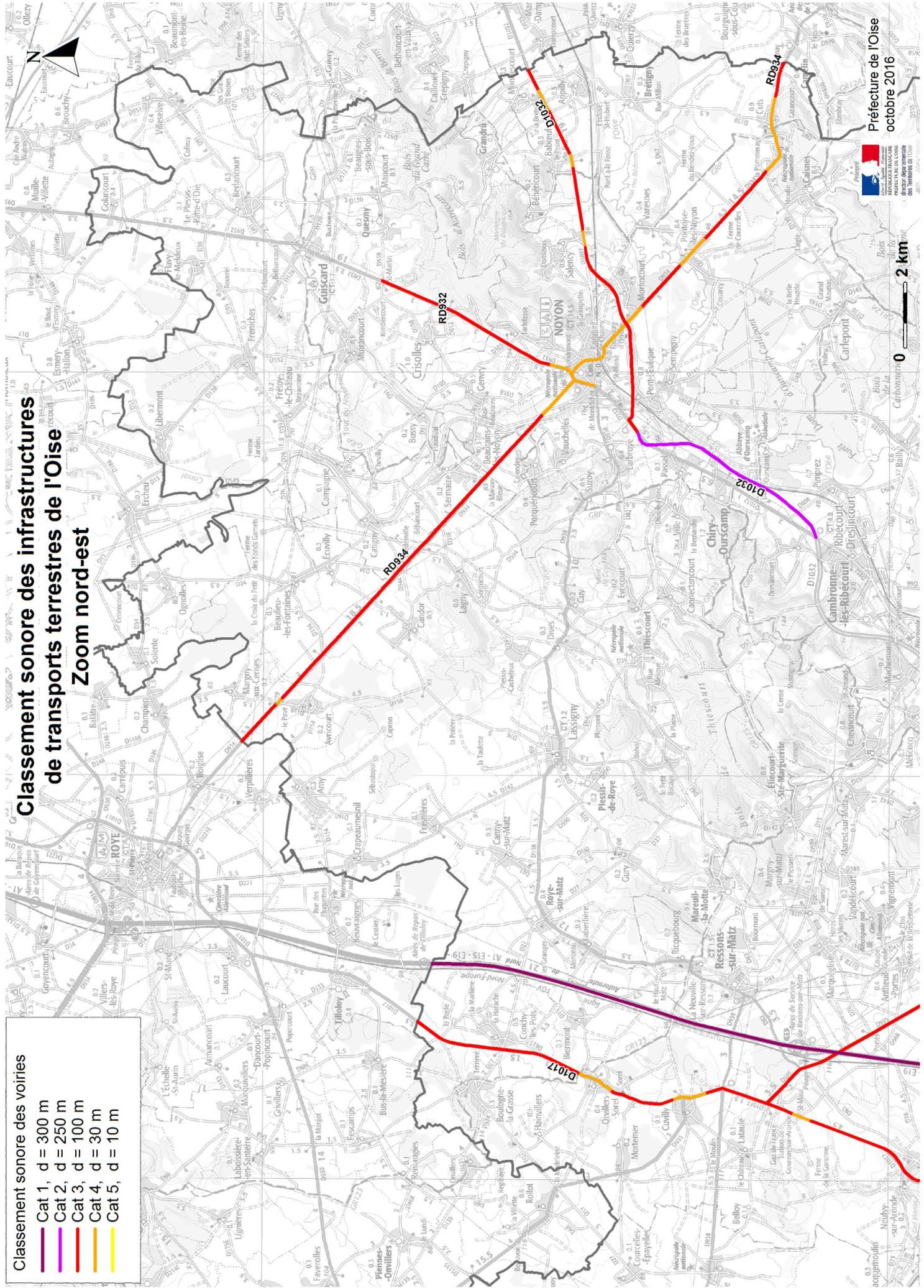
—	Cat 1, d = 300 m
—	Cat 2, d = 250 m
—	Cat 3, d = 100 m
—	Cat 4, d = 30 m
—	Cat 5, d = 10 m

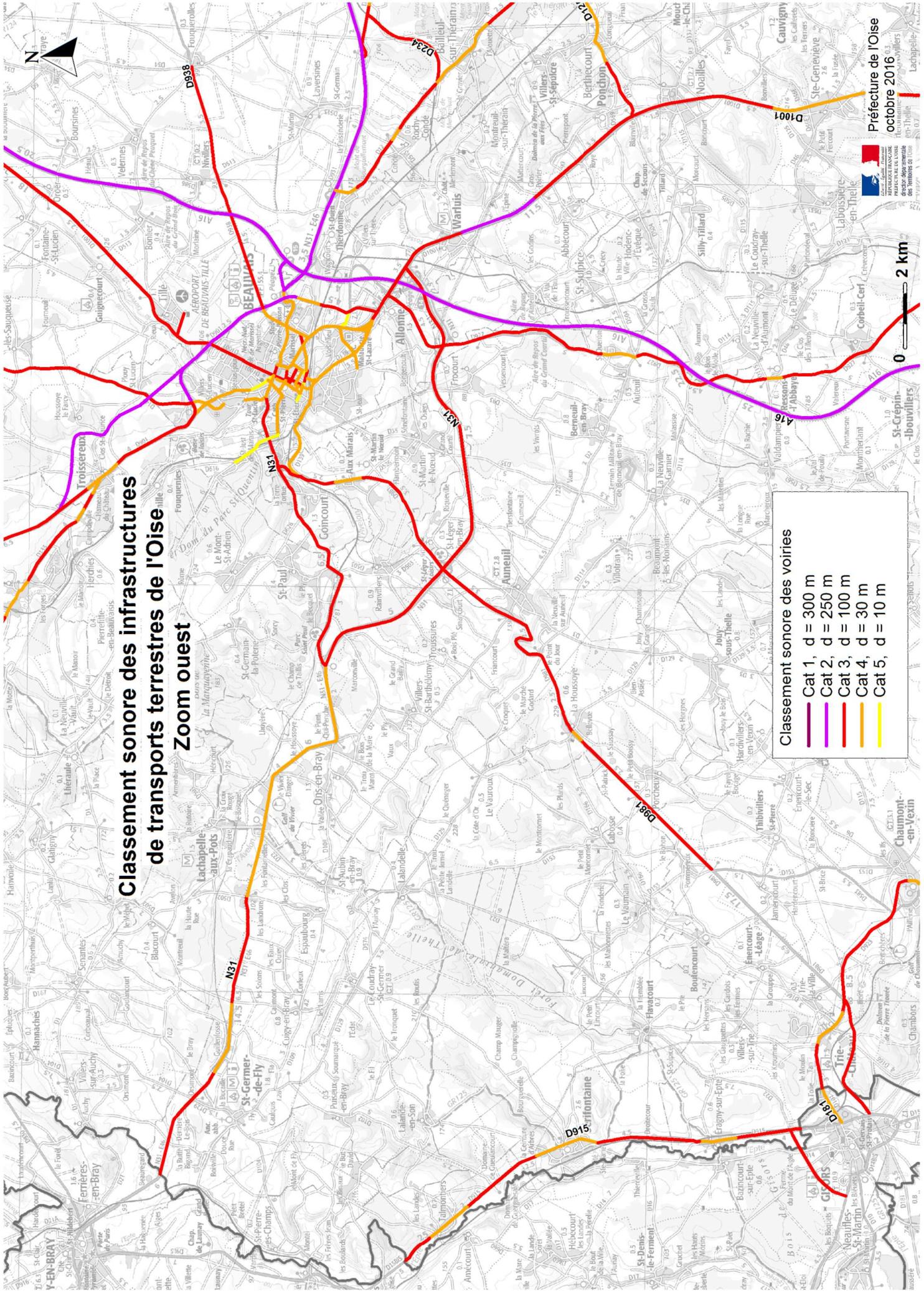
Classement sonore des voiries

- Cat 1, d = 300 m
- Cat 2, d = 250 m
- Cat 3, d = 100 m
- Cat 4, d = 30 m
- Cat 5, d = 10 m

Classement sonore des infrastructures de transports terrestres de l'Oise

Zoom nord-est





Classement sonore des infrastructures de transports terrestres de l'Oise

Zoom ouest

Classement sonore des voiries

—	Cat 1, d = 300 m
—	Cat 2, d = 250 m
—	Cat 3, d = 100 m
—	Cat 4, d = 30 m
—	Cat 5, d = 10 m

Préfecture de l'Oise
 octobre 2016

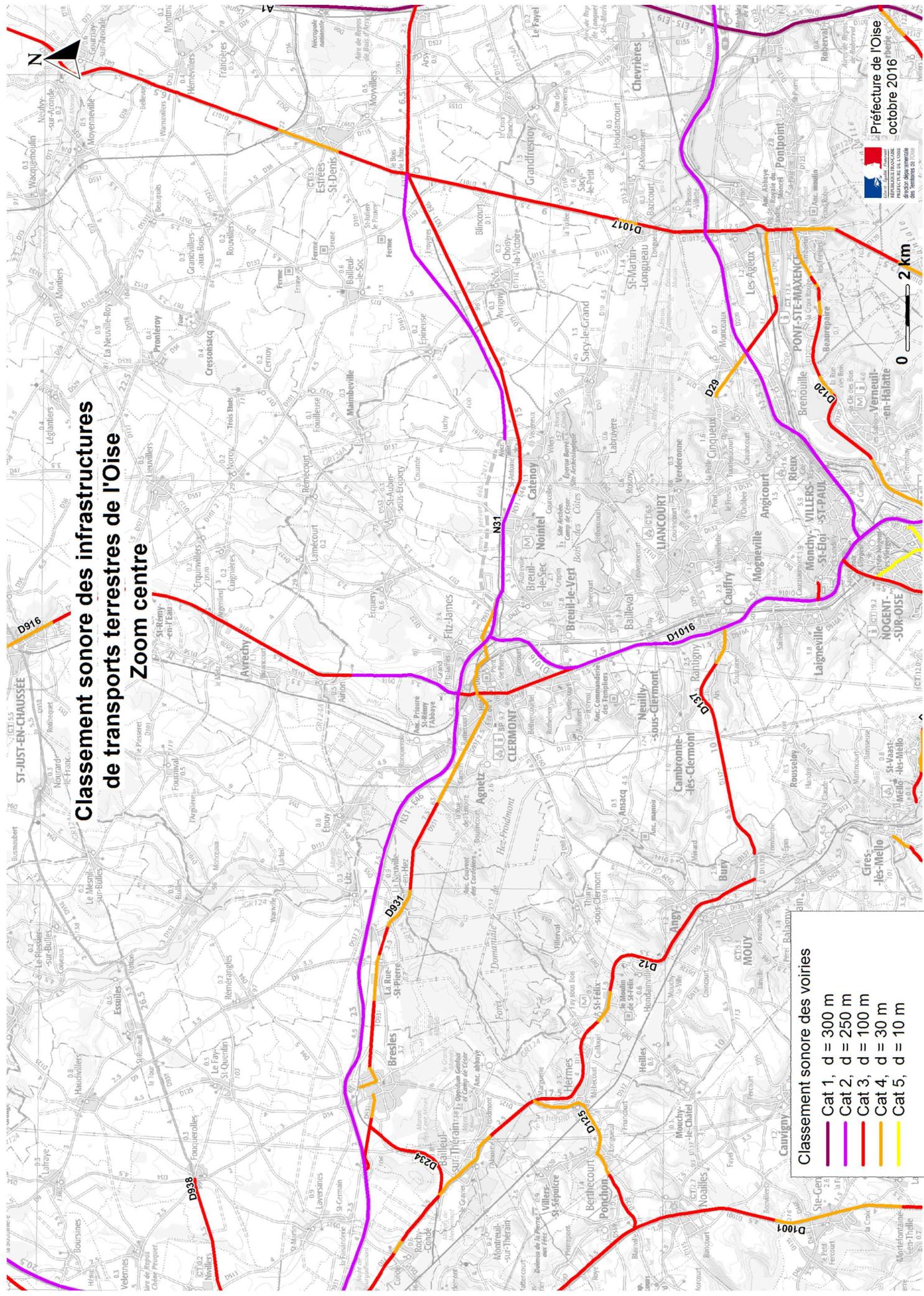


INTERCOMMUNALITÉ
 de la région de l'Oise
 des Vernois de l'Oise



Classement sonore des infrastructures de transports terrestres de l'Oise

Zoom centre

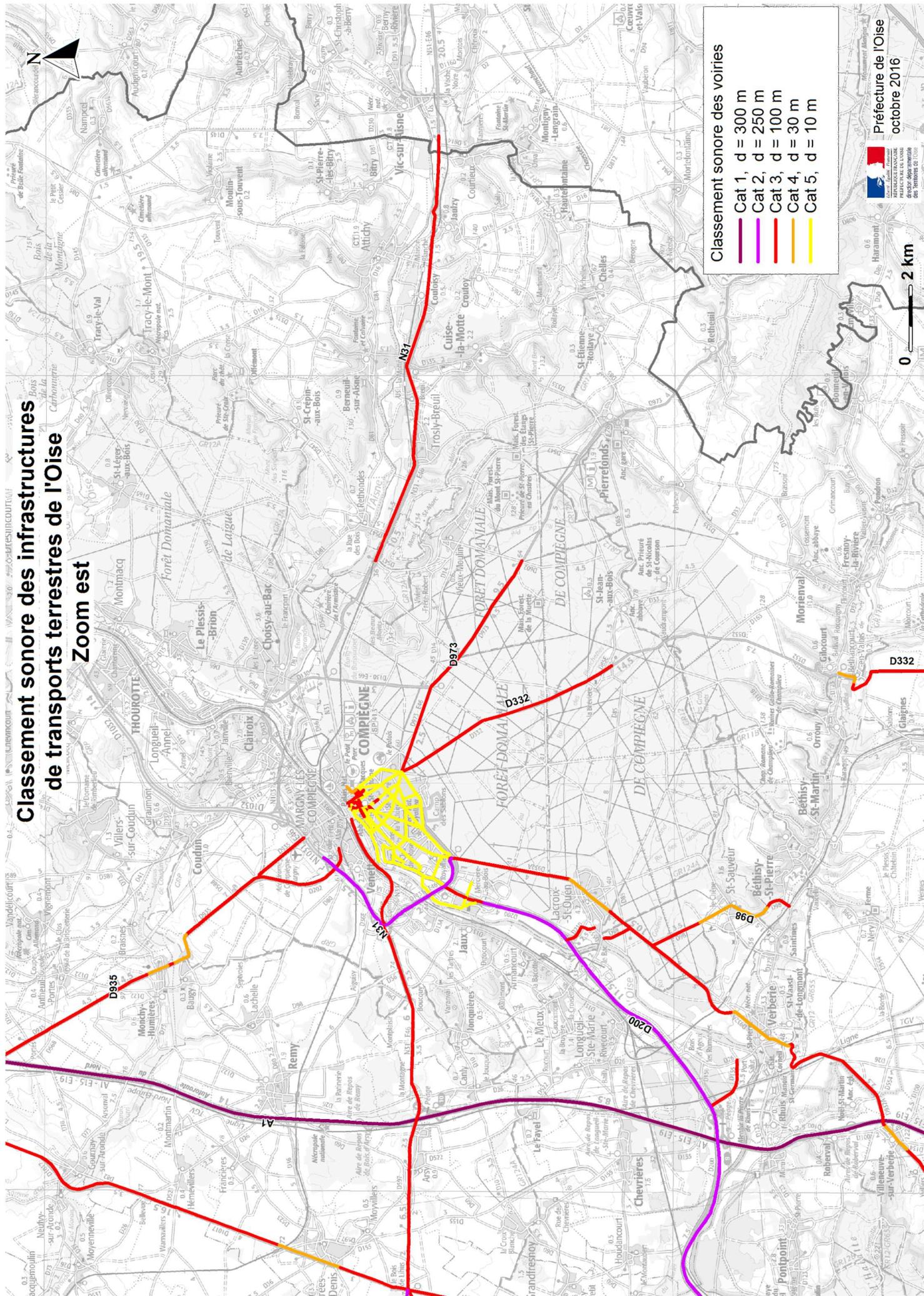


Classement sonore des voiries

	Cat 1, d = 300 m
	Cat 2, d = 250 m
	Cat 3, d = 100 m
	Cat 4, d = 30 m
	Cat 5, d = 10 m

Classement sonore des infrastructures de transports terrestres de l'Oise

Zoom est

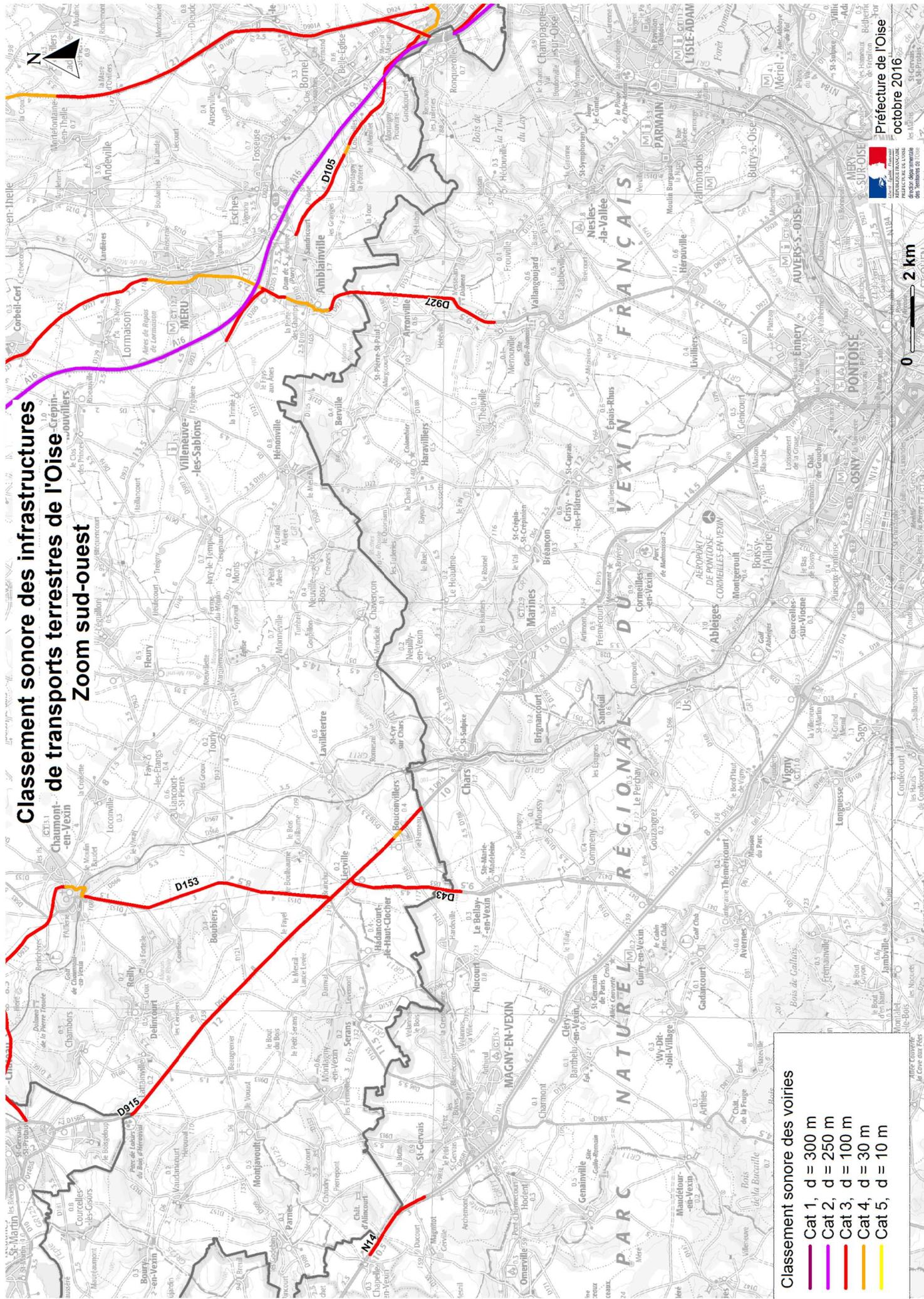


Classement sonore des voies

- Cat 1, d = 300 m
- Cat 2, d = 250 m
- Cat 3, d = 100 m
- Cat 4, d = 30 m
- Cat 5, d = 10 m

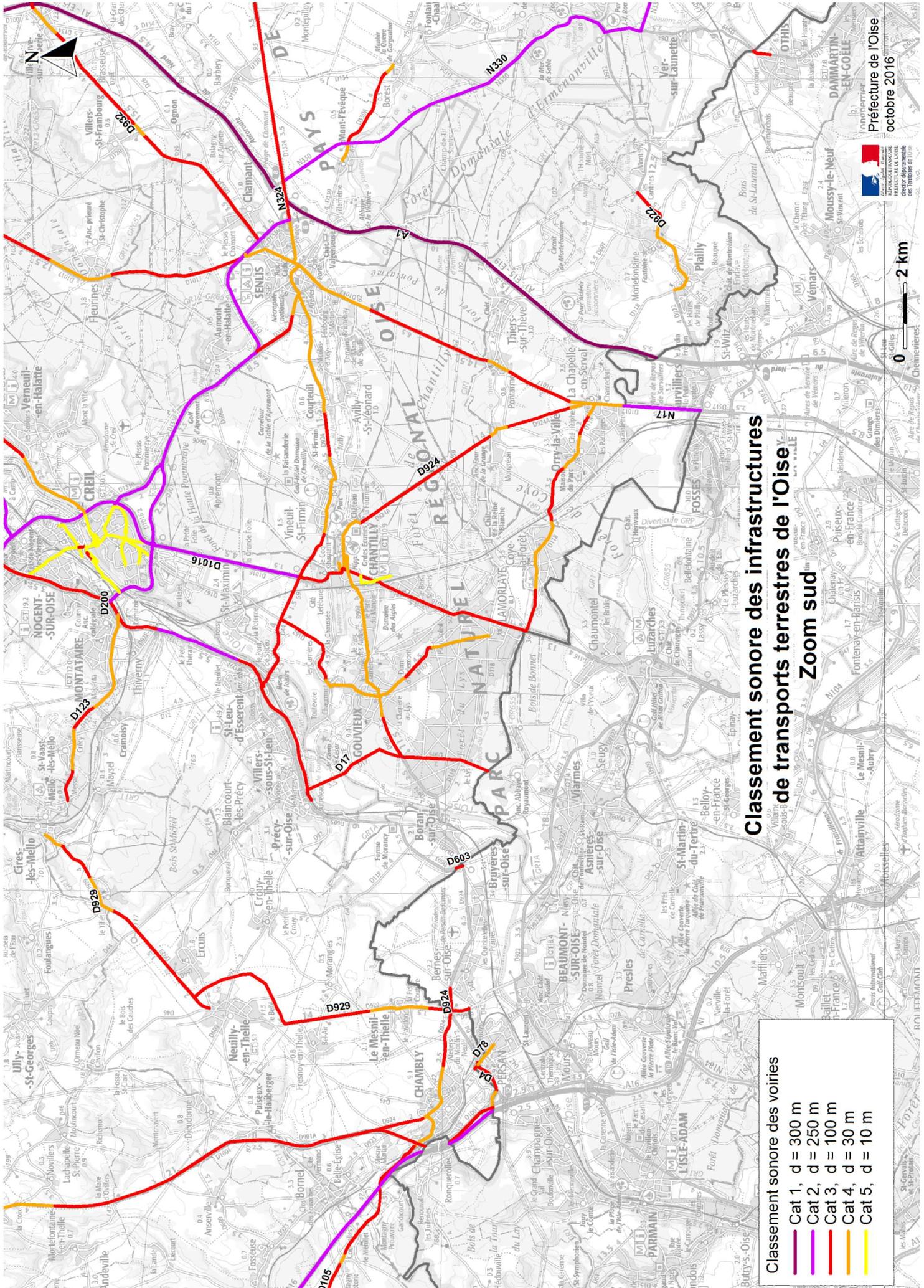


Classement sonore des infrastructures de transports terrestres de l'Oise Zoom sud-ouest



Classement sonore des voiries

—	Cat 1, d = 300 m
—	Cat 2, d = 250 m
—	Cat 3, d = 100 m
—	Cat 4, d = 30 m
—	Cat 5, d = 10 m



Classement sonore des infrastructures de transports terrestres de l'Oise

Zoom sud

Classement sonore des voiries

—	Cat 1, d = 300 m
—	Cat 2, d = 250 m
—	Cat 3, d = 100 m
—	Cat 4, d = 30 m
—	Cat 5, d = 10 m

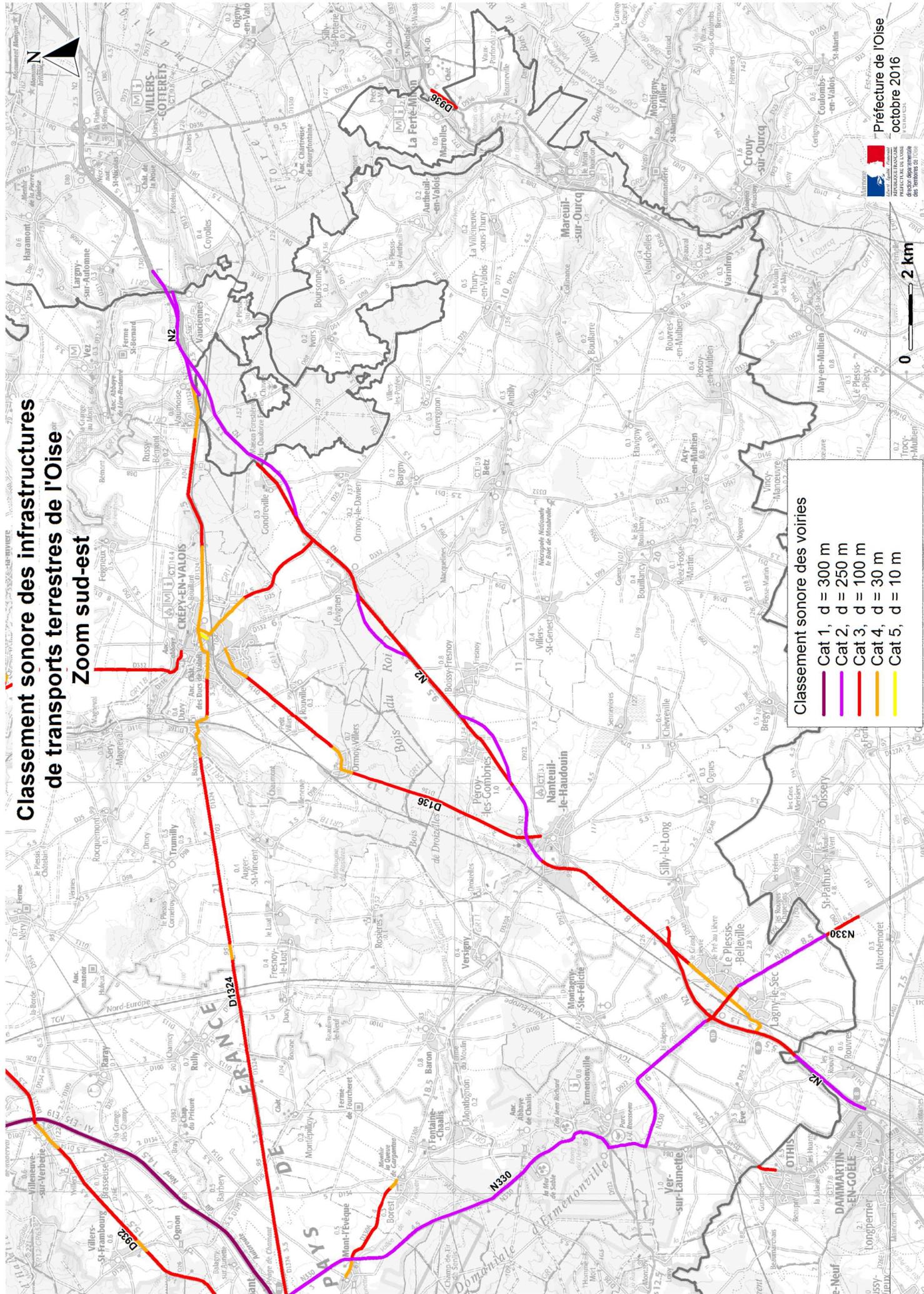
Préfecture de l'Oise
octobre 2016



0 2 km

Classement sonore des infrastructures de transports terrestres de l'Oise

Zoom sud-est

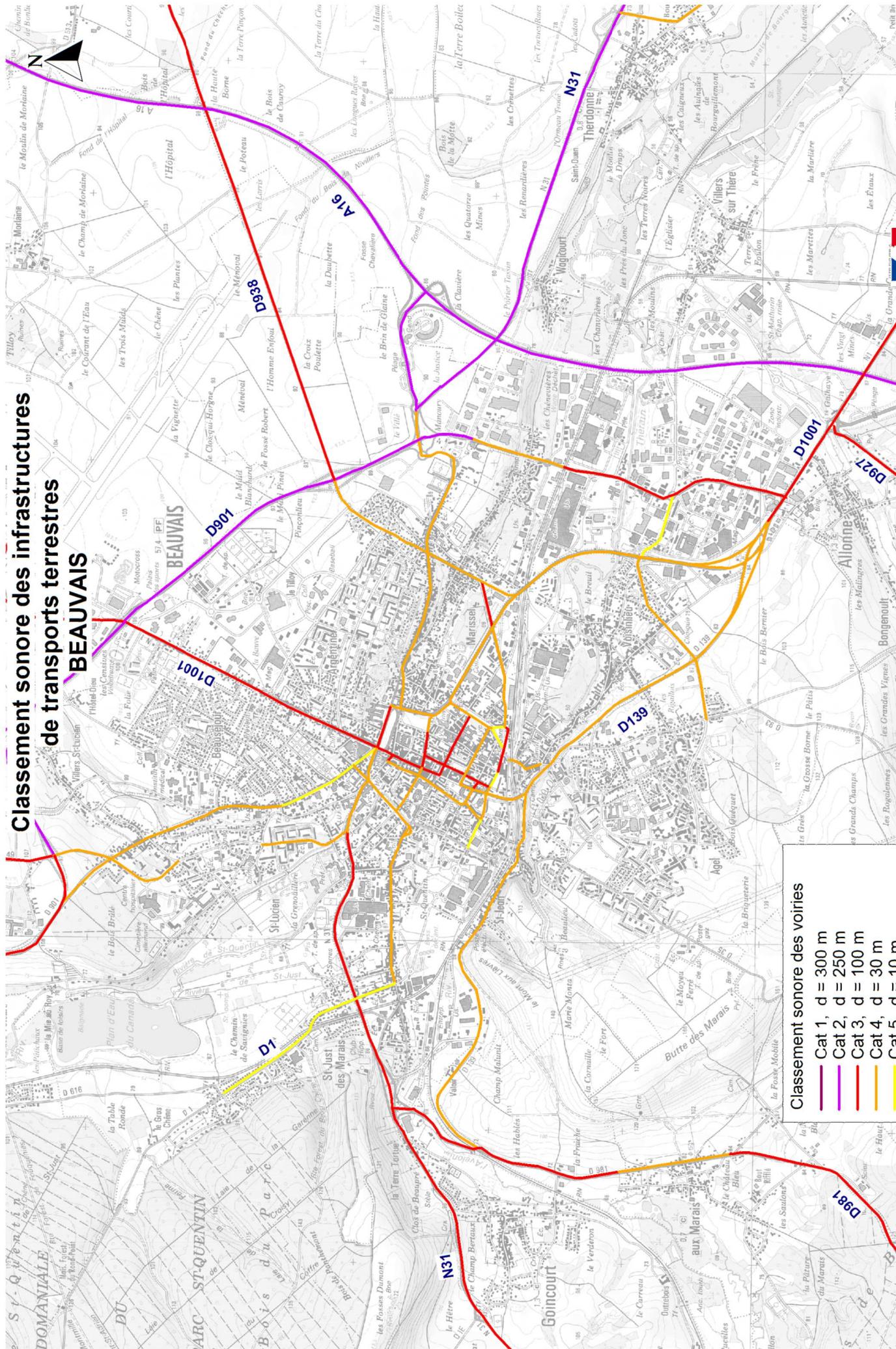


Classement sonore des voiries

- Cat 1, d = 300 m
- Cat 2, d = 250 m
- Cat 3, d = 100 m
- Cat 4, d = 30 m
- Cat 5, d = 10 m



Classement sonore des infrastructures de transports terrestres BEAUVAIS



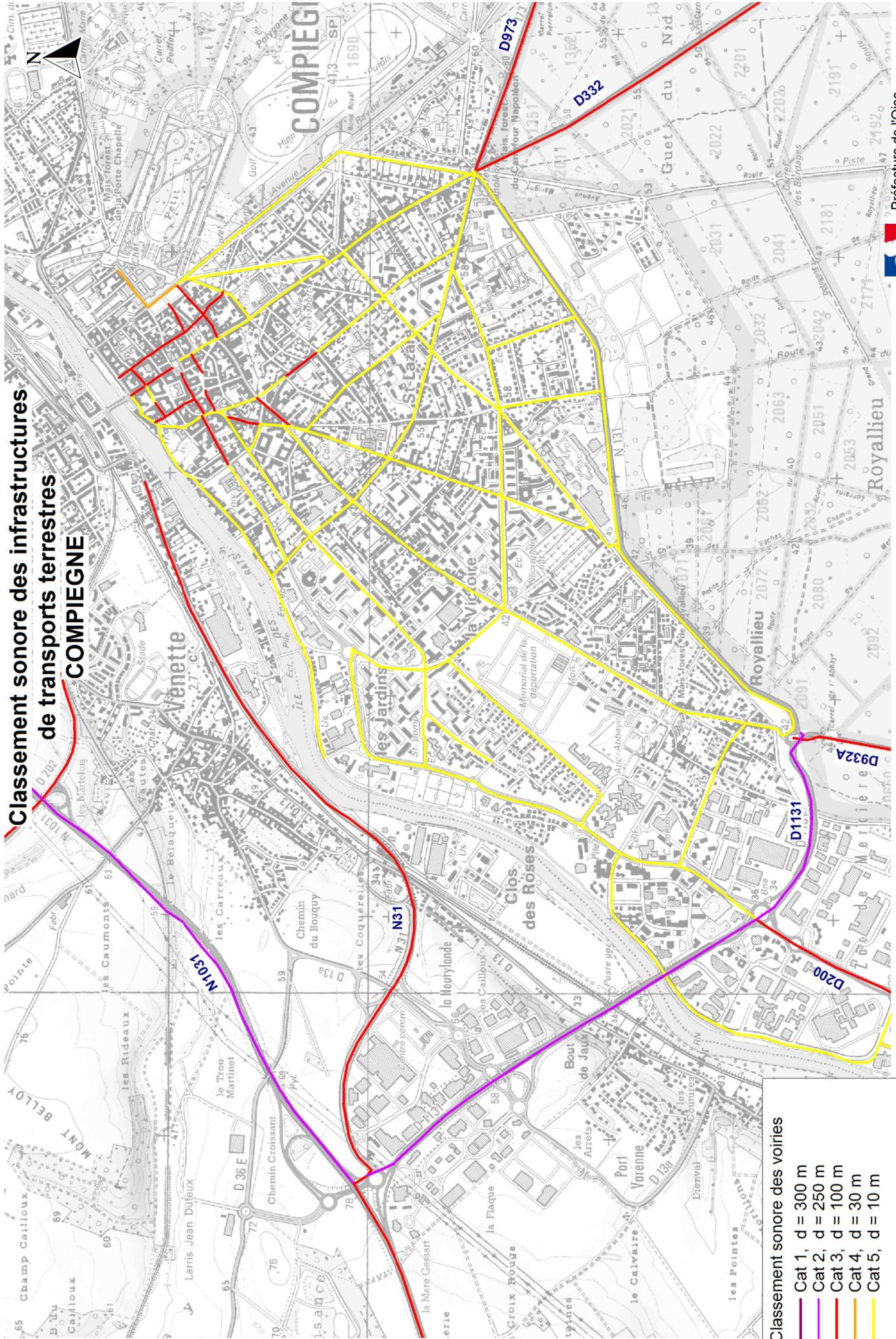
Classement sonore des voiries

- Cat 1, d = 300 m
- Cat 2, d = 250 m
- Cat 3, d = 100 m
- Cat 4, d = 30 m
- Cat 5, d = 10 m

0 500m

Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

COMPIEGNE

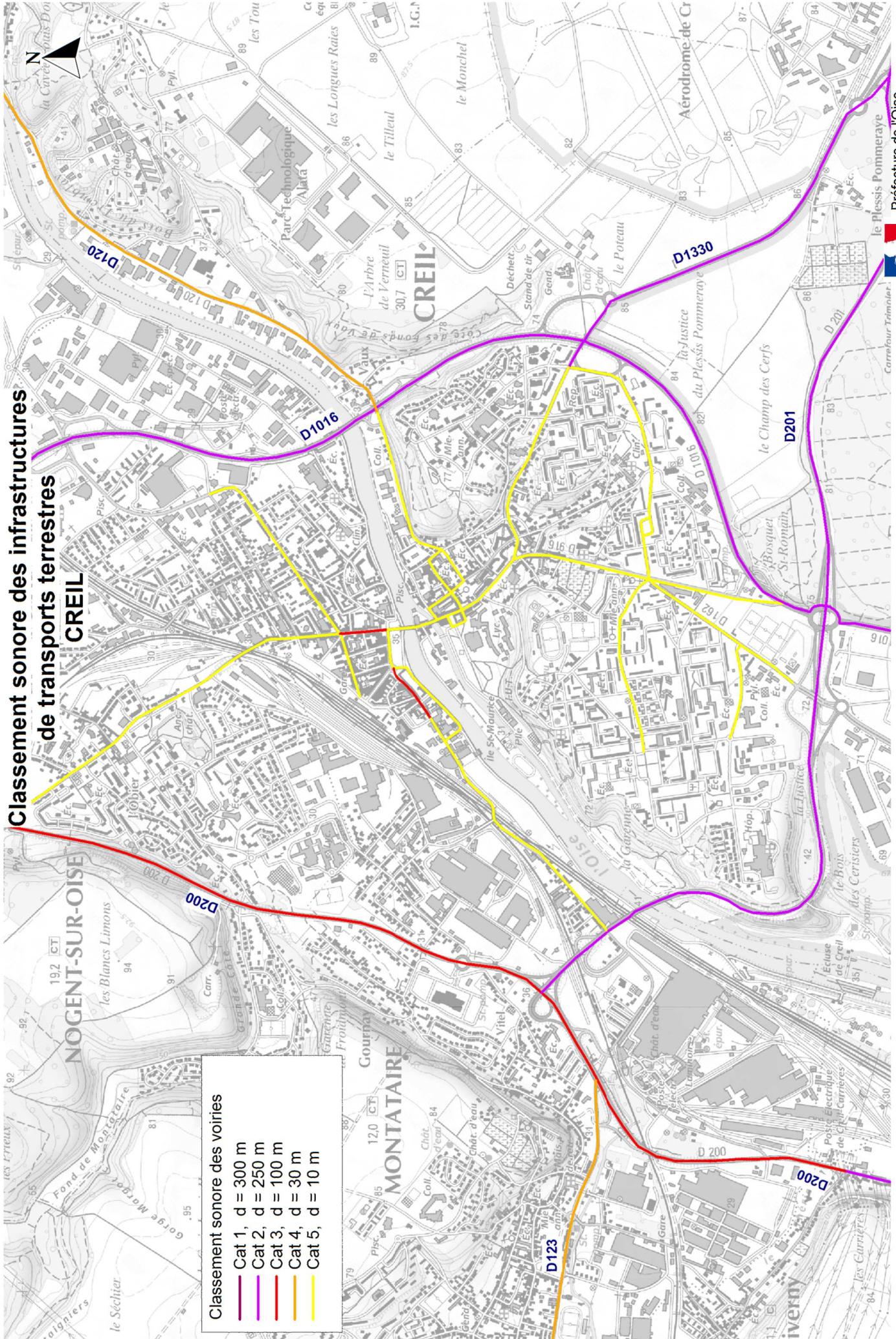


Classement sonore des voiries

—	Cat 1, d = 300 m
—	Cat 2, d = 250 m
—	Cat 3, d = 100 m
—	Cat 4, d = 30 m
—	Cat 5, d = 10 m

Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

CREIL



Classement sonore des voiries

- Cat 1, d = 300 m
- Cat 2, d = 250 m
- Cat 3, d = 100 m
- Cat 4, d = 30 m
- Cat 5, d = 10 m

**CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES DE
L'OISE**

ANNEXE 3
Récapitulatif des routes faisant l'objet d'un classement sonore

RECAPITULATIF DES ROUTES FAISANT L'OBJET D'UN CLASSEMENT SONORE (trié par gestionnaire)

AUTOROUTES

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie Bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Autoroute	A1	Compiègne Ouest	Ressons	Canly; Montmartin; Monchy- Humières; Antheuil-Portes; Goumay-sur-Aronde; Ressons- sur-Maiz; Remy; Frandères; Aisy	14261,94	1	300	non	A1.5	58; 59; 60; 63
Autoroute	A1	Senlis Chamant	Pont Ste Maxence	Longueil-Sainte-Marie; Roberval; Villeneuve-sur-Verberie; Brasseuse; Senlis; Barbery; Ognot; Pontpoint; Chamant	15161,85	1	300	non	A1.3	52; 54; 64; 65; 66
Autoroute	A1	Ressons	Bord NORD du dep	Conchy-les-Pois; Roye-sur-Maiz; Laberière; Biermont; La Neuville-sur-Ressons; Ressons- sur-Maiz; Riquebourg;	11435,59	1	300	non	A1.6	60; 61; 62
Autoroute	A1	Pont Ste Maxence	Compiègne Ouest	Chevrières; Longueil-Sainte- Marie; Le Fayel; Canly	8704,46	1	300	non	A1.4	63; 64
Autoroute	A1	Parc Asterix	Senlis Chamant	Senlis; Thiers-sur-Thève; Mont- l'Évêque; Fontaine-Chaalis; Plailly	9142,04	1	300	non	A1.2	51; 52; 66
Autoroute	A1	Bord SUD du dep	Parc Asterix	Plailly	2608,11	1	300	non	A1.1	51; 69
Autoroute	A16	Beauvais Centre	Beauvais Nord	Therdonne; Beauvais; Allonne	3811,79	2	250	oui	A16.3	20; 31
Autoroute	A16	Meru	Beauvais Centre	Amblainville; Méru; Lormaison; Auteuil; Allonne; Saint-Sulpice; Valdampierre; Ressons-à-Abbaye; La Neuville-d'Aumont; Saint- Crépin-Ibouvillers; Montherlant	24843,07	2	250	oui	A16.2	20; 21; 22; 23; 24
Autoroute	A16	Meru	Beauvais Centre	Amblainville; Méru; Lormaison; Auteuil; Allonne; Saint-Sulpice; Valdampierre; Ressons-à-Abbaye; La Neuville-d'Aumont; Saint- Crépin-Ibouvillers; Montherlant	24843,07	2	250	oui	A16.2	20; 21; 22; 23; 24
Autoroute	A16	Chambly - Bord SUD du dep	Meru	Borneil; Chambly; Belle-Eglise; Fosseuse; Amblainville	8277,39	2	250	oui	A16.1	24; 25; 26
Autoroute	A16	Hardivillers	Bord NORD du dep	Cornailles; Villers-Vicomte; Fléchy; Gouy-les-Groseillers; Bonnehulles-Eaux; Hardivillers	11637,93	2	250	oui	A16.5	35; 36; 37

ROUTES NATIONALES

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Nationale	D1324	RN 330 (1,99)	CREPY en VALOIS (21,235)	Senlis; Chamant	1165,6	3	100	non	RN324C1T2	66
Nationale	N31	RD1031	D1032	Venette, Margny-lès-Compiègne	2726,0	2	250	non	RN31.12	79; 80
Nationale	N2	Nanteuil-le-Haudouin	Levignen	Boissy-Fresnoy; Lévigignen; Péroy-lès-Gombries	5224,52	2	250	oui	N2Projet	72; 73
Nationale	N2	Gondreville	Villers-Cotterets	Gondreville; Vauciennes; Vauchoise; Lévigignen	9565,0	2	250	oui	N2Projet	73; 74
Nationale	N2	Limite département	D922	Lagny-le-Sec; Sully-le-Long; Le Plessis-Belleville; Nanteuil-le-Haudouin	9821,53	3	100	oui	RN2.01	70; 72
Nationale	N2	Traversée Nanteuil	Traversée Nanteuil	Nanteuil-le-Haudouin; Péroy-lès-Gombries	2488,6	2	250	non	RN2.02	70; 72
Nationale	N2	Nanteuil	Boissy Levignen	Boissy-Fresnoy; Péroy-lès-Gombries	5686,54	3	100	oui	RN2.03	72
Nationale	N2	Traversée Boissy Levignen	Traversée Boissy Levignen	Boissy-Fresnoy; Lévigignen	623,54	3	100	oui	RN2.04	73
Nationale	N2	Boissy Levignen	Gondreville	Gondreville; Lévigignen	5044,59	3	100	oui	RN2.05	73; 74
Nationale	N2	Traversée Gondreville	Traversée Gondreville	Gondreville	522,1	3	100	oui	RN2.06	73; 74
Nationale	N2	Gondreville	Limite département	Gondreville	397,7	3	100	oui	RN2.07	73; 74
Nationale	N2	Vauchoise	Lagny sur Autonne	Vauciennes	1314	2	250	non	RN2C11T1	74
Nationale	N2	Gondreville	Vauciennes	Vauchoise	800	2	250	non	RN2C10T3	74
Nationale	N31	Limite département	Guillenfosse	Saint-Germer-de-Fly	3541,2	3	100	non	RN31.01	5
Nationale	N31	Traversée Guillenfosse	Traversée Guillenfosse	Cuigy-en-Bray; Saint-Germer-de-Fly	2200,9	4	30	oui	RN31.02	5
Nationale	N31	Guillenfosse	D502	Cuigy-en-Bray; Espaubourg	3206,17	3	100	non	RN31.03	5
Nationale	N31	D502	D1031	Espaubourg; Saint-Aubin-en-Bray; Saint-Paul; Ons-en-Bray	8100,88	4	30	oui	RN31.04	5; 6
Nationale	N31	D1031	D1001	Saint-Paul; Villers-Saint-Barthélemy; Rainvillers; Allonne; Auneuil; Frocourt; Berneuil-en-Bray; Saint-Martin-le-Nœud; Saint-Léger-en-Bray	14670,78	3	100	oui	RN31.05	6; 11; 20
Nationale	N31	D901	D931	Beauvais; Bresles; Laversines; Rochy-Condé; Therdonne;	7586,37	2	250	non	RN31.06	30; 31
Nationale	N31	D931	D94	Bresles	2687,5	2	250	non	RN31.07	30
Nationale	N31	D94	D9	La Rue-Saint-Pierre; Bresles	3678,74	2	250	non	RN31.08	30
Nationale	N31	D9	D151	La Neuville-en-Hez; Agnetz; Litz; La Rue-Saint-Pierret	7235,53	2	250	non	RN31.09	30; 42
Nationale	N31	D151	D916	Clermont; Agnetz	1573,81	2	250	non	RN31.10	42; 43
Nationale	N31	D916	Catenoy	Breuil-le-Sec; Fitz-James; Mointel; Clermont; Choisy-la-Victoire; Bailleul-le-Soc; Moyvillers; Sacy-le-Grand; Catenoy; Epineuse	6408,11	2	250	oui	N31 projet	43; 57; 58

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Nationale	N31	Venette	Catenoy	Choisy-la-Victoire; Avrigny; Moyvillers; Sacy-le-Grand; Catenoy; Arsy; Grandfresnoy; Cantly; Jonquières; Jaulz; Venette	21174,87	3	100	oui	RN31.11b	43; 57; 58; 63; 78
Nationale	N31	Compiègne	Trosly Breuil	Vieux-Moulin; Trosly-Breuil	3018,8	3	100	oui	RN31.13	83
Nationale	N31	Trosly Breuil	D335	Cuise-la-Motte; Trosly-Breuil	3164,6	3	100	non	RN31.14	83
Nationale	N31	D335	Sortie La Motte	Cuise-la-Motte; Couloisy	533,0	3	100	non	RN31.15	83
Nationale	N31	La motte	Couloisy	Couloisy	751,6	3	100	oui	RN31.15.01	83
Nationale	N31	Traversée Couloisy	Traversée Couloisy	Couloisy	827,2	3	100	non	RN31.15.02	83
Nationale	N31	Couloisy	Maison Blanche	Couloisy	760,3	3	100	oui	RN31.16	83
Nationale	N31	Traversée Maison Blanche	Traversée Maison Blanche	Couloisy; Jaulzy	298,8	3	100	non	RN31.17	83; 88
Nationale	N31	Maison Blanche	Jaulzy	Jaulzy	628,9	3	100	oui	RN31.18	88
Nationale	N31	Traversée Jaulzy	Traversée Jaulzy	Jaulzy	1529,7	3	100	non	RN31.19	88
Nationale	N31	Jaulzy	Limite département	Jaulzy; Courtieux	1018,3	3	100	oui	RN31.20	88
Nationale	N31	023+600	25+225	Beauvais	652,3	3	100	oui	RN31BA-1	17
Nationale	N330	Limite départementale	Le Plessis Belleville	Lagny-le-Sec	2991,3	2	250	oui	RN330.01	70
Nationale	N330	Traversée Plessis Belleville	Traversée Plessis Belleville	Lagny-le-Sec; Le Plessis-Belleville	1441,1	3	100	non	RN330.02	70
Nationale	N330	Le Plessis en Belleville	D126	Ermenonville; Fontaine-Chaalis; Ver-sur-Launette; Lagny-le-Sec; Ève; Le Plessis-Belleville	10499,12	2	250	oui	RN330.03	68; 70
Nationale	N330	D126	D330	Borest; Mont-l'Évêque; Fontaine-Chaalis	4461,70	2	250	oui	RN330.04	52; 68
Nationale	N330	D330	D1324	Sentlis; Mont-l'Évêque	310,1	2	250	oui	RN330.05	52

ROUTES DEPARTEMENTALES

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Départementale	D1001	Limite département	Rue du Chauffours	Bonneuil-les-Eaux	2988,7	3	100	non	D1001.01	36
Départementale	D1001	Rue du Chauffours	Limite 50	Bonneuil-les-Eaux	687,1	4	30	non	D1001.02	36
Départementale	D1001	Limite 50	Esquennoy	Esquennoy; Bonneuil-les-Eaux	1379,28	3	100	non	D1001.03	36
Départementale	D1001	Traversée Esquennoy	Traversée Esquennoy	Esquennoy	1905,4	4	30	non	D1001.04	36
Départementale	D1001	Esquennoy	D930	Esquennoy; Breteuil	2003,10	3	100	non	D1001.05	35; 36
Départementale	D1001	D930	D916	Breteuil	466,2	4	30	non	D1001.06	35
Départementale	D1001	D916	Sortie Breteuil	Breteuil	508,55	4	30	non	D1001.07	35
Départementale	D1001	Breteuil	Vendeuil Caply	Vendeuil-Caply; Breteuil	1446,1	3	100	non	D1001.08	35; 38
Départementale	D1001	Traversée Vendeuil Caply	Traversée Vendeuil Caply	Vendeuil-Caply	1323,7	4	30	non	D1001.09	38
Départementale	D1001	Vendeuil Caply	Froissy	Sainte-Eusoye; Froissy; Vendeuil-Caply	5544,49	3	100	non	D1001.10	34; 38
Départementale	D1001	Traversée Froissy	Traversée Froissy	Froissy	1100,3	4	30	non	D1001.11	34
Départementale	D1001	Froissy	D34	Froissy	440,0	3	100	non	D1001.12	34
Départementale	D1001	D34	D9	Abbeville-Saint-Lucien; Noirmont; La Neuville-Saint-Pierre; Froissy	5089,68	3	100	non	D1001.13	33; 34
Départementale	D1001	D9	D901	Abbeville-Saint-Lucien; Fontaine-Saint-Lucien; Tillé; Guignecourt; Oroër	9914,94	3	100	non	D1001.14	17; 32; 33
Départementale	D1001	D139	N31	Beauvais; Allonne	1800,31	3	100	non	D1001.15	20
Départementale	D1001	N31	Wartuis	Allonne; Wartuis	1295,03	3	100	non	D1001.16	20
Départementale	D1001	Traversée Wartuis	Traversée Wartuis	Wartuis	710,3	3	100	non	D1001.17	20; 21
Départementale	D1001	Wartuis	Gros Poirier	Abbecourt; Wartuis	2463,79	2	250	non	D1001.18	21
Départementale	D1001	Traversée Gros Poirier	Traversée Gros Poirier	Abbecourt	546,2	3	100	non	D1001.19	21
Départementale	D1001	Gros Poirier	Roye	Ponchon; Abbecourt	984,41	3	100	oui	D1001.20	21
Départementale	D1001	Traversée Roye	Traversée Roye	Ponchon	738,3	3	100	non	D1001.21	21
Départementale	D1001	Roye	D125	Ponchon	1524,1	3	100	non	D1001.22	21
Départementale	D1001	D125	Sortie Noailles	Ponchon; Noailles	2713,6	3	100	non	D1001.23	21; 22
Départementale	D1001	Noailles	Saint Geneviève	Cauvigny; Sainte-Geneviève; Noailles	1578,1	3	100	non	D1001.24	22
Départementale	D1001	Entrée Saint Geneviève	D46	Sainte-Geneviève	1650,8	4	30	oui	D1001.25	22
Départementale	D1001	D46	Sortie Saint Geneviève	Novillers; Sainte-Geneviève	2156,1	4	30	oui	D1001.26	23
Départementale	D1001	Saint Geneviève	D809	Dieudonné; Novillers; Montfontaine-en-Thelle; Ansoville; Puisseux-le-Hauberger	4780,29	3	100	non	D1001.27	23; 24; 27
Départementale	D1001	D609	Puisseux le Hauberger	Puisseux-le-Hauberger	681,4	3	100	non	D1001.28	27
Départementale	D1001	Traversée Puisseux hauberger	Traversée Puisseux hauberger	Puisseux-le-Hauberger	2041,1	3	100	non	D1001.29	27
Départementale	D1001	Puisseux hauberger	Limite département	Borne; Belle-Eglise; Puisseux-le-Hauberger; Chambly	5773,07	3	100	non	D1001.30	25; 26; 27
Départementale	D1016	N31	D916	Breuil-le-Sec; Breuil-le-Vert	2867,65	2	250	non	D1016.01	43
Départementale	D1016	D916	D540	Breuil-le-Vert	915,8	2	250	non	D1016.02	43
Départementale	D1016	D916	D540	Breuil-le-Vert; Neuilly-sous-Clermont; Rantigny	2092,68	2	250	non	D1016.03	43
Départementale	D1016	D916E	D137	Cauvigny; Rantigny	1602,28	2	250	non	D1016.04	43; 45
Départementale	D1016	D137	D62	Cauvigny; Monchy-Saint-Éloi; Laigneville	3144,49	2	250	non	D1016.05	45

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Départementale	D1016	D137	D62	Caufray, Monchy-Saint-Éloi; Laigneville	3144,49	2	250	non	D1016.05	45
Départementale	D1016	D62	D200	Nogent-sur-Oise; Monchy-Saint-Éloi; Laigneville	2364,65	2	250	non	D1016.06	45
Départementale	D1016	D200	D120	Nogent-sur-Oise; Creil	594,7	2	250	non	D1016.07	45; 46; 47
Départementale	D1016	D120	D1330	Creil	1079,0	2	250	non	D1016.08	47
Départementale	D1016	D1330	D201	Creil	1772,4	2	250	non	D1016.09	47
Départementale	D1016	D201	Chantilly	Saint-Maximin; Creil; Gouvieux	4489,6	2	250	non	D1016.10	47; 48
Départementale	D1016	Entrée Chantilly	D924	Chantilly; Gouvieux; Saint-Maximin	1528,97	3	100	non	D1016.11	48; 49
Départementale	D1016	D909	Limite département	Chantilly; Gouvieux; Lamorlaye	5728,39	3	100	non	D1016.12	49; 50
Départementale	D1017	Limite département	Orvillers Sorel	Conchy-les-Pots; Boulogne-la-Grasse; Orvillers-Sorel	5175,16	3	100	non	D1017.01	61; 62
Départementale	D1017	Traversée Orvillers Sorel	Traversée Orvillers Sorel	Orvillers-Sorel	1083,3	4	30	oui	D1017.02	61
Départementale	D1017	Orvillers Sorel	Cuvilly	Mortemer; Orvillers-Sorel; Cuvilly	1880,09	3	100	non	D1017.03	61
Départementale	D1017	Entrée Cuvilly	D935	Cuvilly	345,7	4	30	non	D1017.04	61
Départementale	D1017	D935	Sortie Cuvilly	Cuvilly	737,5	4	30	oui	D1017.05	60; 61
Départementale	D1017	Cuvilly	Saint Maur	Gournay-sur-Aronde; Cuvilly	2716,41	3	100	non	D1017.06	60
Départementale	D1017	Traversée Saint Maur	Traversée Saint Maur	Gournay-sur-Aronde	561,1	4	30	non	D1017.07	60
Départementale	D1017	Saint Maur	D521	Hémévilers; Gournay-sur-Aronde; Rouvillers	6823,91	3	100	non	D1017.08	59; 60
Départementale	D1017	D521	Estrées Saint Denis	Hémévilers; Francières	3263,82	3	100	non	D1017.09	58; 59
Départementale	D1017	Traversée Estrées Saint Denis	Traversée Estrées Saint Denis	Francières; Estrées-Saint-Denis	1927,9	4	30	oui	D1017.10	58; 59
Départementale	D1017	Estrées Saint Denis	Saint Martin Longueau	Sacy-le-Petit; Saint-Martin-Longueau; Bazicourt; Blincourt; Moyvillers; Estrées-Saint-Denis	8576,16	3	100	non	D1017.11	56; 57; 58
Départementale	D1017	Entrée Saint Martin Longueau	D13	Bazicourt; Saint-Martin-Longueau	485,1	4	30	oui	D1017.12	56
Départementale	D1017	D13	Sortie Saint Martin Longueau	Saint-Martin-Longueau; Sacy-le-Grand	1134,9	3	100	non	D1017.13	56
Départementale	D1017	Saint Martin Longueau	Les Ageux	Les Ageux; Monceaux	1225,98	3	100	non	D1017.14	55
Départementale	D1017	Les Ageux	D120	Les Ageux; Pont-Sainte-Maxence	2403,72	3	100	non	D1017.15	55
Départementale	D1017	D123	Sortie Pont Sainte Maxence	Pont-Sainte-Maxence	1175,9	4	30	oui	D1017.16	54; 55
Départementale	D1017	Pont Sainte Maxence	Fleurine	Pont-Ste-Maxence; Fleurines	2156,29	3	100	non	D1017.17	54
Départementale	D1017	Traversée Fleurines	Traversée Fleurines	Fleurines	1894,3	4	30	non	D1017.18	54
Départementale	D1017	Fleurines	D1330	Senlis; Fleurines	4013,22	3	100	non	D1017.19	53; 54
Départementale	D1017	Traversée Senlis	Traversée Senlis	Senlis	4244,0	4	30	oui	D1017.20	52
Départementale	D1017	Senlis	Pontarmé	Senlis	3891,6	3	100	non	D1017.21	52
Départementale	D1017	Traversée Pontarmé	Traversée Pontarmé	Pontarmé; Senlis	710,1	4	30	oui	D1017.22	52
Départementale	D1017	Pontarmé	D924A	Pontarmé; Orvy-la-Ville; La Chapelle-en-Serval	1956,22	3	100	non	D1017.23	51; 52
Départementale	D1017	D924A	Limite département	La Chapelle-en-Serval	1684,35	4	30	oui	D1017.24	51
Départementale	D1017	Limite département de l'Oise	Limite département de l'Oise	La Chapelle-en-Serval	2284,7	2	250	non	D1017.25	51
Départementale	D1031	N31	Sortie Compiègne	Compiègne; Margny-lès-Compiègne; Venette	3726,7	3	100	oui	D1031.01	78; 79; 80

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Départementale	D1032	Limite département	La Bretelle	Appilly	685,2	3	100	non	D1032.01	86
Départementale	D1032	Traversée La Bretelle	Traversée La Bretelle	Appilly, Mondescourt	687,1	4	30	oui	D1032.02	86
Départementale	D1032	La Bretelle	Baboeuf	Baboeuf, Mondescourt	1439,7	3	100	non	D1032.03	86
Départementale	D1032	Traversée Baboeuf	Traversée Baboeuf	Baboeuf	404,2	4	30	oui	D1032.04	86
Départementale	D1032	Baboeuf	Salency	Baboeuf, Behénicourt, Salency	1907,5	3	100	non	D1032.05	86
Départementale	D1032	Traversée Salency	Traversée Salency	Salency	468,2	4	30	oui	D1032.06	86
Départementale	D1032	Salency	D934	Salency, Morlincourt, Noyon	2670,5	3	100	non	D1032.07	84; 86
Départementale	D1032	D934	D64	Passel, Pont-l'Évêque, Noyon	3356,6	3	100	non	D1032.08	84
Départementale	D1032	Ribecourt	Noyon	Pimprez, Chiry-Ourscamp, Dreslincourt	6477,9	2	250	oui	D1032Projet	84
Départementale	D105	D609	Courcelles	Bornei, Amblainville	2785,83	3	100	non	RD105.01	24; 25
Départementale	D105	Traversée Courcelles	Traversée Courcelles	Bornei	381,8	4	30	non	RD105.02	25
Départementale	D105	Courcelles	Chambly	Chambly, Belle-Église, Bornei	4367,72	3	100	non	RD105.03	25; 26
Départementale	D105	Entrée Chambly	D924	Chambly	872,9	4	30	non	RD105.04	26
Départementale	D1131	N31	D932A	Compiègne, Jaux, Venette	3086,9	2	250	non	RD1131.01	78; 79
Départementale	D118	D1016	Coye la Forêt	Coye-la-Forêt	1259,5	3	100	non	RD118.01	50
Départementale	D118	Traversée Coye la Forêt	Traversée Coye la Forêt	Orry-la-Ville, Coye-la-Forêt	2224,5	4	30	non	RD118.02	50; 51
Départementale	D118	Coye la Forêt	Orry la Ville	Orry-la-Ville	1734,7	3	100	non	RD118.03	51
Départementale	D118	Traversée Orry la Ville	Traversée Orry la Ville	Orry-la-Ville	1175,89	4	30	oui	RD118.04	51
Départementale	D118	Orry la Ville	La Chapelle en Serval	Orry-la-Ville; La Chapelle-en-Serval	708,83	3	100	non	RD118.05	51
Départementale	D118	Traversée La Chapelle	Traversée La Chapelle	La Chapelle-en-Serval	386,3	4	30	non	RD118.06	51
Départementale	D12	D137D	D929	Angy, Bury	1979,12	3	100	oui	RD12.01	44
Départementale	D12	D929	Saint-Félix	Angy, Hondainville, Saint-Félix	4101,85	3	100	non	RD12.02	29; 44
Départementale	D12	Traversée Saint-Félix	Traversée Saint-Félix	Saint-Félix	1032,0	4	30	non	RD12.03	29
Départementale	D12	Saint-Félix	D125	Saint-Félix, Hermes	3945,82	3	100	non	RD12.04	29
Départementale	D12	D125	Bailleul sur Thérain	Bailleul-sur-Thérain	1404,5	3	100	non	RD12.05	29
Départementale	D12	Traversée Bailleul sur Thérain	Traversée Bailleul sur Thérain	Bailleul-sur-Thérain	2398,29	4	30	oui	RD12.06	29; 30
Départementale	D12	Bailleul sur Thérain	Rochy Condé	Bailleul-sur-Thérain; Rochy-Condé	1673,06	3	100	non	RD12.07	30
Départementale	D12	Traversée Rochy Condé	Traversée Rochy Condé	Rochy-Condé	419,5	4	30	non	RD12.08	30
Départementale	D12	Rochy Condé	Bourguillemont	Rochy-Condé; Therdonne	1777,06	3	100	non	RD12.09	31
Départementale	D12	Entrée Bourguillemont	N31	Therdonne	688,4	4	30	non	RD12.10	31
Départementale	D120	D1016	D565	Verneuil-en-Halatte; Creil	2591,24	4	30	oui	RD120.01	47; 55
Départementale	D120	D565	La Rue des Bois	Verneuil-en-Halatte	2575,3	3	100	non	RD120.02	55
Départementale	D120	Traversée La Rue des Bois	Traversée La Rue des Bois	Verneuil-en-Halatte	601,6	4	30	non	RD120.03	55
Départementale	D120	La Rue des Bois	Rue des Etangs	Beaurepaire; Verneuil-en-Halatte	1946,88	3	100	non	RD120.04	55
Départementale	D120	Traversée Rue des Etangs	Traversée Rue des Etangs	Beaurepaire	359,2	4	30	non	RD120.05	55
Départementale	D120	Rue des Etangs	Hameau La Croix Rouge	Beaurepaire	290	3	100	oui	RD120.06a	55
Départementale	D120	Traversée La Croix Rouge	Traversée La Croix Rouge	Beaurepaire	363,89	4	30	oui	RD120.06b	55
Départementale	D120	Hameau La Croix Rouge	Pont Ste Maxence	Beaurepaire; Pont Sainte Maxence	145	3	100	oui	RD120.06c	55
Départementale	D120	Pont Sainte Maxence	D1017	Pont-Sainte-Maxence	1541,3	4	30	non	RD120.07	55
Départementale	D123	D200	Sortie Montataire	Montataire	3066,6	4	30	oui	D123.01	46
Départementale	D123	Montataire	Saint Vaast	Montataire; Saint-Vaast-lès-Mello	880,7	3	100	oui	D123.02	28; 46

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Départementale	D123	Traversée Saint Vaast	Traversée Saint Vaast	Saint-Vaast-lès-Mello	1164,3	4	30	oui	D123.03	28
Départementale	D123	Saint Vaast	D12	Mello, Saint-Vaast-lès-Mello	988,1	3	100	oui	D123.04	28
Départementale	D125	D12	Sortie Berthecourt	Hermes; Berthecourt	3895,5	4	30	oui	D125.01	21; 29
Départementale	D125	Berthecourt	D1001	Berthecourt; Ponchon; Noailles	1805,0	3	100	oui	D125.02	21
Départementale	D1324	D1017	N324	Senlis	1286,9	4	30	oui	D1324.01	53
Départementale	D1324	N3310	Fresnoy de Luat	Montépilloy; Barbery; Rully; Mont-l'Evêque; Chamant; Senlis; Trumilly; Fresnoy-le-Luat;	10145,27	3	100	non	D1324.02	66; 67
Départementale	D1324	Traversée Fresnoy de luat	Traversée Fresnoy de luat	Trumilly	467,3	4	30	non	D1324.03	67
Départementale	D1324	Fresnoy de luat	Duvy	Duvy; Auger-Saint-Vincent; Trumilly	5595,25	3	100	non	D1324.04	67
Départementale	D1324	Traversée Duvy	Traversée Duvy	Duvy	1418,9	4	30	non	D1324.05	67
Départementale	D1324	Duvy	Crépy en Valois	Duvy; Crépy-en-Valois	1146,9	3	100	non	D1324.06	67; 75
Départementale	D1324	Traversée Crépy en Valois	Traversée Crépy en Valois	Russy-Bémont; Crépy-en-Valois	4007,3	4	30	oui	D1324.07	75
Départementale	D1324	Crépy en Valois	Vaumoise	Gondreville; Russy-Bémont; Vaumoise	3286,2	3	100	non	D1324.08	74; 75
Départementale	D1324	Entrée Vaumoise	N2	Vaumoise; Vauciennes	1710,0	4	30	oui	D1324.09	74
Départementale	D133	D901	Sortie Troisseroux	Troisseroux	470,8	4	30	non	RD133.01	16
Départementale	D133	Troisseroux	Campdeville	Troisseroux	556,4	3	100	non	RD133.02	16
Départementale	D133	Traversée Campdeville	Traversée Campdeville	Troisseroux; Milly-sur-Thérain	440,7	4	30	oui	RD133.03	16
Départementale	D133	Campdeville	Milly sur Thérain	Milly-sur-Thérain	2239,4	3	100	oui	RD133.04	13; 16
Départementale	D133	Entrée Milly sur Thérain	D615	Milly-sur-Thérain	457,48	4	30	oui	RD133.05	13; 16
Départementale	D133	Entrée Milly sur Thérain	D615	Milly-sur-Thérain	883,6	4	30	oui	RD133.06	13; 16
Départementale	D133	Milly sur Thérain	Bonniâ'res	Milly-sur-Thérain; Bonnières	1457,1	3	100	oui	RD133.07	13; 15
Départementale	D133	Traversée Bonniâ'res	Traversée Bonniâ'res	Bonnières	336,0	4	30	oui	RD133.08	13
Départementale	D133	Bonniâ'res	Crillon	Bonnières; Crillon	2171,9	3	100	oui	RD133.09	13
Départementale	D133	Entrée Crillon	D22	Crillon	393,6	4	30	oui	RD133.10	13
Départementale	D1330	D201	D1016	Creil	2319,56	2	250	oui	RD1330.01	46; 47
Départementale	D1330	D201	D330	Aumont-en-Halatte; Apremont; Courteuil	4278,33	2	250	non	RD1330.02	47; 53
Départementale	D1330	D330	D1017	Senlis; Aumont-en-Halatte	2907,99	2	250	oui	RD1330.03	53
Départementale	D1330	D1017	N324	Senlis; Chamant	2027,88	2	250	oui	RD1330.04	53; 66
Départementale	D136	D922	Ormy Villiers	Nanteuil-le-Haudouin; Péroy-les-Gombries; Ormy-Villiers	5947,32	3	100	oui	RD136.01	72; 73
Départementale	D136	Traversée Ormy Villiers	Traversée Ormy Villiers	Ormy-Villiers	1131,5	4	30	oui	RD136.02	73
Départementale	D136	Ormy Villiers	Crépy en Valois	Ormy-Villiers; Rouville; Crépy-en-Valois	3240,55	3	100	oui	RD136.03	73; 75
Départementale	D136	Entrée Crépy en Valois	D332	Crépy-en-Valois	1062,7	4	30	oui	RD136.04	75
Départementale	D137	D137 D	Cauffry	Cauffry; Bury; Cambronne-lès-Clermont	6148,98	3	100	oui	RD137.01	44; 45
Départementale	D137	Entrée Cauffry	D1016	Cauffry	1086,7	4	30	oui	RD137.02	45
Départementale	D139	D1001	D981	Beauvais; Goincourt	3914,98	4	30	oui	D139.01	12; 18
Départementale	D149	D901	D52	Beauvais; Troisseroux; Verdere-lès-Sauqueuse; Juvignies; Tillé	6423,1	3	100	oui	D149.01	15; 16; 17
Départementale	D149	D52	D11	Juvignies	1986,5	3	100	oui	D149.02	15; 16

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Départementale	D153	Traversée Chaumont en Vexin	Traversée Chaumont en Vexin	Chaumont-en-Vexin	1012,8	4	30	oui	D153.01	8
Départementale	D153	Chaumont en Vexin	D915	Lierville; Boubiers; Chaumont-en-Vexin; Reilly; Liancourt-Saint-Pierre	7402,8	3	100	oui	D153.02	8; 9; 10
Départementale	D155	D26	D156	Longueil-Sainte-Marie	1752,7	3	100	oui	D155.01	64
Départementale	D162	D44	Gouvieux	Gouvieux	2572,3	3	100	non	RD162.01	48; 49
Départementale	D162	Entrée Gouvieux	D909	Gouvieux	1836,5	4	30	oui	RD162.02	48; 49; 50
Départementale	D162	D909	Sortie Gouvieux	Gouvieux	997,4	4	30	non	RD162.03	49; 50
Départementale	D162	Gouvieux	Lamorlaye	Gouvieux	1233,94	3	100	oui	RD162.04	50
Départementale	D162	Entrée Lamorlaye	D118	Lamorlaye	1719,2	4	30	oui	RD162.05	50
Départementale	D17	D92	D924	Gouvieux; Précly-sur-Oise	3185,0	3	100	oui	D17.01	49
Départementale	D200	D1016	Sortie Montataire	Thiverny; Nogent-sur-Oise; Montataire; Monchy-Saint-Éloi	5445,6	3	100	oui	RD200.01	45; 46
Départementale	D200	D1016	D75	Nogent-sur-Oise; Rieux; Villers-Saint-Paul	3897,4	2	250	oui	RD200.02	45; 55
Départementale	D200	D75	D29	Brenouille; Rieux	2928,61	2	250	non	RD200.03	55
Départementale	D200	D29	D1017	Les Ageux; Brenouille; Monceaux	3702,13	2	250	oui	RD200.04	55
Départementale	D200	D1017	A1	Houdancourt; Longueil-Sainte-Marie; Les Ageux; Pont-Sainte-Maxence	7389,08	2	250	oui	RD200.05	55; 56; 64
Départementale	D200	A1	D98	Le Meux; Rivecourt; Longueil-Sainte-Marie	5821,77	2	250	oui	RD200.06	64
Départementale	D200	D98	Jaux	Lacroix-Saint-Ouen; Le Meux	3742,03	2	250	oui	RD200.07	64; 77
Départementale	D200	Jaux	D1131	Compiègne; Lacroix-Saint-Ouen	1278,8	3	100	non	RD200.08	77; 78; 79
Départementale	D201	D1016	D1330	Creil	2502,0	2	250	non	RD201.02	46; 47
Départementale	D201	D1016	D1016	Montataire	2738,02	2	250	non	RD201.01	46
Départementale	D202	D13	D935	Venette; Margny-lès-Compiègne	3152,4	3	100	non	RD202.01	80
Départementale	D210	D555	D200	Lacroix-Saint-Ouen	1022,2	3	100	oui	D210.01	77
Départementale	D234	D12	D931	Bailleul-sur-Thérain; Bresles	3309,8	3	100	oui	D234	30
Départementale	D25	N2	Crépy en Valois	Crépy-en-Valois; Lévisignen	2799,8	3	100	oui	RD125.01	73; 75
Départementale	D25	D121	D927	Amblainville	1908,8	3	100	non	RD205.01	24
Départementale	D29	Entrée Crépy en Valois	D1324	Crépy-en-Valois	1863,64	4	30	non	RD25.02	75
Départementale	D29	D1017	ZI Pont Sainte Maxence	Pont-Sainte-Maxence	2011,7	4	30	non	RD29.01	55
Départementale	D29	Pont Sainte Maxence	D200	Pont-Sainte-Maxence; Brenouille	1967,1	3	100	non	RD29.02	55
Départementale	D29	D200	D75	Brenouille; Monceaux; Cinqueux	1565,65	4	30	non	RD29.03	55
Départementale	D330	D1330	Senlis	Senlis; Courteuil; Aumont-en-Halatte	1621,3	3	100	oui	D330.01	53
Départementale	D330	Entrée Senlis	D924	Senlis	666,7	4	30	oui	D330.02	53
Départementale	D330A	Mont l'Éveque	N330	Mont-l'Éveque	548,3	4	30	oui	D330A.01	52
Départementale	D330A	N330	Borest	Borest; Mont-l'Éveque	2512,0	3	100	oui	D330A.02	52
Départementale	D330A	Borest	D134	Borest	278,2	4	30	oui	D330A.03	52
Départementale	D332	Traversée Bethancourt en Valoi	Traversée Bethancourt en Valoi	Gloucourt; Béthancourt-en-Valois	711,0	4	30	oui	D332.01	76

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Départementale	D332	Bethancourt en Valois	D335	Séry-Magneval; Feigneux; Béthancourt-en-Valois; Crépy-en-Valois	6119,2	3	100	oui	D332.02	75; 76
Départementale	D332	D85	D973	Compiègne; Saint-Jean-aux-Bois	7001,5	3	100	oui	D332.03	77; 82
Départementale	D44	D924	D1016	Saint-Maximin; Vineuil-Saint-Firmin	1453,67	3	100	non	RD44.01	48; 53
Départementale	D44	D1016	Saint Leu d'Esserent	Saint-Maximin; Gouvieux	3155,64	3	100	non	RD44.02	48
Départementale	D44	Entrée Saint Leu	D92	Gouvieux; Saint-Leu-d'Esserent	548,3	3	100	non	RD44.03	48
Départementale	D53	D915	Limite département D1016	Bouconville; Lierville	3046,79	3	100	non	RD53.01	10
Départementale	D62	Rue de la République	D1016	Monchy-Saint-Eloi	506,1	3	100	oui	D62.01	45
Départementale	D84	D548	Le Plessis Belleville	Silly-le-Long; Le Plessis-Belleville	1359,5	3	100	oui	D84.01	70; 72
Départementale	D84	Le Plessis Belleville	N2	Lagny-le-Sec; Le Plessis-Belleville	3043,8	4	30	oui	D84.02	70
Départementale	D901	Beauvais	Troisseries	Beauvais; Troisseries; Milly-sur-Thérain	6380,3	2	250	oui	D901Projet	13; 16
Départementale	D901	D56	Fontaine-Lavaganne	Fontaine-Lavaganne	252,1	3	100	non	RD901.01	14
Départementale	D901	Entrée Fontaine-Lavaganne	Sotie Fontaine-Lavaganne	Fontaine-Lavaganne	1475,9	4	30	oui	RD901.02	14
Départementale	D901	Fontaine-Lavaganne	Marseille en Beauvaisis	Fontaine-Lavaganne; Marseille-en-Beauvaisis	1351,18	3	100	non	RD901.03	14
Départementale	D901	Entrée Marseille en Beauvaisis	Sotie Marseille en Beauvaisis	Marseille-en-Beauvaisis	1218,2	4	30	oui	RD901.04	14
Départementale	D901	Marseille en Beauvaisis	Achy	Achy; Marseille-en-Beauvaisis	1590,36	3	100	oui	RD901.05	14
Départementale	D901	Traversée Achy	Traversée Achy	Achy	636,9	4	30	oui	RD901.06	14
Départementale	D901	Achy	Saint-Omer en chaussée	Achy; Saint-Omer-en-Chaussée	2814,83	3	100	oui	RD901.07	14; 15
Départementale	D901	Traversée Saint-Omer	Traversée Saint-Omer	Saint-Omer-en-Chaussée	696,6	4	30	oui	RD901.08	15
Départementale	D901	Saint-Omer en chaussée	Troisseries	Milly-sur-Thérain; Saint-Omer-en-Chaussée; Troisseries	5506,81	3	100	oui	RD901.09	13; 15; 16
Départementale	D901	Traversée Troisseries	Traversée Troisseries	Troisseries	1120,4	4	30	oui	RD901.10	16
Départementale	D901	Troisseries	D149	Beauvais; Troisseries	3170,9	3	100	non	RD901.11	16; 17
Départementale	D901	D149	Rue de Tille	Beauvais; Tille	1521,4	2	250	oui	RD901.12	17
Départementale	D901	Rue de Tille	D1001	Tille	670,07	2	250	oui	RD901.13	17
Départementale	D909	Chantilly	D162	Chantilly; Gouvieux	4156,03	4	30	non	RD909.01	49
Départementale	D909	Gouvieux	D924	Gouvieux	1923,54	3	100	oui	RD909.02	49
Départementale	D909	D924	D118	Gouvieux; Lamorlaye	1846,93	3	100	oui	RD909.03	49
Départementale	D909	D118	Limite départementale	Lamorlaye	734,56	3	100	non	RD909.04	49
Départementale	D915	Limite département	D153	Lattainville; Delincourt; Boubiers; Serans; Lierville	8613,75	3	100	non	RD915.01	9; 10
Départementale	D915	D153	Bouconville	Bouconville; Lierville	2645,80	3	100	oui	RD915.02	10
Départementale	D915	Traversée Bouconville	Traversée Bouconville	Bouconville	268,8	4	30	non	RD915.03	10
Départementale	D915	Bouconville	Limite département	Bouconville	914,6	3	100	non	RD915.04	10

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Départementale	D915	Limite département	Taimontiers	Taimontiers	967,8	3	100	non	RD915.05	4
Départementale	D915	Traversée Taimontiers	Traversée Taimontiers	Taimontiers	1465,4	4	30	non	RD915.06	4
Départementale	D915	Taimontiers	Sérifontaine	Sérifontaine; Taimontiers	2563,34	3	100	non	RD915.07	4
Départementale	D915	Traversée Sérifontaine	Traversée Sérifontaine	Sérifontaine	1943,2	4	30	non	RD915.08	4
Départementale	D915	Sérifontaine	Eragny sur Epte	Sérifontaine; Eragny-sur-Epte	3024,93 7	3	100	oui	RD915.09	3; 4
Départementale	D915	Traversée Eragny sur Epte	Traversée Eragny sur Epte	Eragny-sur-Epte	1082,7	4	30	oui	RD915.10	3
Départementale	D915	Eragny sur Epte	Limite département	Eragny-sur-Epte	1940,30	3	100	non	RD915.11	2; 3
Départementale	D916	D158	Argenlieu	Avrechy; Saint-Remy-en-Ileau; Le Plessier-sur-Saint-Just; Saint-Remy-en-Ileau; Valescourt; Saint-Just-en-Chaussée	5065,6	3	100	non	RD916.01	40;41
Départementale	D916	Traversée Argenlieu	Traversée Argenlieu	Avrechy	767,6	3	100	non	RD916.02	41
Départementale	D916	Argenlieu	D158	Airion	3889,08	3	100	non	RD916.03	41
Départementale	D916	D158	N31	Airion; Fitz-James; Clermont	3255,73	2	250	oui	RD916.04	41; 42; 43
Départementale	D916	N31	D1016	Breuil-le-Vert; Clermont	3715,8	3	100	oui	RD916.04b	43
Départementale	D916	Traversée Saint-Just	Traversée Saint-Just	Saint-Just-en-Chaussée	2336,1	4	30	non	RD916.05	40
Départementale	D916	Saint-Just en Chaussée	Wavignies	Saint-Just-en-Chaussée; Catillon-Fumechon; Wavignies	5434,4	3	100	oui	RD916.06	39; 40
Départementale	D916	Traversée Wavignies	Traversée Wavignies	Wavignies	879,3	4	30	oui	RD916.07	39
Départementale	D916	Wavignies	La Folle	Wavignies; Campremy; Bonvillers; Saint-André-Farvillers; Beauvoir	5665,4	3	100	oui	RD916.08	38; 39
Départementale	D916	Traversée La Folle	Traversée La Folle	Beauvoir	364,1	4	30	oui	RD916.09	38
Départementale	D916	La Folle	Breteuil	Vendeuil-Caply; Beauvoir	3279,8	3	100	oui	RD916.10	35; 38
Départementale	D916	Traversée Breteuil	Traversée Breteuil	Vendeuil-Caply; Breteuil	788,8	4	30	oui	RD916.11	35; 38
Départementale	D92	D200	Saint Leu d'Esserent	Thiverny; Saint-Leu-d'Esserent	2658,43	2	250	oui	RD92.01	46; 48
Départementale	D92	Saint Leu d'Esserent	Précy sur Oise	Villers-sous-Saint-Leu; Précy-sur-Oise; St Leu d'Esserent	4902,88	3	100	non	RD92.02	48; 49
Départementale	D922	D118	Sortie Mortefontaine	Plailly; Mortefontaine	2507,61	4	30	oui	RD922.01	69
Départementale	D922	Mortefontaine	D126	Mortefontaine	1271,0	3	100	non	RD922.02	69
Départementale	D923	D981	Chaumont en Vexin	Trié-la-Ville; Chaumont-en-Vexin	4400,09	3	100	oui	RD923.01	2; 8
Départementale	D924	Rue de Paris	Rue de Senlis	Chanilly	998,49	4	30	oui	RD924	49
Départementale	D924	D929	Chambly	Le Mesnil-en-Thelle; Chambly	1644,85	3	100	oui	RD924.01	26
Départementale	D924	D330	Courteuil	Courteuil; Vineuil-Saint-Firmin	4701,8	4	30	oui	RD924.01b	53
Départementale	D924	Traversée Chambly	Traversée Chambly	Chambly	1854,8	4	30	oui	RD924.02	26
Départementale	D924	Courteuil	Saint-Firmin	Courteuil; Vineuil-Saint-Firmin	1319,9	3	100	oui	RD924.02b	53
Départementale	D924	Saint-Firmin	Vilneuil Saint Firmin	Vilneuil-Saint-Firmin	2490,0	4	30	non	RD924.03b	53
Départementale	D924	Chambly	D1001	Chambly	1513,6	3	100	non	RD924.04	25
Départementale	D924A	D1017	Fin lim 50	La Chapelle-en-Serval	431,1	4	30	non	RD924A.01	51
Départementale	D924A	Limite 50	Mongresin	Orry-la-Ville; La Chapelle-en-Serval	1987,31	3	100	non	RD924A.02	51
Départementale	D924A	Traversée Mongresin	Traversée Mongresin	Orry-la-Ville	636,9	4	30	non	RD924A.03	51

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Départementale	D924A	Mongresin	Av. Plaine des Aigles	Chantilly; Avilly-Saint-Léonard; Orry-la-Ville	4644,45	3	100	non	RD924A.04	50
Départementale	D927	Av. Plaine des Aigles	Chantilly	Chantilly	706,8	4	30	non	RD924A.04b	50
Départementale	D927	Limite département	Amblainville	Amblainville	993,8	3	100	non	RD927.01	24; 25
Départementale	D927	Entrée Amblainville	D105	Amblainville	688,6	4	30	non	RD927.02	24; 25
Départementale	D927	D105	Sortie Amblainville	Amblainville	758,9	4	30	non	RD927.03	24; 25
Départementale	D927	Amblainville	D205	Amblainville; Méru	710,5	3	100	non	RD927.04	24; 25
Départementale	D927	D205	Sortie Méru	Méru	3556,2	4	30	oui	RD927.05	23; 24
Départementale	D927	Méru	D5	Méru; Corbeil-Cerf; Lormaison; Ressons-l'Abbaye	200,3	3	100	oui	RD927.06	22; 23; 24
Départementale	D927	D5	Ressons L'abbaye	Ressons-l'Abbaye	1112,4	3	100	non	RD927.07	22
Départementale	D927	Traversée Ressons L'abbaye	Traversée Ressons L'abbaye	Ressons-l'Abbaye	477,5	4	30	oui	RD927.08	22
Départementale	D927	Ressons L'abbaye	Auteuil	Ressons-l'Abbaye	3254,65	3	100	non	RD927.09	21; 22
Départementale	D927	Traversée Auteuil	Traversée Auteuil	Auteuil	1097,8	4	30	oui	RD927.10	21
Départementale	D927	Auteuil	N31	Allonne; Auteuil; Frocourt	5193,4	3	100	oui	RD927.11	20; 21
Départementale	D927	N31	D1001	Allonne	2193,8	3	100	oui	RD927.12	20
Départementale	D929	D49	D46	Ercuis; Neuilly-en-Thelle	3709,5	3	100	oui	RD929.01	26; 27
Départementale	D929	Neuilly en Thelle	Le Mesnil en Thelle	Fresnoy-en-Thelle; Neuilly-en-Thelle; Le Mesnil-en-Thelle; Morangles	684,5	3	100	oui	RD929.02	26; 27
Départementale	D929	Traversée Le Mesnil en Thelle	Traversée Le Mesnil en Thelle	Le Mesnil-en-Thelle	1034,9	4	30	oui	RD929.03	26
Départementale	D929	Le Mesnil en Thelle	Limite département	Le Mesnil-en-Thelle	594,9	3	100	non	RD929.04	26
Départementale	D929	Neuilly en Thelle	D44	Cires-ès-Mello; Ercuis; Neuilly-en-Thelle	3226,37	3	100	oui	RD929.05	27; 28
Départementale	D929	D44	Le Tillet	Cires-ès-Mello	930,7	3	100	oui	RD929.06	28
Départementale	D929	Traversée Le Tillet	Traversée Le Tillet	Cires-ès-Mello	1249,3	4	30	oui	RD929.07	28
Départementale	D929	CirA's Les Mello	Le Tillet	Cires-ès-Mello	1333,0	3	100	oui	RD929.08	28
Départementale	D929	Entrée CirA's les Mello	D123	Cires-ès-Mello	538,5	4	30	oui	RD929.09	28
Départementale	D931	N31	Bresles	Bresles; Laversines	1658,1	3	100	oui	D931.001	30
Départementale	D931	D151	D916	Clermont; Agnetz	1964,3	4	30	oui	D931.0010	42; 43
Départementale	D931	D916	D37	Breuil-He-Sec; Fitz-James; Clermont	3106,5	4	30	oui	D931.0011	43
Départementale	D931	Bresles	D34	Bresles	677,9	4	30	oui	D931.002	30
Départementale	D931	D94	Sortie Bresles	Bresles	1014,1	4	30	oui	D931.003	30
Départementale	D931	Bresles	La Rue Saint Pierre	La Rue-Saint-Pierre; Bresles	1887,2	3	100	oui	D931.004	30
Départementale	D931	Traversée La Rue Saint Pierre	Traversée La Rue Saint Pierre	La Rue-Saint-Pierre	1449,6	4	30	oui	D931.005	30
Départementale	D931	La Rue Saint Pierre	Neuville en Hez	La Neuville-en-Hez; La Rue-Saint-Pierre	884,1	3	100	oui	D931.006	30
Départementale	D931	Traversée Neuville en Hez	Traversée Neuville en Hez	La Neuville-en-Hez	1322,6	4	30	oui	D931.007	30; 42
Départementale	D931	Neuville en Hez	Agnetz	La Neuville-en-Hez; Agnetz	2685,0	3	100	oui	D931.008	42
Départementale	D931	Agnetz	D151	Agnetz	1800,4	4	30	oui	D931.009	42

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Départementale	D931	N31	D626	Goincourt; Saint-Paul; Villiers-Saint-Barthélemy; Rainvillers	5146,27	3	100	non	RD931.01	6; 12
Départementale	D931	D626	D981	Goincourt	1513,6	3	100	non	RD931.02	12
Départementale	D932	D558	D103	Crisolles; Noyon	4200,1	3	100	non	RD932.01	85
Départementale	D932	D103	Noyon	Noyon	1423,4	3	100	non	RD932.02	85
Départementale	D932	Traversée Lacroix Saint Ouen	Traversée Lacroix Saint Ouen	Lacroix-Saint-Ouen	1520,9	4	30	oui	RD932A.02	77
Départementale	D932A	Entrée Noyon	D938	Noyon	1513,5	4	30	oui	RD932.03	85
Départementale	D932A	D1131	Lacroix Saint Ouen	Compiègne; Lacroix-Saint-Ouen	3605,7	3	100	non	RD932A.01	77
Départementale	D932A	Lacroix Saint Ouen	Verberie	Lacroix-Saint-Ouen; Verberie	4781,03	3	100	non	RD932A.03	65; 77
Départementale	D932A	Traversée Verberie	Traversée Verberie	Verberie	2043,83	4	30	oui	RD932A.04	65
Départementale	D932A	Verberie	Villeneuve sur Verberie	Villeneuve-sur-Verberie; Verberie;	4863,85	3	100	non	RD932A.05	54; 65
Départementale	D932A	Traversée Villeneuve/Verberie	Traversée Villeneuve/Verberie	Villeneuve-sur-Verberie	991,0	4	30	non	RD932A.06	54; 65
Départementale	D932A	Villeneuve sur Verberie	Villiers Saint Frambourg	Ognon; Villiers-Saint-Frambourg	3559,86	3	100	non	RD932A.07	54
Départementale	D932A	Traversée Villiers Saint Framb	Traversée Villiers Saint Framb	Villiers-Saint-Frambourg; Ognon	451,8	4	30	non	RD932A.08	54
Départementale	D932A	Villiers Saint Frambourg	D1330	Chamant; Ognon; Villiers-Saint-Frambourg	4826,36	3	100	oui	RD932A.09	53; 54; 66
Départementale	D934	Limite département	Croisement la Croix Blanche	Margny-aux-Cerises; Avrincourt	1520,2	3	100	non	RD934.01	81
Départementale	D934	Croisement la Croix Blanche	Croisement la Croix Blanche	Avrincourt; Margny-aux-Cerises	236,6	4	30	non	RD934.02	81
Départementale	D934	Le Croix Blanche	Noyon	Beaulieu-les-Fontaines; Candor; Avrincourt; Ecuivilly; Sermaize; Catigny; Porquéricourt; Noyon	11372,8	3	100	oui	RD934.03	81; 85
Départementale	D934	Entrée Noyon	D932	Porquéricourt; Vauchelles; Noyon	1540,0	4	30	oui	RD934.04	85
Départementale	D934	D932	Sortie Noyon	Noyon	3056,6	4	30	oui	RD934.05	84
Départementale	D934	Noyon	Pontoise les Noyon	Morlincourt; Noyon	1673,0	3	100	non	RD934.06	84; 86
Départementale	D934	Traversée Pontoise les Noyon	Traversée Pontoise les Noyon	Pontoise-lès-Noyon; Noyon	1077,7	4	30	non	RD934.07	84; 86
Départementale	D934	Pontoise les Noyon	Cuts	Pontoise-lès-Noyon; Cuts	2709,0	3	100	non	RD934.08	86; 87
Départementale	D934	Traversée Cuts	Traversée Cuts	Cuts	2462,8	4	30	oui	RD934.09	87
Départementale	D934	Cuts	Limite département	Cuts	1025,9	3	100	non	RD934.10	87
Départementale	D935	D1017	Monchy-Humières	Cuvilly; Ressons-sur-Matz; Monchy-Humières; Antheuil-Portes;	7804,54	3	100	non	RD935.01	59; 60
Départementale	D935	Traversée Monchy-Humières	Traversée Monchy-Humières	Monchy-Humières	674,6	4	30	oui	RD935.02	59
Départementale	D935	Monchy-Humières	Baugy	Monchy-Humières	154,9	3	100	oui	RD935.03	59
Départementale	D935	Traversée Baugy	Traversée Baugy	Coudun; Monchy-Humières; Baugy;	1224,3	4	30	oui	RD935.04	59
Départementale	D935	Baugy	N31	Coudun; Margny-lès-Compiègne; Baugy	4518,4	3	100	non	RD935.05	59; 80
Départementale	D938	D901	D513	Beauvais; Therdonne; Nivillers; Tillé	4114,41	3	100	non	RD938.01	31; 32
Départementale	D938	D513	D34	Fouquerolles; Nivillers	3376,8	3	100	non	RD938.02	31

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Départementale	D973	D332	D130	Compiègne	2660,3	3	100	oui	RD973.01	82
Départementale	D973	D130	D602	Compiègne; Vieux-Moulin	4614,2	3	100	oui	RD973.02	82
Départementale	D98	D555	D932A	Lacroix-Saint-Ouen	839,7	3	100	oui	D98.01	77
Départementale	D98	D932A	Saint Sauveur	Lacroix-Saint-Ouen; Saint-Sauveur	1554,6	3	100	oui	D98.02	65; 77
Départementale	D98	Traversée Saint Sauveur	Traversée Saint Sauveur	Béthisy-Saint-Pierre; Saint-Sauveur	2271,2	4	30	oui	D98.03	65
Départementale	D98	Saint Sauveur	D123	Béthisy-Saint-Pierre; Saint-Sauveur	806,8	3	100	oui	D98.04	65
Départementale	Déviaton D981	Trie-Château	Trie-la-Ville	Trie-la-Ville	3788,3	3	100	oui	D981projet	2
Départementale	D981	D1031	Aux Marais	Goincourt	1858,1	3	100	non	RD981.01	12
Départementale	D981	Traversée Aux Marais	Traversée Aux Marais	Aux Marais	844,5	4	30	non	RD981.02	12
Départementale	D981	Aux Marais	N31	Saint-Léger-en-Bray; Aux Marais	3813,75	3	100	oui	RD981.03	11; 12
Départementale	D981	N31	La Houssoye	Auneuil; La Houssoye; Saint-Léger-en-Bray	6788,9	3	100	non	RD981.04	7; 11
Départementale	D981	Traversée la Houssoye	Traversée la Houssoye	La Houssoye	655,2	3	100	non	RD981.05	7
Départementale	D981	D129	Traversée la Houssoye	La Houssoye	339,8	4	30	oui	RD981.06	7
Départementale	D981	La Houssoye	D153	Boutencourt; Labosse; Porcheux; La Houssoye	5440,68	3	100	oui	RD981.07	7
Départementale	D981	D923	Trie-Château	Trie-la-Ville; Trie-Château	381,4	3	100	non	RD981.08	2
Départementale	D981	Traversée Trie-Château	Traversée Trie-Château	Trie-Château	1273,3	4	30	non	RD981.09	2
Départementale	D981	Trie-Château	Gisors	Trie-Château	1305,15	3	100	oui	RD981.10	2
Départementale	RD14 Val d'Oise		Entrée agglo la Chapelle	Parnes	701,1	3	100	non	RD14 Val d'Oise	1
Départementale	RD14 Val d'Oise		Limite La Chapelle en Vexin	Parnes	1712,4	3	100	non	RD14 Val d'Oise	1

VOIES COMMUNALES

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Voie communale	Avenue Blaise Pascal	rue du Moulin Bracheux	rue de l'Industrie	Beauvais	895,33	3	100	non	Avenue Blaise Pascal	20, 31
Voie communale	Avenue COROT	rue de Clermont	D901	Beauvais	933,19	4	30	non	Avenue COROT	19
Voie communale	Avenue Corot	rue de Clermont	av Kennedy	Beauvais	726,57	4	30	non	Avenue Corot	19
Voie communale	Avenue de la Paix	Rue d'Allone	Avenue Jean Rostand	Beauvais	245,23	4	30	oui	Avenue de la Paix	19
Voie communale	Avenue de la République	boulevard jules biere	rue Correus	Beauvais	179,93	3	100	oui	Avenue de la République	19
Voie communale	Avenue de la République	rue de la tapisserie	boulevard jules biere	Beauvais	176,47	3	100	oui	Avenue de la République	19
Voie communale	Avenue de l'Europe	Avenue Jean Mermoz	Rue Louis Prache	Beauvais	669,33	4	30	oui	Avenue de l'Europe	17
Voie communale	Avenue Jean Mermoz	Rue de Rouen	Boulevard du Docteur Lamotte	Beauvais	1721,46	3	100	non	Avenue Jean Mermoz	17
Voie communale	Avenue Jean Rostand	Avenue de la Paix	D139	Beauvais	340,01	4	30	oui	Avenue Jean Rostand	19
Voie communale	Avenue JF Kennedy	Boulevard Saint André	D139	Beauvais	3880,76	4	30	oui	Avenue JF Kennedy	19, 20
Voie communale	Avenue Léon Blum	Rue de Brulet	Rue Notre Dame	Beauvais	606,77	4	30	oui	Avenue Léon Blum	17
Voie communale	Avenue M d'Assault	D1001	Rue d'Amiens	Beauvais	956,46	3	100	non	Avenue M d'Assault	17
Voie communale	Avenue PASCAL	rue de l'Industrie	av Kennedy	Beauvais	534,38	5	10	oui	Avenue PASCAL	20
Voie communale	Bd Amyot	rue du gal Leclerc	rue antoine caront	Beauvais	479,54	4	30	oui	Bd Amyot	18
Voie communale	Boulevard d'Assault	Boulevard Docteur Lamotte	Rue Vignacourt	Beauvais	337,91	3	100	non	Boulevard d'Assault	19
Voie communale	Boulevard du Docteur Lamotte	Boulevard d'Assault	Avenue de l'Europe	Beauvais	674,73	4	30	oui	Boulevard du Docteur Lamotte	18
Voie communale	Boulevard Saint André	Rue de Vignacourt	Avenue JF Kennedy	Beauvais	500,61	4	30	oui	Boulevard Saint André	19
Voie communale	Bvd du Général DeGaulle	av. Kennedy	bld J. Briere	Beauvais	363,83	4	30	oui	Bvd du Général DeGaulle	19
Voie communale	Cours SCELLIER	bld A d'Inville	rue GI Leclerc	Beauvais	110,81	4	30	oui	Cours SCELLIER	18
Voie communale	Notre Dame du Thil	route de Crevecoeur	rue de Calais	Beauvais	1355,33	4	30	oui	Notre Dame du Thil	17
Voie communale	Notre Dame du Thil	RD901	route de Crevecoeur	Beauvais	497,36	4	30	oui	Notre Dame du Thil	17

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Voie communale	Pl. G. Clémenceau	rue A. Delaherche	rue Beauregard	Beauvais	112,87	4	30	oui	Pl. G. Clémenceau	18
Voie communale	Pont DE PARIS	bld de l'île de France	rue de Malherbe	Beauvais	309,25	4	30	oui	Pont DE PARIS	18
Voie communale	Route de Crevecoeur	rue ND du Thil	D901	Beauvais	439,20	4	30	non	Route de Crevecoeur	17
Voie communale	Rue A. CARON	bd Lamotte	rue de Calais	Beauvais	141,43	4	30	oui	Rue A. CARON	17
Voie communale	Rue A. DELAHERCHE	rue P. Jacoby	pl. Clémenceau	Beauvais	66,44	3	100	non	Rue A. DELAHERCHE	19
Voie communale	Rue ANGRAND LEPRINCE	rue D. Simon	rue de la Tapisserie	Beauvais	195,60	4	30	oui	Rue ANGRAND LEPRINCE	19
Voie communale	Rue BEAUREGARD	rue Ph. de Dreux	rue du docteur Gerard	Beauvais	250,18	4	30	oui	Rue BEAUREGARD	18
Voie communale	Rue CARNOT	rue Jeanne d'Arc	rue des Jacobins	Beauvais	135,59	3	100	non	Rue CARNOT	19
Voie communale	RUE CORREUS	rue du Wage	avenue de la république	Beauvais	758,81	4	30	non	RUE CORREUS	19
Voie communale	Rue D. SIMON	rue du gal Watrin	rue Angrand Leprince	Beauvais	91,53	5	10	oui	Rue D. SIMON	17; 18
Voie communale	Rue d'Amiens	Avenue M d'Assault	Rue de Vignacourt	Beauvais	1066,21	3	100	non	Rue d'Amiens	17
Voie communale	Rue DE BUZANVAL	rue P. Jacoby	rue J. d'Arc	Beauvais	159,84	3	100	non	Rue DE BUZANVAL	19
Voie communale	Rue de Calais	rue ND du Thil	bd de l'assaut	Beauvais	841,53	5	10	oui	Rue de Calais	17
Voie communale	Rue de Clermont	Boulevard Saint André	D901	Beauvais	2543,64	4	30	oui	Rue de Clermont	17; 18
Voie communale	Rue DE LA MADELEINE	rue de malherbe	bvd du gal de Gaulle	Beauvais	475,45	4	30	oui	Rue DE LA MADELEINE	19
Voie communale	Rue de la Madeleine	bld J. Briere	rue Correus	Beauvais	98,95	5	10	oui	Rue de la Madeleine	19
Voie communale	Rue DE LA TAPISSERIE	rue Angrand Leprince	rue P. Jacoby	Beauvais	50,73	4	30	oui	Rue DE LA TAPISSERIE	19
Voie communale	Rue DE LA TAPISSERIE	rue P. Jacoby	av de la République	Beauvais	130,21	5	10	oui	Rue DE LA TAPISSERIE	19
Voie communale	Rue DE MALHERBE	Rue de la Tapisserie	Rue de la madelaine	Beauvais	208,49	4	30	oui	Rue DE MALHERBE	19
Voie communale	Rue DE SAVIGNIES	lim. communale	av Nelson Mandela	Beauvais	1547,29	5	10	oui	Rue DE SAVIGNIES	17
Voie communale	Rue de Wage	rue Correus	av. Corot	Beauvais	351,89	3	100	oui	Rue de Wage	19
Voie communale	Rue DES JACOBINS	rue Carnot	bvd du gal de Gaulle	Beauvais	503,02	3	100	non	Rue DES JACOBINS	19

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Voie communale	Rue DESGROUX	rue Angrand Leprince	rue Beaugregard	Beauvais	175,34	4	30	oui	Rue DESGROUX	17; 18
Voie communale	Rue DU DOCTEUR GERARD	rue Beaugregard	rue Desgroux	Beauvais	37,42	4	30	oui	Rue DU DOCTEUR GERARD	18
Voie communale	Rue DU FBG ST JACQUES	rue de pontoise	rue du Therain	Beauvais	116,33	4	30	oui	Rue DU FBG ST JACQUES	19
Voie communale	Rue DU GAL LECLERC	rue St just des Marais	bid A d'Inville	Beauvais	352,27	4	30	oui	Rue DU GAL LECLERC	17; 18
Voie communale	Rue DU GAL WATRIN	bid St Jean	rue D. Simon	Beauvais	146,82	5	10	oui	Rue DU GAL WATRIN	18
Voie communale	Rue DU MOULIN BRACHEUX	D901	av B. Pascal	Beauvais	705,45	4	30	oui	Rue DU MOULIN BRACHEUX	19
Voie communale	Rue DU THERAIN	rue du Fbg St Jacques	av A. Briand	Beauvais	146,34	4	30	oui	Rue DU THERAIN	18
Voie communale	Rue GAMBETTA	rue Carnot	rue J. de Ligni?res	Beauvais	304,27	3	100	non	Rue GAMBETTA	19
Voie communale	Rue GUI PATIN	rue St Laurent	rue Gambetta	Beauvais	62,61	3	100	non	Rue GUI PATIN	17; 18
Voie communale	Rue J. D'ARC	rue Vincent de beauvais	bd St Andre	Beauvais	133,55	4	30	oui	Rue J. D'ARC	19
Voie communale	Rue J. D'ARC	rue J. Racine	rue Vincent de beauvais	Beauvais	265,76	3	100	oui	Rue J. D'ARC	19
Voie communale	Rue J. RACINE	bid A. d'Inville	rue J. d'Arc	Beauvais	379,14	4	30	oui	Rue J. RACINE	17; 18
Voie communale	Rue Jules Brières	bid de Gaulle	bid A. Briand	Beauvais	179,80	5	10	oui	Rue Jules Brières	19
Voie communale	Rue P. JACOBY	rue de la Tapisserie	rue de Buzanval	Beauvais	377,89	3	100	non	Rue P. JACOBY	19
Voie communale	Rue PH. DE DREUX	rue Beaugregard	rue J. Racine	Beauvais	132,35	4	30	oui	Rue PH. DE DREUX	19
Voie communale	Rue ST JUST DES MARAIS	rue de Savignies	rue G l Leclerc	Beauvais	856,19	4	30	oui	Rue ST JUST DES MARAIS	17; 18
Voie communale	Rue ST LAURENT	rue Gui Patin	rue J. Racine	Beauvais	258,96	4	30	oui	Rue ST LAURENT	18
Voie communale	Rue P et M Curie	av Pascal	D1001	Beauvais; Allonne	870,25	3	100	non	Rue P et M Curie	20; 31
Voie communale	Bretelle-Beauvais	N31	A16	Beauvais; Therdonne	949,66	2	250	oui	Bretelle-Beauvais	31
Voie communale	Ex D901	D1001	Rue du Moulin de Bracheux	Beauvais; Tillé	3045,38	2	250	oui	RD901.14	17; 19; 31
Voie communale	Av. de Condé	Rue Aumale	D924	Chantilly	105,68	4	30	non	Av. de Condé	49
Voie communale	Av. Sylvie	RN 16	place paquier	Chantilly	540,33	5	10	oui	Av. Sylvie	49; 50
Voie communale	Quai de la Canardière	rue des cascades	D1016	Chantilly	311,19	4	30	non	Quai de la Canardière	49

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Voie communale	Rue d'Aumale	RN 16	avenue de conde	Chantilly	441,33	4	30	non	Rue d'Aumale	49
Voie communale	Rue de la Gare	rue de l'embarcadere	D1016	Chantilly	393,51	5	10	oui	Rue de la Gare	49, 50
Voie communale	Rue de l'Embarcadere	rue de la gare	RN 16	Chantilly	219,76	5	10	oui	Rue de l'Embarcadere	49, 50
Voie communale	Avenue ADNOT	avenue de l europe	Chemin d'Armancourt	Compiègne	504,90	5	10	oui	Avenue ADNOT	79
Voie communale	Avenue CURIE	D1131	rue personne de roberval	Compiègne	707,33	5	10	oui	Avenue CURIE	78, 79
Voie communale	Avenue DE BURY	avenue curie	rue bayard	Compiègne	1220,45	5	10	oui	Avenue DE BURY	78, 79
Voie communale	Avenue de Grande Bretagne	bvd des Etats unis	rond royal	Compiègne	632,58	5	10	oui	Avenue de Grande Bretagne	79
Voie communale	Avenue DE HUY	rue de st joseph	av. du Mal lattre de tassig	Compiègne	663,23	5	10	oui	Avenue DE HUY	79
Voie communale	Avenue DE HUY	rue de senlis	rue de st joseph	Compiègne	1385,84	5	10	oui	Avenue DE HUY	79
Voie communale	Avenue DE LA LIBERATION	avenue du Mal foch	bvd des etats unis	Compiègne	672,31	5	10	oui	Avenue DE LA LIBERATION	79
Voie communale	Avenue DE LA RESISTANCE	rue st lazare	avenue royale	Compiègne	673,14	5	10	oui	Avenue DE LA RESISTANCE	79
Voie communale	Avenue DE ROYALLIEU	Avenue de Huy	avenue Mal foch	Compiègne	725,97	5	10	oui	Avenue DE ROYALLIEU	79
Voie communale	Avenue DE VERDUN	avenue du 25eme RGA	avenue de la liberation	Compiègne	428,37	5	10	oui	Avenue DE VERDUN	79
Voie communale	Avenue DES MARTYRS DE LA	rue de senlis	rue de paris	Compiègne	912,06	5	10	oui	Avenue DES MARTYRS DE LA	78, 79
Voie communale	Avenue DU 25EME RGA	Avenue de Royallieu	bvd des etats unis	Compiègne	1142,97	5	10	oui	Avenue DU 25EME RGA	79
Voie communale	Avenue DU GAL WEYGAND	rue de paris	rue bayard	Compiègne	806,64	5	10	oui	Avenue DU GAL WEYGAND	78, 79
Voie communale	Avenue DU MAL JOFFRE	avenue de huy	rue des sablons	Compiègne	513,46	5	10	oui	Avenue DU MAL JOFFRE	79
Voie communale	Avenue DU MAL LATTRE DE TASS	avenue de huy	rue de paris	Compiègne	902,97	5	10	oui	Avenue DU MAL LATTRE DE TASS	79
Voie communale	Avenue MAL FOCH	avenue de royallieu	avenue de la libération	Compiègne	463,74	5	10	oui	Avenue MAL FOCH	79
Voie communale	Avenue ROYALE	avenue de la resistance	rond royal	Compiègne	943,74	5	10	oui	Avenue ROYALE	79

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Voie communale	Bvd des Etats-Unis	av. de grande-bretagne	rue de paris	Compiègne	1630,16	5	10	oui	Bvd des Etats-Unis	79
Voie communale	Bvd Gambetta	rue de l oise	bvd des etats unis	Compiègne	498,39	5	10	oui	Bvd Gambetta	79
Voie communale	Bvd Victor Hugo	rue st lazare	avenue de la r?istance	Compiègne	317,16	5	10	oui	Bvd Victor Hugo	79
Voie communale	Place Gl de Gaulle	Rue BOTTIER	Rue Sarloveze	Compiègne	164,71	4	30	oui	Place Gl de Gaulle	79
Voie communale	Quai DU CLOS DES ROSES	bvd gambetta	rue bayard	Compiègne	867,48	5	10	oui	Quai DU CLOS DES ROSES	78; 79
Voie communale	Rue AUSTERLITZ	rue rothschild	rue pasteur	Compiègne	292,00	5	10	oui	Rue AUSTERLITZ	79
Voie communale	Rue BAYARD	avenue de bury	av. du gal weygand	Compiègne	496,04	5	10	oui	Rue BAYARD	78; 79
Voie communale	Rue CALMETTE	rue guerin	avenue curie	Compiègne	236,99	5	10	oui	Rue CALMETTE	78; 79
Voie communale	Rue CARNOT	bvd des etats unis	rue de clamart	Compiègne	796,83	5	10	oui	Rue CARNOT	79
Voie communale	Rue CARNOT	rue crin	rue de clamart	Compiègne	176,37	3	100	non	Rue CARNOT	79
Voie communale	Rue CARNOT	rue crin	rue des domeliers	Compiègne	157,83	5	10	oui	Rue CARNOT	79
Voie communale	Rue CHURCHILL	av. du gal weygand	bvd gambetta	Compiègne	806,80	5	10	oui	Rue CHURCHILL	78; 79
Voie communale	Rue COUTTELENC	rue des freres greban	rue de bouvines	Compiègne	293,84	5	10	oui	Rue COUTTELENC	79
Voie communale	Rue D ULM	rue kennedy	rue bottier	Compiègne	219,91	4	30	oui	Rue D ULM	80
Voie communale	Rue DAGUERRE	avenue de l europe	rue de lesseps	Compiègne	385,06	5	10	oui	Rue DAGUERRE	78
Voie communale	Rue DE BOUVINES	rue couteleenc	rue austerlitz	Compiègne	247,56	3	100	non	Rue DE BOUVINES	79
Voie communale	Rue DE L OISE	bvd gambetta	rue du port bateaux	Compiègne	514,21	5	10	oui	Rue DE L OISE	79
Voie communale	Rue DE LA SOUS PREFECTURE	bvd hugo	rue sarloveze	Compiègne	135,44	3	100	non	Rue de la sous-préfecture	80
Voie communale	Rue DE LA SOUS PREFECTURE	rue sarloveze	rue du dahomey	Compiègne	115,89	3	100	non	Rue de la sous-préfecture	80
Voie communale	Rue DE LESSEPS	avenue de l europe	D1131	Compiègne	1339,00	5	10	oui	Rue DE LESSEPS	78
Voie communale	Rue de l'Etoile	rue magenta	place au change	Compiègne	95,99	3	100	non	Rue de l'Etoile	79
Voie communale	Rue DE PARIS	rue de st joseph	av. du gal weygand	Compiègne	1293,57	5	10	oui	Rue DE PARIS	79
Voie communale	Rue DE PARIS	rue des domeliers	rue des capucins	Compiègne	140,04	5	10	oui	Rue DE PARIS	79
Voie communale	Rue DE PARIS	rue notre dame	rue des capucins	Compiègne	153,71	3	100	non	Rue DE PARIS	79

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Voie communale	Rue DE ROTHSCCHILD	rue de l oise	rue de harlay	Compiègne	347,60	5	10	oui	Rue DE ROTHSCCHILD	80
Voie communale	Rue DE SENLIS	avenue des martyrs de la	D1131	Compiègne	493,77	5	10	oui	Rue DE SENLIS	78; 79
Voie communale	Rue DE ST JOSEPH	avenue de huy	rue de patis	Compiègne	1434,57	5	10	oui	Rue DE ST JOSEPH	79
Voie communale	Rue DES CAPUCINS	rue de paris	rue notre dame	Compiègne	134,23	5	10	oui	Rue DES CAPUCINS	79
Voie communale	Rue DES DOMELIERS	rue de paris	rue carnot	Compiègne	198,73	3	100	non	Rue DES DOMELIERS	79
Voie communale	Rue DES FRERES GREBAN	bvd gambetta	rue couattelenc	Compiègne	215,97	5	10	oui	Rue DES FRERES GREBAN	79
Voie communale	Rue DES RESERVOIRS	rue st lazare	rue des sablons	Compiègne	481,39	5	10	oui	Rue DES RESERVOIRS	79
Voie communale	Rue DES SABLONS	bvd des etats unis	rue de st joseph	Compiègne	798,99	5	10	oui	Rue DES SABLONS	79
Voie communale	Rue DU DAHOMEY	place du gal de gaulle	rue sauvage	Compiègne	146,05	3	100	non	Rue DU DAHOMEY	80
Voie communale	Rue DU GD FERRE	rue jeanme d arc	rue st nicolas	Compiègne	75,25	3	100	non	Rue DU GD FERRE	80
Voie communale	Rue DUMAS	rue de la fontaine	rue lebesgue	Compiègne	375,47	5	10	oui	Rue DUMAS	78; 79
Voie communale	Rue E SOLFERINO	N31	place de l hotel de ville	Compiègne	223,78	3	100	non	Rue E SOLFERINO	80
Voie communale	Rue EUGENIE LOUIS	rue grange	av. du gal weygand	Compiègne	920,89	5	10	oui	Rue EUGENIE LOUIS	78; 79
Voie communale	Rue GAL LECLERC	ruede solferino	rue de harlay	Compiègne	97,08	5	10	oui	Rue GAL LECLERC	80
Voie communale	Rue GAL Leclerc	ruede solferino	rue st nicolas	Compiègne	88,10	5	10	oui	Rue GAL Leclerc	80
Voie communale	Rue GRANGE	avenue de bury	Rue Eugenie louis	Compiègne	167,94	5	10	oui	Rue GRANGE	78; 79
Voie communale	Rue GUERIN	rue de lesseps	rue calmette	Compiègne	407,81	5	10	oui	Rue GUERIN	78; 79
Voie communale	Rue HARLAY	rue austerlitz	rue du donjon	Compiègne	108,25	5	10	oui	Rue HARLAY	80
Voie communale	Rue JEANNE D ARC	rue harlay	rue st corneille	Compiègne	209,29	3	100	non	Rue JEANNE D ARC	80
Voie communale	Rue LAVOISIER	avenue curie	rue vivier corax	Compiègne	441,25	5	10	oui	Rue LAVOISIER	78; 79
Voie communale	Rue LEBESGUE	av. du gal weygand	avenue de bury	Compiègne	442,08	5	10	oui	Rue LEBESGUE	78; 79
Voie communale	Rue MAGENTA	rue des dormeliers	place de hotel de ville	Compiègne	198,88	5	10	oui	Rue MAGENTA	80

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Voie communale	Rue NOTRE DAME	bvd gambetta	rue d'austerlitz	Compiègne	696,71	5	10	oui	Rue NOTRE DAME	79
Voie communale	Rue PASTEUR	rue des domeliers	rue austerlitz	Compiègne	180,59	5	10	oui	Rue PASTEUR	79
Voie communale	Rue SARLOVEZE	rue magenta	avenue royale	Compiègne	309,60	3	100	non	Rue SARLOVEZE	79
Voie communale	Rue SAUVAGE	rue de la sous-préfecture	cours guynemer	Compiègne	359,97	3	100	non	Rue SAUVAGE	80
Voie communale	Rue ST ANTOINE	rue austerlitz	place au change	Compiègne	108,01	3	100	non	Rue ST ANTOINE	80
Voie communale	Rue ST CORNEILLE	rue austerlitz	place de l'hotel de ville	Compiègne	217,38	3	100	non	Rue ST CORNEILLE	79
Voie communale	Rue ST LAZARE	bvd des etats unis	rue des domeliers	Compiègne	1383,09	5	10	oui	Rue ST LAZARE	79
Voie communale	Rue VIVENEL	rue soferino	rue sauvage	Compiègne	103,58	3	100	non	Rue VIVENEL	80
Voie communale	Rue VIVIER CORAX	rue lavoisier	rue de senlis	Compiègne	277,23	5	10	oui	Rue VIVIER CORAX	78; 79
Voie communale	Avenue CURIE	route de chantilly	rue edouard branly	Creil	633,29	5	10	oui	Avenue CURIE	47
Voie communale	Avenue DE CHANUT	avenue Uhry	rue Gambetta	Creil	177,58	5	10	oui	Avenue DE CHANUT	46
Voie communale	Avenue DE L'EUROPE	rue pauquet	avenue claudes peroche	Creil	269,03	5	10	oui	Avenue DE L'EUROPE	47
Voie communale	Avenue DU 8 MAI 1945	RD200	Rue de la paix	Creil	616,0	5	10	oui	Avenue DU 8 MAI 1945	46
Voie communale	Avenue P. DE CHAVANNES	rue schuman	rue branly	Creil	248,25	5	10	oui	Avenue P. de Chavannes	47
Voie communale	Bvd Gabriel Havez	rue dunant	bvd allende	Creil	431,32	5	10	oui	Bvd Gabriel Havez	46
Voie communale	Bvd Jean Blondi	rue dunant	rue general leclerc	Creil	577,21	5	10	oui	Bvd Jean Blondi	46
Voie communale	Bvd Jean Blondi	rue general leclerc	rue des jonquilles	Creil	86,75	5	10	oui	Bvd Jean Blondi	46
Voie communale	Bvd Jean Blondi	rue des jonquilles	bvd allende	Creil	177,45	5	10	oui	Bvd Jean Blondi	46
Voie communale	Bvd Salvador Allende	RD 201	route de Chantilly	Creil	791,75	5	10	oui	Bvd Salvador Allende	47
Voie communale	Quai L'AVAL	rue de port	avenue chanut	Creil	434,79	5	10	oui	Quai L'AVAL	46
Voie communale	ROUTE DE CHANTILLY	D1016	bvd Allende	Creil	607,13	5	10	oui	ROUTE DE CHANTILLY	46
Voie communale	ROUTE DE VAUX	rue Boursier	avenue de Tremblay	Creil	734,66	5	10	oui	ROUTE DE VAUX	47
Voie communale	Rue BLUM	route de Chantilly	rue de la Republique	Creil	627,53	5	10	oui	Rue BLUM	46

Type voie	Nom rue	Débutant	Finissant	Commune	Linéaire (en m)	Catégorie bruit	Largeur secteur affecté par le bruit	Evolution	Nom section MapBruit	Référence planche
Voie communale	Rue BOURSIER	rue ribot	rue philippe	Creil	75,91	5	10	oui	Rue BOURSIER	46
Voie communale	Rue BRANLY	avenue pierre et marie curie	avenue chavannes	Creil	663,95	5	10	oui	Rue BRANLY	47
Voie communale	Rue DE LA REPUBLIQUE	rue Gambetta	rue Blum	Creil	608,66	5	10	oui	Rue DE LA REPUBLIQUE	47
Voie communale	Rue DE MARL	rue de la republique	rue duguet	Creil	92,51	5	10	oui	Rue DE MARL	47
Voie communale	Rue DE PORT	rue jaures	quai aval	Creil	87,64	5	10	oui	Rue DE PORT	46
Voie communale	Rue DUGUET	rue ribot	rue philippe	Creil	76,51	5	10	oui	Rue DUGUET	46
Voie communale	Rue DUGUET	rue ribot	rue michelet	Creil	123,97	5	10	oui	Rue DUGUET	46
Voie communale	Rue GAMBETTA	avenue de Chanut	rue Juillet	Creil	215,13	3	100	oui	Rue GAMBETTA	46
Voie communale	Rue GAMBETTA	avenue de Chanut	rue de la Republique	Creil	71,11	5	10	oui	Rue GAMBETTA	46
Voie communale	Rue JAURES	rue peilloutier	avenue antoine chanut	Creil	285,94	3	100	oui	Rue JAURES	47
Voie communale	Rue JAURES	rue peilloutier	rue de port	Creil	119,66	5	10	oui	Rue JAURES	47
Voie communale	Rue JUILLET	place general de gaulle	rue gambetta	Creil	298,82	5	10	oui	Rue JUILLET	46
Voie communale	Rue MICHELET	rue duguet	rue de la republique	Creil	63,67	5	10	oui	Rue MICHELET	46
Voie communale	Rue PAUQUEL	rue gambetta	avenue de l europe	Creil	658,67	5	10	oui	Rue PAUQUEL	47
Voie communale	Rue PHILIPPE	rue duguet	rue boursier	Creil	170,43	5	10	oui	Rue PHILIPPE	46
Voie communale	Rue RIBOT	rue duguet	rue boursier	Creil	176,08	5	10	oui	Rue RIBOT	47
Voie communale	Rue SCHUMAN	rue Blum	ave P. de Chavannes	Creil	688,64	5	10	oui	Rue SCHUMAN	47
Voie communale	Rue ST CRICQ CAZEAUX	place du 8 mai	rue de la republique	Creil	118,57	5	10	oui	Rue ST CRICQ CAZEAUX	46
Voie communale	Rue GAMBETTA	rue du pont royal	rue Juillet	Creil; Nogent-sur-Oise	185,81	5	10	oui	Rue GAMBETTA	46
Voie communale	Rue CLAIR	D1324	D501	Crépy-en-Valois	300,57	5	10	oui	Rue CLAIR	75
Voie communale	Rue JAURES	Rue Finster Walbe	Rue du Port	Creil	1146,16	5	10	oui	Rue JAURES	47
Voie communale	Avenue DU 8 MAI 1945	rue République	Rue St Cricq	Nogent-sur-Oise	234,26	5	10	oui	Avenue DU 8 MAI 1945	45; 46
Voie communale	Rue GAMBETTA	Rue du Pont Royal	Avenue Faidherbe	Nogent-sur-Oise	738,12	5	10	oui	Rue GAMBETTA	46
Voie communale	Rue GAMBETTA PONT ROYAL	rue de Verdun	rue Ribot	Nogent-sur-Oise	245,57	5	10	oui	Rue GAMBETTA PONT ROYAL	46
Voie communale	Route de l'aéroport	D1001	Aéroport	Tillé	700,36	3	100	oui	Route de l'aéroport	17
		D14B	D22	Éragry-sur-Epte	2627,56	3	100	non	déviations nord	2; 3

PRESCRIPTIONS D'ISOLEMENT ACOUSTIQUE

ANNEXE 2



PREFET DE L'OISE

Direction départementale
des Territoires

ARRETE

PORTANT APPROBATION DE LA CARTE DE BRUIT des autoroutes A1 (par Senlis) et A16 (par Beauvais) sur le territoire du département de l'Oise.

LE PREFET DE L'OISE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du mérite

Vu la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu le Code de l'Environnement, notamment ses articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11, transposant cette directive, et ses articles L.571-10 et R.571-32 à R.571-43, relatifs au classement des infrastructures de transports terrestres ;

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

Vu la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

Considérant que les infrastructures du réseau routier national concédé relèvent, dans l'Oise, du I de l'article L.572-9 du code de l'environnement (infrastructures routières dont le trafic annuel dépasse 6 millions de véhicules par an) ;

Sur proposition du directeur départemental des Territoires de l'Oise ;

ARRETE

Article – 1 : Les infrastructures concernées par le présent arrêté sont définies ci-après :

- l'autoroute A1 pour la totalité de la section (57,9 km) présente dans le département de l'Oise,
- l'autoroute A16 pour la totalité de la section (60,9 km) présente dans le département de l'Oise.

Article – 2 : Sont approuvées les cartes de bruit concernant les tronçons d'autoroutes A1 et A16 sur le département de l'Oise.

Article – 3 : Chaque carte de bruit comporte les documents suivants :

- les représentations graphiques au 1/25000^{ème} ci-après :
 - une carte des zones exposées au bruit selon l'indicateur Lden, à l'aide de courbes isophones allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) ;
 - une carte des zones exposées au bruit selon l'indicateur Ln, à l'aide de courbes isophones allant de 50 dB(A) à 70 dB(A), et plus, par pas de 5 dB(A) ;
 - une carte des secteurs affectés par le bruit arrêtés en application de l'article L571-10 du code de l'environnement ;
 - une carte des zones où l'indicateur Lden dépasse 68 dB(A) ;
 - une carte des zones où l'indicateur Ln dépasse 62 dB(A) ;
- des tableaux de données fournissant une estimation des populations, des surfaces et des établissements d'enseignement et de santé exposés au bruit dans ces zones ;
- un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration.

Article – 4 : Cette carte est mise en ligne sur le site Internet de la direction départementale des Territoires de l'Oise.

Article – 5 : Le présent arrêté sera publié au Recueil des Actes Administratifs de la préfecture de l'Oise.

Article – 6 : La carte de bruit mentionnée dans le présent arrêté est transmise aux gestionnaires d'infrastructures concernées pour l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement correspondant. Elle est de plus transmise pour information aux directions des administrations centrales concernées du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement et intégrée dans l'Observatoire du Bruit des Infrastructures de Transports Terrestres du département de l'Oise.

Article – 7 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif d'Amiens dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article – 8 : Le secrétaire général de la préfecture de l'Oise, le directeur départemental des Territoires de l'Oise, le directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Picardie et le gestionnaire des réseaux de transports concernés sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Beauvais, le

12 DEC. 2011

Le Préfet



PRESCRIPTIONS D'ISOLEMENT ACOUSTIQUE

ANNEXE 3

PREFET DE L'OISE

Direction départementale
des Territoires

ARRETE

PORTANT PUBLICATION DE LA CARTE DE BRUIT STRATEGIQUE des autoroutes A1 et A16 sur le territoire du département de l'Oise supportant un trafic supérieur à 3 000 000 de véhicules par an

LE PREFET DE L'OISE
Chevalier de la Légion d'Honneur

Vu la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu le Code de l'Environnement, notamment ses articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 relatifs à l'évaluation, à la prévention et à la réduction du bruit dans l'environnement ;

Vu le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'Urbanisme ;

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

Vu la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

Vu l'avis favorable de la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Picardie en date 19 juillet 2013 ;

Vu l'avis favorable de la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) en date du 16 juillet 2013 ;

Sur proposition du directeur départemental des Territoires de l'Oise ;

ARRETE

Article – 1 : Les infrastructures concernées par le présent arrêté sont définies ci-après :

- l'autoroute A1 pour la totalité de la section (57,9 km) présente dans le département de l'Oise ;
- l'autoroute A16 pour la totalité de la section (60,9 km) présente dans le département de l'Oise.

Article – 2 : Sont approuvées sur le territoire du département de l'Oise les cartes de bruit stratégiques correspondant à la deuxième phase de la directive européenne 2002/49/CE. Elles concernent les tronçons des autoroutes A1 et 16 recensés à l'article 1 dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules.

Article – 3 : Chaque carte de bruit comporte les documents suivants :

- les représentations graphiques au 1/25000^{ème} ci-après :
 - les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones (cartes de type A). Ces courbes matérialisent des zones de même niveau sonore et sont tracées par pas de 5 dB(A) à partir du seuil de 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln ;
 - les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet conformément au dernier classement sonore des voies en vigueur (cartes de type B) ;
 - les zones concernant les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé où les valeurs limites sont dépassées (cartes de type C). Ces valeurs limites de niveau sonore sont pour les routes de 68 dB(A) en Lden et 62 dB(A) en Ln ;
 - les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence (cartes de type D) ;
- l'estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements de santé et d'enseignement situés dans les zones exposées au bruit et de la superficie exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A) ;
- un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation ainsi qu'un exposé sommaire de la méthodologie employée pour l'étude.

Article – 4 : Conformément à l'article R.572-7 du code de l'environnement, les cartes de bruit stratégiques des infrastructures autoroutières sont arrêtées et publiées par le représentant de l'Etat dans le département.

Elles sont tenues à la disposition du public à la Direction départementale des Territoires de l'Oise et sont publiées par voie électronique sur le site Internet de la direction départementale des Territoires de l'Oise.

Article – 5 : Le présent arrêté sera publié au Recueil des Actes Administratifs de la préfecture de l'Oise.

Article – 6 : Le présent arrêté sera transmis aux membres du comité départemental de suivi de l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, au gestionnaire des infrastructures concernées ainsi qu'à la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Picardie.

Article – 7 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif d'Amiens (14 rue Lemerchier - 80011 Amiens Cedex 01) dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article – 8 : Le secrétaire général de la préfecture de l'Oise, le directeur départemental des Territoires de l'Oise, le directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Picardie et le gestionnaire des réseaux de transports concernés sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

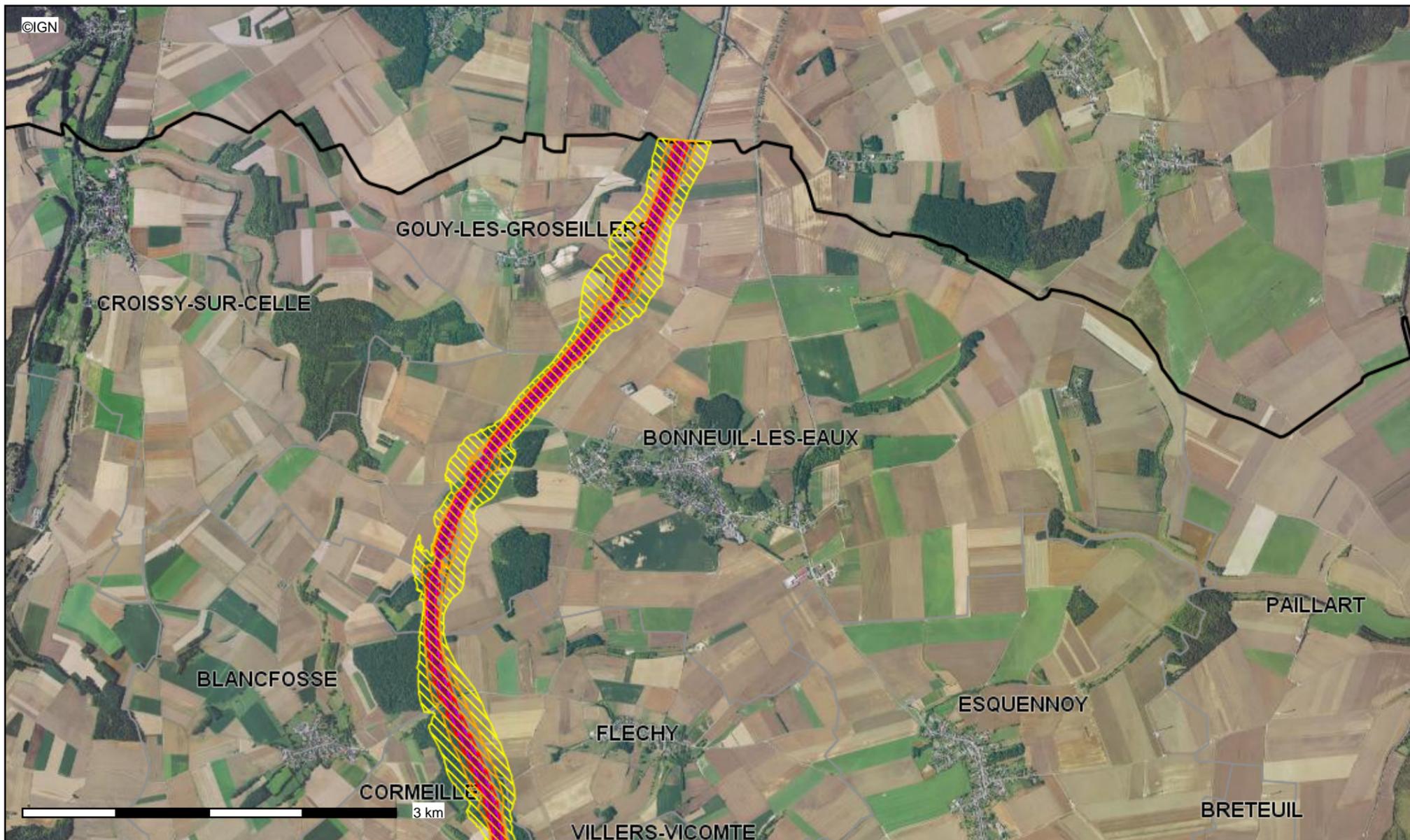
Fait à Beauvais, le 26 JUIL. 2013

Pour le préfet
Le Préfet et par délégation,
le secrétaire général *abrevé*
le sous-préfet de Compiègne

Hubert VERNET

Bruit des transports terrestres

Conception : DDT 60
Date d'impression : 09-08-2017



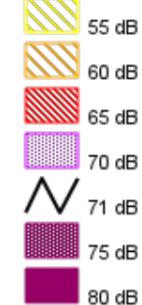
Isophones routes départementales jour ph



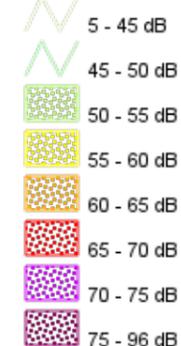
Isophones routes nationales jour ph'



Isophones autoroutes jour ph1



Isophones voies ferrées jour ph



Description :

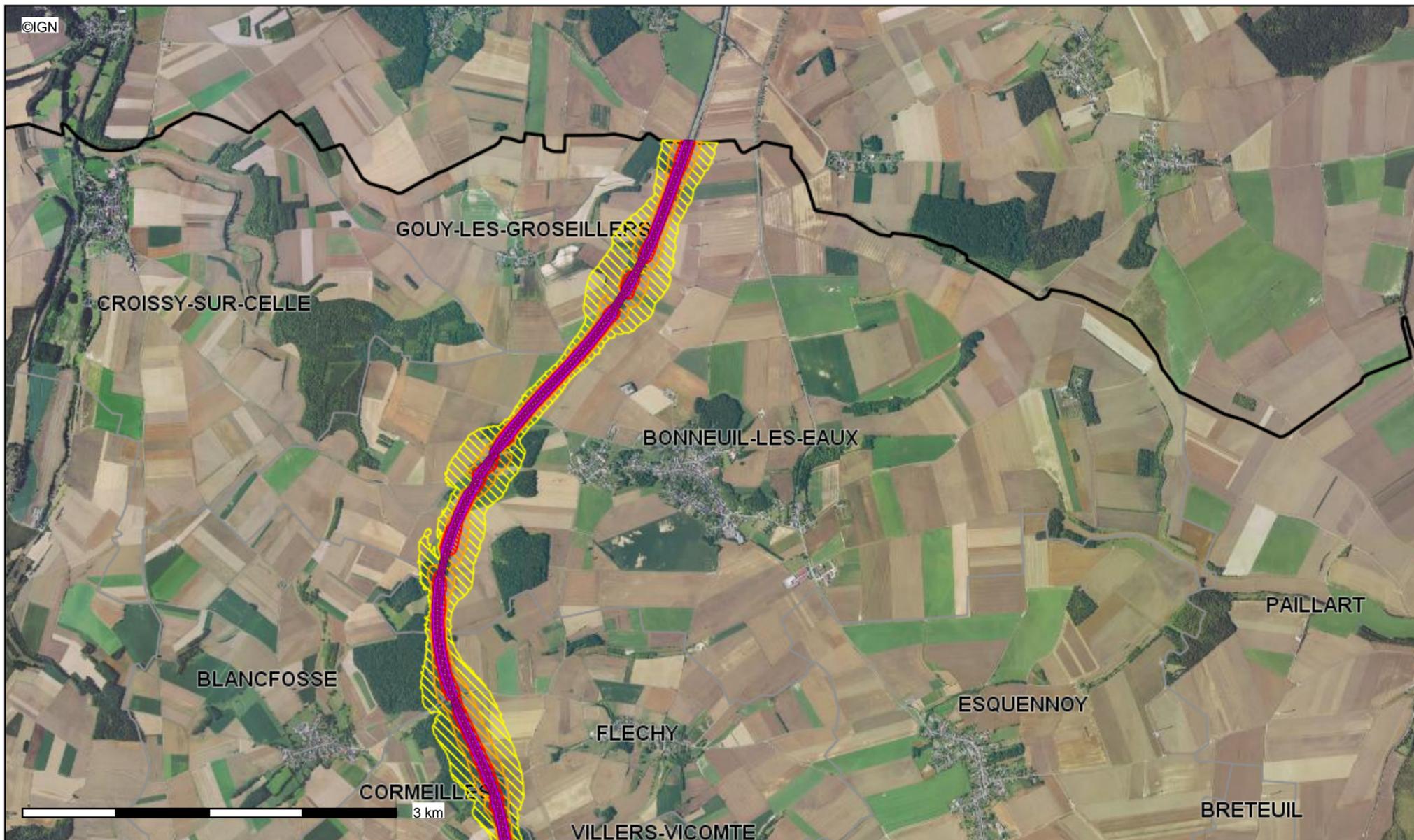
Zones exposées au bruit engendré par les voies ferrées, les routes nationales, les routes départementales et les autoroutes de l'Oise, représentées par des courbes isophones.

Carte publiée par l'application CARTELIE
Ministère de l'égalité des territoires et du logement / Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
SG/SPSSI/PSI/PSI1 - CP21 (DOM/ETER)

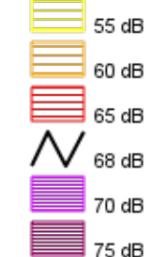
Bruit des transports terrestres



Conception : DDT 60
Date d'impression : 09-08-2017



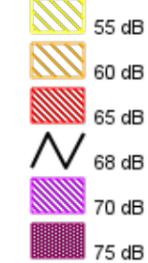
Isophones routes départementales jour ph



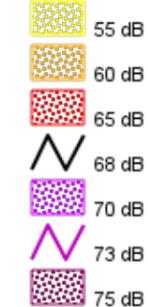
Isophones routes nationales jour ph



Isophones autoroutes jour ph



Isophones voies ferrées jour ph



Description :

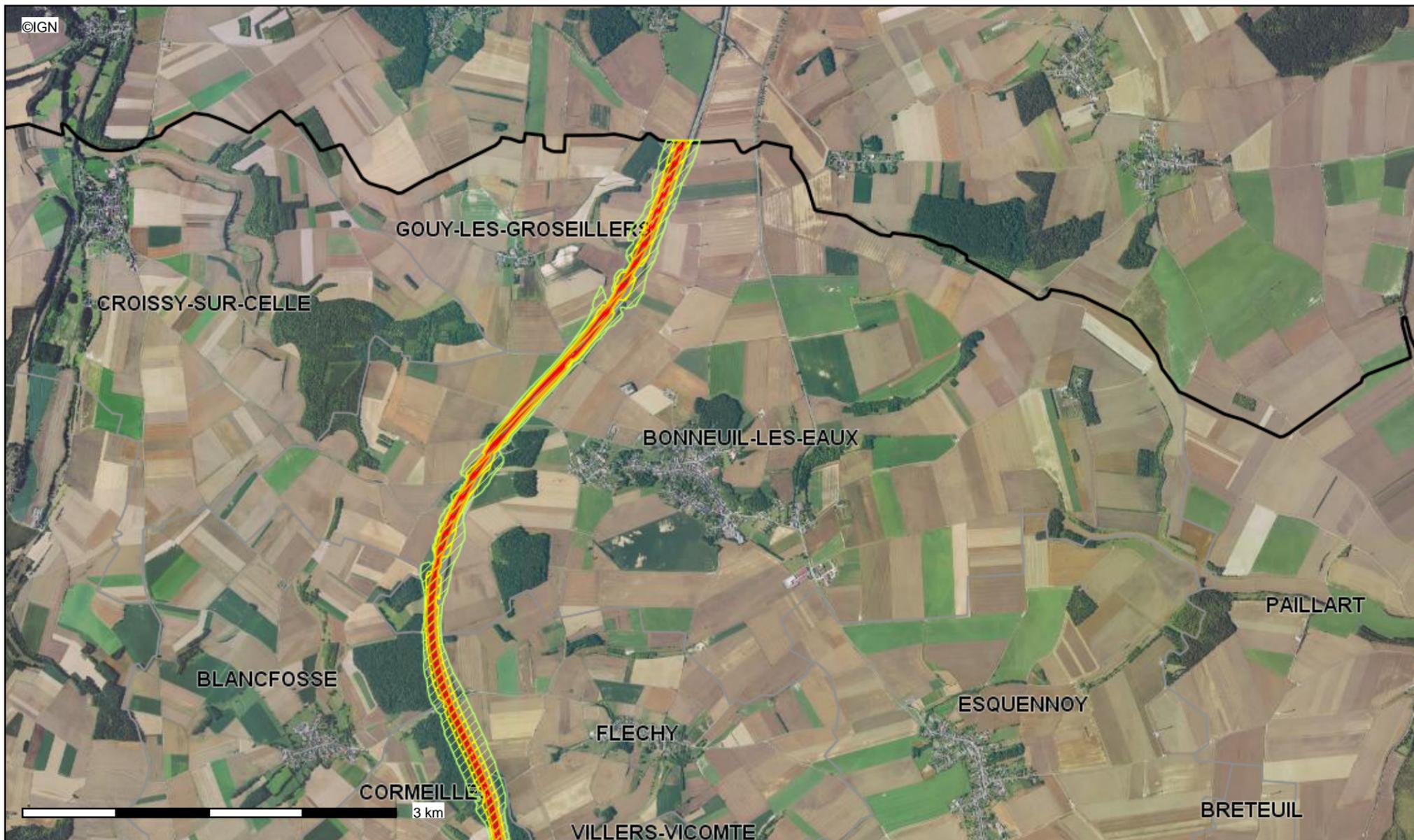
Zones exposées au bruit engendré par les voies ferrées, les routes nationales, les routes départementales et les autoroutes de l'Oise, représentées par des courbes isophones.

Carte publiée par l'application CARTELIE
Ministre de l'égalité des territoires et du Logement / Ministre de l'écologie, du Développement durable et de l'énergie
SG/SPSSI/PSI/PSI1 - CP21 (DOM/ETER)

Bruit des transports terrestres



Conception : DDT 60
Date d'impression : 09-08-2017



Isophones routes départementales nuit ph'

- 50 dB
- 55 dB
- 60 dB
- 62 dB
- 65 dB

Isophones routes nationales nuit ph'

- 50 dB
- 55 dB
- 60 dB
- 62 dB
- 65 dB
- 70 dB

Isophones autoroutes nuit ph1

- 50 dB
- 55 dB
- 60 dB
- 65 dB
- 70 dB
- 75 dB

Isophones voies ferrées nuit ph'

- 5 - 30 dB
- 30 - 35 dB
- 35 - 40 dB
- 40 - 45 dB
- 45 - 50 dB
- 50 - 55 dB
- 55 - 60 dB
- 60 - 89.8 dB

- Autoroutes
- Routes Nationales
- Voies ferrées
- Limites départementales
- Limites communales

Description :

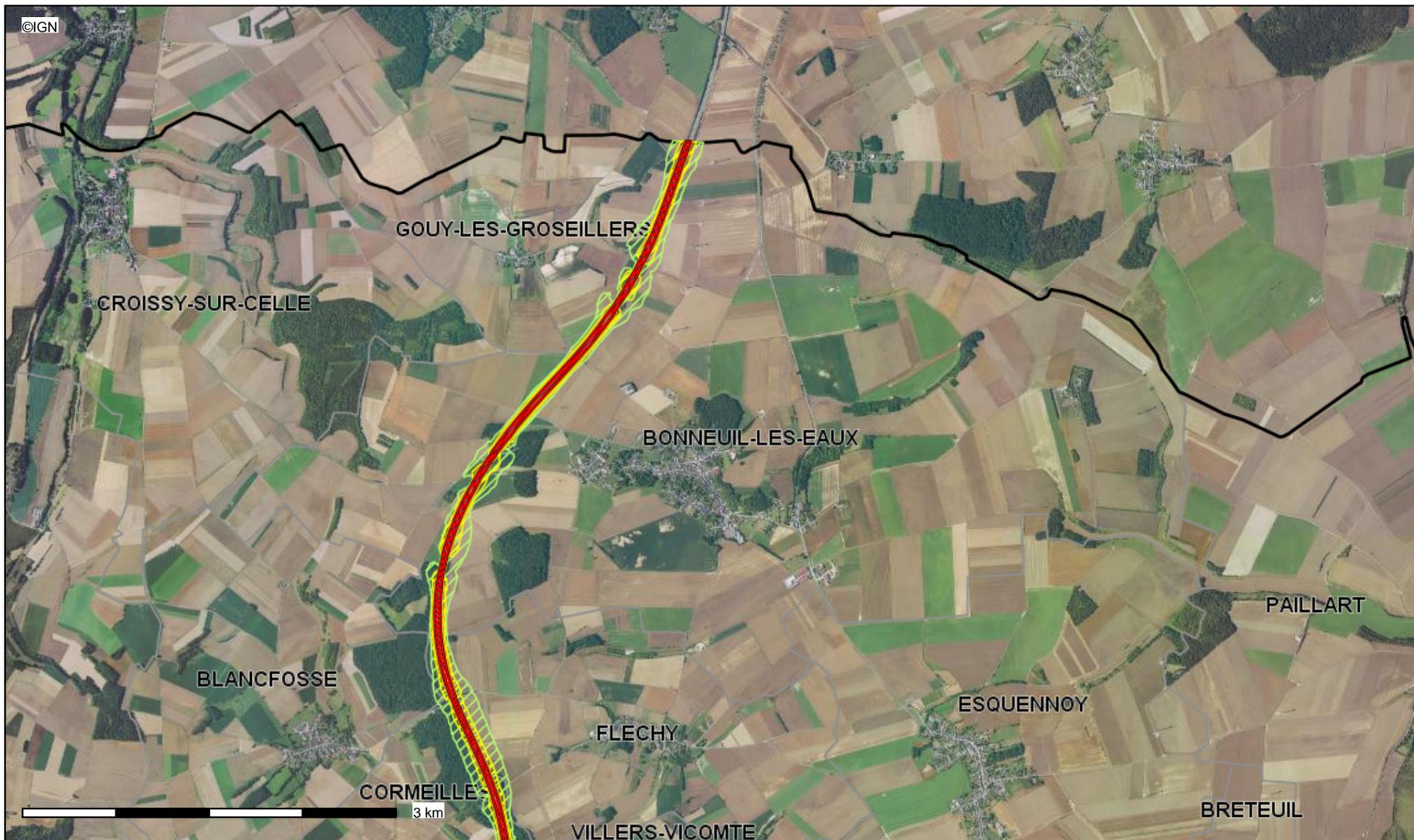
Zones exposées au bruit engendré par les voies ferrées, les routes nationales, les routes départementales et les autoroutes de l'Oise, représentées par des courbes isophones.

Carte publiée par l'application CARTELIE
Ministre de l'égalité des territoires et du Logement / Ministre de l'écologie, du Développement durable et de l'énergie
SG/SPSSI/PSI/PSI1 - CP21 (DOM/ETER)

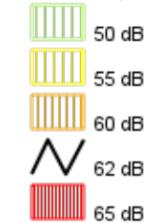
Bruit des transports terrestres



Conception : DDT 60
Date d'impression : 09-08-2017



Isophones routes départementales nuit ph1



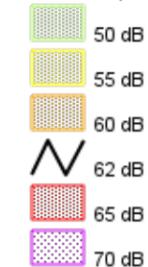
Isophones routes nationales nuit ph1



Isophones autoroutes nuit ph2



Isophones voies ferrées nuit ph1



Description :

Zones exposées au bruit engendré par les voies ferrées, les routes nationales, les routes départementales et les autoroutes de l'Oise, représentées par des courbes isophones.

Carte publiée par l'application CARTELIE
Ministère de l'égalité des territoires et du Logement / Ministère de l'écologie, du Développement durable et de l'énergie
SG/SPSSI/PSI/PSI1 - CP21 (DOM/ETER)

Référence Document : Sanef – CBS – Mémoire non technique.doc

**CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES DES GRANDS
AXES ROUTIERS**

RÉSEAU Sanef

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

SOMMAIRE

1. OBJET ET CONTEXTE	1
2. CONTENU DES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES.....	2
2.1 LES INDICATEURS	2
2.2 LES DOCUMENTS PRODUITS	2
2.3 LA MÉTHODE D'ÉVALUATION DES NIVEAUX SONORES	3
3. RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION	4
3.1 DÉPASSEMENT DES SEUILS	4
3.2 ÉVOLUTION DU NIVEAU DE BRUIT	4
4. LA MÉTHODOLOGIE EMPLOYÉE	5
5. PRÉALABLE A L'ÉLABORATION DES FUTURS PLANS D'ACTION	7

1. OBJET ET CONTEXTE

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, transposée en droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 du code de l'environnement, le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et deux arrêtés des 3 et 4 avril 2006, et précisée par la circulaire ministérielle du 7 juin 2007, spécifie pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures des transports (grands axes routiers et ferroviaires, grands aérodromes) la réalisation de **cartes de bruit stratégiques** et l'adoption de plans d'actions (dénommés dans la transposition française "Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement").

Ces cartes de bruit stratégiques constituent en quelque sorte des **diagnostics de l'exposition sonore des populations sur un territoire étendu**, et doivent ensuite servir de base à l'établissement des plans d'action, dont le principal objectif est de réduire les situations d'exposition sonore jugées excessives.

Les premières cartes de bruit stratégiques sont à établir pour mi-2007 pour les **infrastructures routières dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules**.

Le présent rapport concerne l'ensemble du réseau autoroutier Sanef dans le département de l'Oise.

La méthodologie exposée dans le présent rapport s'appuie entièrement sur un **recueil de données fin et exhaustif** réalisé dans le cadre de l'observatoire du bruit Sanef et la mise en œuvre des démarches d'évaluation initiées en parallèle.

Ce rapport présente un **résumé non technique** des "principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration" conformément au décret du 24 mars 2006.

2. CONTENU DES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES

2.1 LES INDICATEURS

Les indicateurs utilisés sont les **indicateurs européens L_{den} et L_n** qui caractérisent les niveaux sonores à 2 mètres de la façade d'un bâtiment "sans tenir compte de la dernière réflexion du son sur la façade du bâtiment concerné".

Ce sont des indicateurs de type LAeq, niveau sonore énergétique pondéré sur une période donnée qui correspondent à une dose de bruit reçue et sont donc bien adaptés à la nuisance autoroutière continue.

L'indicateur L_{den} intègre les résultats d'exposition sur les 3 périodes : jour (6h-18h), soirée (18h-22h) et nuit (22h-6h) en les pondérant au prorata de leur durée et en incluant une pénalité de 5 dB(A) pour la soirée et 10 dB(A) pour la nuit, selon la formule suivante :

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

L'indicateur L_n correspond à l'indicateur LAeq (22h-6h) de la réglementation française aux 3 dB près de la réflexion de façade.

2.2 LES DOCUMENTS PRODUITS

Les 7 documents graphiques réalisés (art. 3-II-1° du décret) sont les suivants :

1. Deux cartes représentant, pour l'année d'élaboration, les **zones exposées à plus de 55 dB(A) en Lden et les zones exposées à plus de 50 dB(A) en Ln**. Ces cartes seront dans la suite dénommées "cartes d'exposition" ou "cartes de type a" (par référence à l'alinéa du décret qui définit ces cartes). Elles représentent les courbes isophones de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) en Lden et de 50 dB(A) en Ln (art. 4-I de l'arrêté).
2. Deux cartes représentant, pour chacun des deux indicateurs, **les zones où les valeurs limites sont dépassées**. Ces cartes seront dans la suite dénommées "cartes de dépassement des valeurs limites" ou "cartes de type c". Pour les axes routiers, ces valeurs limites sont (art. 7 de l'arrêté) pour le Lden 68 dB(A), pour le Ln 62 dB(A).
3. En cas de modification planifiée des sources de bruit (autre que l'augmentation générale du trafic) ou de projet d'infrastructure susceptible de modifier les niveaux sonores, deux cartes représentant, pour chacun des deux indicateurs, les **évolutions du niveau de bruit** connues ou prévisibles au regard de la situation de référence représentée sur les cartes de "type a". Ces cartes seront dans la suite dénommées "cartes d'évolution" ou "cartes de type d".
4. Une carte représentant les **secteurs affectés par le bruit** arrêtés par le préfet en application du 1° de l'article 5 du décret n°95-21 du 9 janvier 1995, c'est-à-dire les secteurs associés au classement sonore de l'infrastructure. Cette carte sera dans la suite dénommée "carte de type b".

Les six premiers documents sont issus des **évaluations sonores actuelles**.

Le dernier (4) reprend des informations préexistantes issues d'une méthodologie différente (classement sonore des voies bruyantes).

Pour les cartes relatives à l'**évolution du niveau de bruit** (3), l'art. 3-III de l'arrêté définit une évolution connue ou prévisible comme suit : "une modification planifiée des sources de bruit (autre de l'augmentation générale du trafic), ainsi que tout projet d'infrastructure susceptible de modifier les niveaux sonores, dès lors que les données nécessaires à l'élaboration d'une carte de bruit sont disponibles ou peuvent être obtenues à un coût raisonnable." Il stipule notamment que les projets d'infrastructures de transports terrestres sont pris en compte s'ils ont fait l'objet, au moins six mois avant que l'autorité compétente pour l'élaboration de la carte ne l'arrête, de l'un des actes suivants :

- Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique (enquête d'utilité publique ou réalisée en application du décret du 23 avril 1985) ;
- Décision instituant un projet d'intérêt général (PIG), si celle-ci prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
- Inscription du projet en emplacement réservé dans un P.L.U. un P.A.Z., ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;
- Publication de l'arrêté préfectoral de classement sonore de l'infrastructure (en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement).

Les **tableaux** fournissent (art. 3-II-2° du décret, art. 4-IV de l'arrêté) :

- une estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés d'une part à plus de 55 dB(A) en Lden, d'autre part à plus de 50 dB(A) en Ln. Ces estimations sont établies par tranches de 5 dB(A) :
 - pour l'indicateur Lden : [55 ; 60[, [60 ; 65[, [65 ; 70[, [70 ; 75[, [75 ; ...
 - pour l'indicateur Ln : [50 ; 55[, [55 ; 60[, [60 ; 65[, [65 ; 70[, [70 ; ...
- en affectant à chaque bâtiment le niveau de bruit évalué en façade la plus exposée (art. 5-I de l'arrêté). Le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation est arrondi à la centaine près.
- une estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites, selon les mêmes modalités.
- une estimation de la superficie totale, en kilomètres carrés, exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

Ces données sont agrégées à l'échelon du département (art. 5-II de l'arrêté).

2.3 LA MÉTHODE D'ÉVALUATION DES NIVEAUX SONORES

Les méthodes à utiliser sont spécifiées à l'article 2 de l'arrêté. Le bruit des trafics routier est **calculé selon la norme XP S 31-133** (maintenant homologuée sous la référence NF S 31-133 [11]), complétée pour ce qui concerne l'émission des véhicules routiers par le Guide du Bruit des Transports Terrestres [14] (auquel renvoie la méthode NMPB-Routes-96 [10] citée dans l'arrêté).

La norme XP S 31-133, initialement développée pour les études d'impact sonore de projets, demande une description détaillée des sites étudiés (topographie, bâti, etc.).

Les mesures acoustiques éventuelles sont réalisées conformément aux normes NF S 31-085 [16] pour le bruit routier.

3. RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION

3.1 DÉPASSEMENT DES SEUILS

Nota : les populations sont arrondies à la centaine près selon les instructions ministérielles, aussi le nombre 0 signifie qu'il y a moins de 50 personnes concernées.

Oise A16 et A1	Nombre de personnes exposées en Lden	Nombre de personnes exposées en Ln	Superficie exposée en Lden (km ²)	
]50 - 55]	/	1700	> 55	74,31
]55 - 60]	900	1200		
]60 - 65]	1900	100	> 65	24,29
]65 - 70]	300	0		
]70 - 75]	0	0		
> 75	0	0	> 75	4,28
Dépassement de la valeur limite PNB	100	0		

3.2 ÉVOLUTION DU NIVEAU DE BRUIT

Pas de modification des sources de bruit ou de projet d'infrastructure planifié dans le département de l'Oise.

4. LA MÉTHODOLOGIE EMPLOYÉE

Outre les textes fondateurs rappelés au chapitre 1, la méthodologie utilisée pour l'édition des données s'appuie sur la circulaire relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement du 7 juin 2007 et sur le **guide méthodologique édité par le SETRA**.

Compte-tenu du contexte initial d'élaboration d'un observatoire sonore du réseau autoroutier Sanef et SAPN, c'est l'**approche dite "détaillée"** qui a été utilisée **sur l'ensemble du linéaire concerné**.

La situation acoustique actuelle est modélisée à l'aide d'un **logiciel de simulation de la propagation acoustique** entre les sources de bruit et des récepteurs (logiciel CADNA équipé du module de calcul MITHRA), permettant de faire varier les paramètres influant sur l'émission du bruit (nombre et position des voies et répartition du trafic) et sur sa propagation (murs de clôture, talus, écrans, merlons, bâti).

Le logiciel CADNA permet de gérer des projets et de réaliser des cartographies sur de très vastes territoires (pas de limitations).

Un **modèle de terrain en 3D** (sol, bâti, obstacles, voirie) a été construit à partir des données issues des levés photogramétriques disponibles auprès des sociétés d'autoroutes pour les bordures de voiries complétés par des données issues de la BDTPO et BDALTI de l'IGN sur l'ensemble du linéaire autoroutier sur une bande de 500 mètres de part et d'autre de l'infrastructure.

Ce modèle a été **affiné** à partir de relevés "in situ" et photos disponibles en particulier pour la mise à jour du bâti et des protections acoustiques existantes (photos aériennes IGN issues de la BDORTHO disponibles en ligne sur PagesJaunes et GeoPortail et logiciel Sanef AMPHORE).

L'infrastructure routière est donc définie de façon très précise en 3D (largeur de plate-forme, nombre de voies, profil) ainsi que le terrain (courbes de niveau et points cotés, talus et merlons autoroutiers) et le bâti (volumétrie et placement au sol).

Parallèlement, des campagnes de mesures "in situ" visant à prendre connaissance de l'environnement sonore et bâti de l'ensemble du linéaire ont été conduites dans les secteurs les plus sensibles sur lesquels il était important d'actualiser les données issues du terrain.

Le modèle de calcul a donc pu être **recalé sur les résultats des mesures acoustiques** en intégrant les trafics et la situation météo du jour de la mesure.

Cela a permis **d'ajuster au mieux les paramètres de calcul** du logiciel (distance de propagation, sol, nombre de réflexions,...) et les **vitesse moyennes**.

Il s'appuie sur les données de trafic actuelles **TMJA et %PL** fournies par section homogène de trafic et réparties sur les trois périodes réglementaires jour, soirée et nuit, afin de permettre le calcul du Lden sur la base des **données réelles disponibles** sur tout le linéaire.

Les **vitesse et allures de circulation** sont adaptées à la fois à la densité de trafic, aux courbures spécifiques des bretelles, aux zones de péages et aux limitations réglementaires.

Le calcul est conforme à la Nouvelle Méthode de Prévion du Bruit conformément au décret du 24 mars 2006 et prend donc en compte des conditions de propagation adaptées à la période (jour, soirée, nuit) et à la zone géographique (vents dominants) selon les **données METEOFRANCE spécifiques à la station la plus proche**.

Le calcul des **cartes d'isophones** est réalisé à 4 mètres du sol avec un pas de 20 mètres.

Le calcul de **l'exposition sonore du bâti sensible** (habitat, écoles, santé) est réalisé sur la base d'un **maillage des façades** des bâtiments permettant de donner pour chacun le niveau sonore maximal d'exposition en façade. Ils sont repérés comme sensibles sur la base de photos, des données BDTPO et de recherches PagesJaunes pour les établissements de santé et d'enseignement.

L'évaluation des populations est réalisé à partir d'un recensement du **type d'habitat** : individuel ou collectif. Le nombre de logements pour le collectif est estimé soit de visu sur la base du cadastre (BDPARCELLAIRE) et des photos disponibles, soit à défaut sur la base d'un calcul à partir de la géométrie du bâtiment.

La formule utilisée validée sur un échantillon représentatif est la suivante : nombre de logements = (périmètre bâti/40)*(hauteur/3) sur la base d'un logement par 10 mètres de façade principale exposée et par étage.

Le nombre d'habitants est alors déduit directement du nombre de logements par application d'un coefficient 2 (ratio moyen d'occupation d'un logement proposé par le guide méthodologique). On notera que le résultat est maximaliste puisque l'ensemble de la population d'un bâtiment est affectée au niveau sonore de la façade la plus exposée.

L'estimation des surfaces exposées a été réalisée en soustrayant la surface de la plate-forme de l'infrastructure conformément aux recommandations du guide méthodologique.

NOTA IMPORTANT : Gestion de la réflexion de façade

Elle est gérée conformément au guide méthodologique, en intégrant le fait que les indicateurs européens ne prennent pas en compte la dernière réflexion générée par la façade du bâtiment.

Pour les calculs sur les bâtiments et le décompte des populations exposées, les 3 dB(A) générés par la dernière réflexion de façade peuvent être gérés directement sur les résultats de calcul réalisés sur chaque bâtiment.

Pour les cartes de bruit, comme toutes les réflexions sont prises en compte par le logiciel afin de ne pas générer une discontinuité à 2 mètres de la façade. Les cartes d'isophones de type a ainsi que les calculs de superficies exposées sont donc fondés sur les niveaux sonores réels, intégrant la dernière réflexion de façade.

En revanche, sur les cartes de type c mettant en évidence les zones de dépassement des valeurs limites fondées sur l'intégration de la correction des 3 dB, c'est l'isophone Lden 71 et non pas 68 qui fait limite.

5. PRÉALABLE A L'ÉLABORATION DES FUTURS PLANS D'ACTION

La présence d'une habitation à l'intérieure d'une zone où les valeurs limites sont dépassées n'ouvre pas systématiquement droit au financement d'une protection acoustique par le concessionnaire de la voie.

Seules les habitations exposées à plus de 68 dB(A) en Lden et/ou 62 dB(A) en Ln (sans prise en compte de la réflexion), **antérieures à l'infrastructure autoroutière** et n'étant pas déjà protégées seront ayant droit.

A16

Lden dB(A)	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 - 60	0	0	0
60 - 65	0	0	0
65 - 70	0	0	0
70 - 75	0	0	0
> 75	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 68 dB(A)			
	0	0	0

Ln dB(A)	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 - 55	0	0	0
55 - 60	0	0	0
60 - 65	0	0	0
65 - 70	0	0	0
> 70	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 62 dB(A)			
	0	0	0

Lden dB(A)	Superficie exposée (km²)
> 55	18,13
> 65	4
> 75	0

Oise A16 et A1	Nombre de personnes exposées en Lden	Nombre de personnes exposées en Ln	Superficie exposée en Lden (km²)
50 - 55	/	1700	
55 - 60	900	1200	> 55 74,31
60 - 65	1500	100	> 65 24,29
65 - 70	300	0	
70 - 75	0	0	
> 75	0	/	> 75 4,28
Dépassement de la valeur limite PMS			
	100	0	

A1

Lden dB(A)	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 - 60	900	0	1
60 - 65	1900	0	0
65 - 70	300	0	1
70 - 75	0	0	0
> 75	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 68 dB(A)			
	100	0	0

Ln dB(A)	Nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 - 55	1700	0	1
55 - 60	1200	0	1
60 - 65	100	0	0
65 - 70	0	0	0
> 70	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 62 dB(A)			
	0	0	0

Lden dB(A)	Superficie exposée (km²)
> 55	56,12
> 65	20,29
> 75	4,28

PRESCRIPTIONS D'ISOLEMENT ACOUSTIQUE

ANNEXE 4



PREFET DE L'OISE

Direction départementale
des Territoires

ARRETE

**PORTANT APPROBATION DU PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS
L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DE L'ETAT DANS L'OISE (2ème échéance de la directive
européenne n° 2002/49/CE)**

**LE PREFET DE L'OISE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite**

Vu la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu le code de l'Environnement, notamment ses articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 relatifs à la transposition de cette directive ;

Vu le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;

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

Vu l'arrêté préfectoral du 03 août 2013 portant approbation des cartes de bruit respectivement des lignes ferroviaires 272000 LGV 226 000 Gonesse-Lille (entre Ver sur Launette et Conchy-les-Pots) et 272 000 Paris Nord-Lille (entre La Chapelle-en-Serval et Rouvroy-les-Merles) ;

Vu l'arrêté préfectoral du 03 août 2013 portant approbation des cartes de bruit relatives aux tronçons de la RN2 entre Lévignen et Vauciennes, de la RN1031 entre Venette et Choisy-au-Bac, de la RN31 entre Villers-Saint-Barthélémy et Allonne, entre Clermont et Arsy, entre Compiègne et Jaulzy, de la RN330 entre Mont-Lévêque et Lagny-le-Sec et la RN34 sur la commune de Senlis ;

Vu l'arrêté préfectoral du 26 juillet 2013 portant approbation des cartes de bruit relatives aux autoroutes A1 et A16 concédées à la SANEF traversant le département de l'Oise ;

Vu la consultation du public sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement organisée du 06 octobre 2014 au 08 décembre 2004 et les observations formulées par le public concernant ce projet ;

Vu l'avis du comité départemental de suivi "Bruit" consulté par voie électronique du 09 au 16 janvier 2015 ;

Sur proposition du directeur départemental des Territoires de l'Oise ;

ARRETE

Article – 1 : Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des infrastructures de transport terrestre (routière et ferroviaire) nationales 2ème phase dans le département de l'Oise annexé au présent arrêté est approuvé.

Article – 2 : Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) et la note exposant le bilan de la consultation seront mis en ligne sur le site internet de la direction départementale des Territoires de l'Oise : <http://www.oise.equipement-agriculture.gouv.fr/le-registre-electronique-a2003.html> et tenus à la disposition du public sur support papier à la DDT -Service de l'Eau, de l'Environnement et de la Forêt - Bureau Nature et Biodiversité- (bâtiment sis 40 rue Racine à BEAUVAIS - 60021).

Article – 3 : Le présent arrêté sera notifié par courrier ou par voie électronique à :

- Mesdames et Messieurs les maires des communes concernées par les infrastructures cartographiées dans le cadre du PPBE de l'Etat sur le territoire de l'Oise pour affichage en mairie ;
- M. le directeur régional Nord Pas-de-Calais Picardie de Réseau ferré de France ;
- M. le directeur des Concessions et du Développement Durable de la SANEF ;
- M. le directeur interdépartemental des Routes du Nord ;
- M. le directeur interdépartemental des Routes du Nord-Ouest.

Article – 4 : Le présent arrêté sera transmis au comité national de suivi de l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Article – 5 : Le présent arrêté sera publié au Recueil des Actes Administratifs de la préfecture de l'Oise.

Article – 6 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif d'Amiens -14 rue Lemerchier - 80000 AMIENS- dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article – 7 : Le secrétaire général de la préfecture de l'Oise et le directeur départemental des Territoires de l'Oise sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Beauvais, le

18 FEV. 2015


Emmanuel BERTHIER

Une empreinte sur le territoire



direction
départementale
des Territoires
de l'Oise



PRÉFET DE L'OISE

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

(PPBE) 2^{ème} échéance

Infrastructures
de transport terrestre nationales
dans l'Oise

Ont participé au comité de suivi du présent PPBE de l'État :

DDT Oise

Jean-François TURBIL – Lionel FRAILLON

Maria BADSI – Emilie CAMBRAY

CEREMA

Louise MAZOUZ

DREAL Picardie

Luc DAUCHEZ – Régis AUFFRET

Thomas TOURNAY

DIR Nord

Karim BELHANAFI

DIR Nord Ouest

Denis VAN DER PUTTEN

RFF

Marine LELAY – Mathilde SAVOYE

SANEF

Xavier HARDY

PREFECTURE

Marc KRASKOWSKI

ADEME

Yannick PAILLET

ARS

Benjamin VIN

en lien avec la Direction des Routes et des
Déplacements du **Conseil Général de l'Oise**

Anne HERBAUT

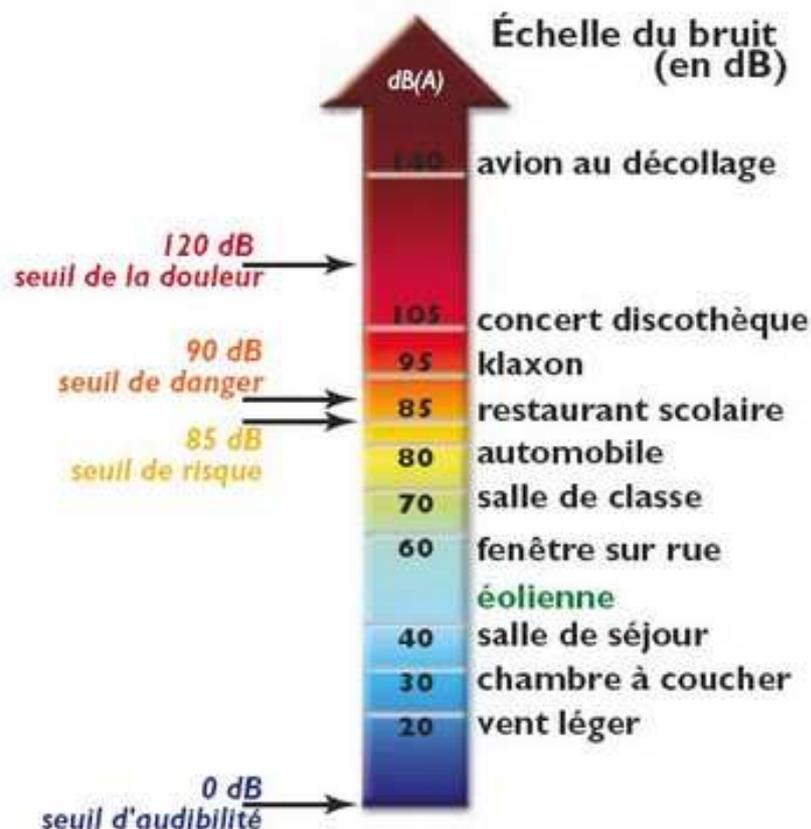
SOMMAIRE

I	Le bruit et la santé.....	4
II	Le contexte réglementaire.....	7
II-1	Les cartes de bruit stratégiques.....	8
II-2	Les infrastructures de transports terrestres dans l'Oise.....	14
II-3	La démarche mise en oeuvre pour le PPBE de l'État.....	17
II-4	Les principaux résultats du diagnostic.....	21
II-4.1	Réseau routier non concédé.....	21
II-4.2	Réseau routier concédé.....	22
II-4.3	Réseau ferroviaire.....	24
III	Les objectifs en matière de réduction du bruit.....	26
IV	Les zones calmes.....	29
V	La description des mesures réalisées, engagées ou programmées.....	30
V-1	Les mesures de prévention.....	30
V-1.1	Protection des riverains en bordures de projet de voies nouvelles.....	30
V-1.2	Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes Classement sonore des voies / Révision du classement sonore.....	31
V-1.3	Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et résorption des points noirs.....	33
V-2	Les mesures de réduction réalisées.....	33
V-2.1	Réseau routier non concédé.....	33
V-2.2	Réseau routier concédé.....	36
V-2.3	Réseau ferroviaire.....	38
V-3	Les mesures de prévention ou de réduction programmées.....	38
V-3.1	Réseau routier non concédé.....	38
V-3.2	Réseau routier concédé.....	39
V-3.3	Réseau ferroviaire.....	39
VI	Le financement des mesures programmées ou envisagées.....	40
VI-1	Réseau routier non concédé.....	40
VI-2	Réseau routier concédé.....	41
VI-3	Réseau ferroviaire.....	41
VII	La justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....	43
VIII	L'impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations.....	44
VIII-1	Réseau routier non concédé.....	44
VIII-2	Réseau routier concédé.....	44
VIII-3	Réseau ferroviaire.....	44
IX	Le résumé non technique.....	45
X	La note concernant la consultation du public.....	47

I – LE BRUIT ET LA SANTE

Un français sur quatre est gêné par le bruit des transports terrestres (plus de 7 millions à leur domicile) avec d'importantes disparités sociales et géographiques. 200 000 logements sont situés dans les points noirs du bruit du réseau routier national et du réseau ferré.

Le bruit est différencié du son généralement par une sensation désagréable à l'oreille car la fréquence de vibration du bruit est irrégulière et ne permet donc pas de lui donner une hauteur précise contrairement au son. Le bruit est physiquement caractérisé par son intensité, la présence d'harmoniques non périodiques, de fortes modulations et l'existence de discordances ; c'est pourquoi on le trouve désagréable.



Le dB(A) est un décibel pondéré **A** qui constitue une unité du niveau de pression acoustique (prenant en compte les variations de sensibilité de l'oreille humaine en fonction de la fréquence). En d'autres termes, un son de même intensité réelle aura une valeur en dB(A) différente selon qu'il sera plus ou moins aigu, les sons très graves ou très aigus correspondants aux valeurs les plus faibles.

Le niveau zéro en dB(A) constitue le seuil d'audibilité de l'humain. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB.

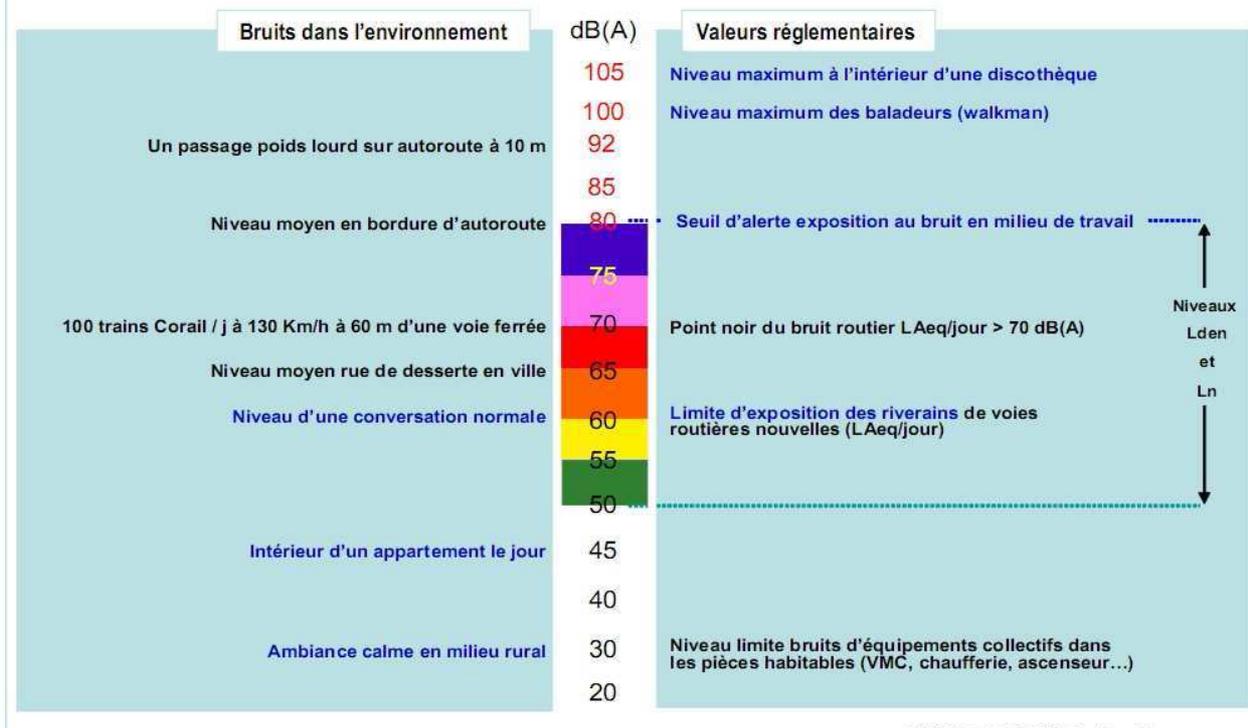
Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement ...

Multiplier l'énergie sonore (les sources du bruit) par	c'est augmenter le niveau sonore de	c'est faire varier l'impression sonore
2	3dB	très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB
4	6 dB	nettement : on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB
10	10 dB	de manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20dB	comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100 000	50dB	comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter

Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra le passage de 10 voitures simultanément pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort. L'augmentation est alors de 10 dB environ.

Echelle comparative intégrant les niveaux d'expositions des cartes de bruit stratégique

(Code couleur des légendes utilisé pour les représentations des niveaux d'exposition définis par la norme NFS 31.130)



GREPP Bruit de la DRASS Rhône Alpes - J.L

Les routes

Le bruit de la route est un bruit permanent. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatiques-chaussée dans le bruit global émis par les véhicules en circulation à des vitesses supérieures à 60 km/heure.

Les voies ferrées

Le bruit ferroviaire présente des caractéristiques spécifiques sensiblement différentes de celles de la circulation routière car il est de nature intermittente et comporte davantage de fréquences aiguës. Il apparaît donc gênant à cause de sa soudaineté et des niveaux qui peuvent être très élevés au moment du passage des trains. Pourtant, il est généralement perçu comme moins gênant que le bruit routier du fait de sa régularité tant au niveau de l'intensité que des horaires.

Le bruit excessif dans l'environnement est néfaste au bien-être et à la santé de l'humain. Qu'il s'agisse du bruit généré par les aéroports, les routes, les voies ferrées ou par les activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisir, il est considéré par la population comme une atteinte à la qualité de la vie.

Bruit et Santé

Selon l'INRS, le bruit peut affecter les personnes de plusieurs manières :

- effets traumatiques : le bruit entraîne une fatigue auditive qui se manifeste par des bourdonnements ou des sifflements (acouphènes) et au-dessus d'une exposition de 8 heures à 80 dB, une perte d'audition ;
- effets non traumatiques : au-delà des effets sur l'audition, le bruit a également des effets sur le plan psychologique. Il augmente le stress qui entraîne des troubles digestifs et des troubles du sommeil, les risques cardio-vasculaires et fait baisser la concentration. Le bruit est aussi source d'anxiété, de dépression, d'irritabilité, voire d'agressivité.

Ces troubles (psychologiques, cognitifs et biologiques) surviennent au fur et à mesure de l'exposition à une intensité croissante et permanente. Le danger apparaît à partir de 50 dB(A).

II – LE CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Le droit français initié par la loi n° 92-1444 du 31.12.92 de lutte contre le bruit s'est donc enrichi de cette approche basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local.

La transposition en France de la directive européenne sus-mentionnée sont les articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 du code de l'environnement. Ceux-ci définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement. Ces instruments sont arrêtés par le préfet pour ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national (cf. circulaire du 7 juin 2007 et instruction du 23 juillet 2008 relatives à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement).

Le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 définit les agglomérations et les infrastructures concernées, le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

L'arrêté du 4 avril 2006 fixe les modalités de réalisation des cartes de bruits stratégiques ainsi que les PPBE correspondants. Les cartes ont pour objectif d'apprécier l'impact du bruit dû aux transports ou aux industries et de pré-localiser les secteurs dépassant les seuils réglementaires. Le PPBE s'appuie sur cette cartographie pour définir les actions de résorption et de prévention des nuisances sonores.

Au titre de la directive européenne, les sources de bruit concernées sont :

- les agglomérations dont la population est supérieure à 100 000 habitants ;
- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
- les aéroports listés par l'arrêté du 3 avril 2006.

La mise en œuvre de la directive se déroule en [deux phases](#) pour une application progressive.

- [Pour rappel, la première phase](#) a fait l'objet d'un PPBE dont l'arrêté préfectoral date du 12 décembre 2012.

L'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) correspondaient aux :

- ✓ agglomérations de plus de 250 000 habitants ;
- ✓ routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour ;
- ✓ voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains, soit 164 trains/jour ;
- ✓ aéroports.

La cartographie des réseaux routier national, ferré et autoroutier de la 1^{ère} phase a été approuvée par arrêté préfectoral en date du 12 décembre 2011.

La cartographie du réseau routier départemental à été approuvé par arrêté préfectoral en date du 15 mars 2012, et le Conseil Général de l'Oise a approuvé son PPBE en commission permanente du 14 avril 2014.

- ✓ **La deuxième phase** concerne l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE aux échéances réglementaires respectives du 30 juin 2012 et du 18 juillet 2013 pour :
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants ;
 - les routes supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
 - les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
 - les aéroports.

Concernant cette 2^{ème} phase, des arrêtés préfectoraux ont été pris concernant la cartographie des réseaux routier national et ferré le 3 août 2013, le 26 juillet 2013 pour le réseau autoroutier, le 20 novembre 2013 pour le réseau routier départemental et le 31 juillet 2014 pour le réseau routier communal.

Les PPBE des différents gestionnaires (Conseil Général, Communes de Beauvais, Senlis et Crépy-en-Valois) sont en cours de réalisation et devraient voir le jour pour fin 2014.

Le présent PPBE des grandes infrastructures de l'État constitue la fin du processus engagé dans le cadre de cette seconde phase dont les échéances réglementaires initiales (30 juin 2012 pour la présentation des cartes de bruit et 18 juillet 2013 pour la publication du PPBE) ont été finalement reportées au 31 décembre 2014 (cf. Instruction du 11 février 2014 relative à l'application de la directive européenne 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement).

II.1 – LES CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES

Il existe deux types de cartes de bruit stratégiques (CBS) :

1. CBS des grandes infrastructures de transport terrestre qui couvrent l'ensemble du territoire sur lequel la contribution sonore dépasse les niveaux sonores étudiés y compris les zones situées sur le territoire d'une grande agglomération. Dans ces zones, les résultats fournis par les deux types de cartes peuvent s'avérer différents puisque la carte de l'agglomération peut prendre en compte des sources supplémentaires ;
2. CBS des grandes agglomérations qui sont établies séparément pour chaque type de source (trafics routier, ferroviaire, aérien et industries et, le cas échéant, d'autres sources de bruit). En pratique, les seules sources sonores autres que celles des transports visées par les textes d'application sont « les activités industrielles exercées dans les installations classées pour la protection de l'environnement, soumises à autorisation en application de l'article L.512-1 du code de l'environnement ». Pour chaque mode de transport, elles évaluent le bruit causé par l'ensemble des infrastructures du mode considéré, quel que soit leur trafic, aussi faible soit-il.

La législation propose une pluralité des autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie et leur PPBE :

	Cartographie		PPBE
	Grandes agglomérations	Grandes infrastructures	
Agglomérations	EPCI/communes	Préfet	EPCI/communes
Autoroutes concédées	Préfet	Préfet	Préfet
Routes nationales	Préfet	Préfet	Préfet
Routes départementales	Préfet	Préfet	Conseil Général
Voies communales	Préfet	Préfet	EPCI/communes
Voies ferrées	Préfet	Préfet	Préfet
Aérodromes	Préfet	Préfet	Préfet

Le département de l'Oise est concerné uniquement par les nuisances des transports terrestres (ferré et routier). Il n'héberge aucune agglomération dont la population est supérieure à 100 000 habitants (cf. article 2 du décret du 24 mars 2006) et l'aéroport de Beauvais-Tillé ne figure pas sur la liste de l'arrêté du 3 avril 2006.

Les cartes de bruit sont destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution. Elles comportent un ensemble de représentations graphiques et de données numériques.

Les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles sont représentées par des courbes isophones tracées par tranche de 5dB(A) à partir de 50dB(A) pour la période nocturne et de 55dB(A) pour la période de 24 heures dont les couleurs suivantes sont conformes à la norme **NF S 31 130.(2008)** :

Niveaux sonores	Couleurs	Code RVB
50 à 55 dB(A)	Vert clair	R185 V255 B115
55 à 60 dB(A)	Jaune	R255 V255 B0
60 à 65 dB(A)	Orange	R255 V170 B0
65 à 70 dB(A)	Rouge	R255 V0 B0
70 à 75 dB(A)	Violet lavande	R213 V0 B255
Supérieur à 75 dB(A)	Violet foncé	R150 V0 B100

Les indicateurs de bruit imposés par la Directive Européenne diffèrent légèrement de la réglementation nationale dont les seuils sont définis sur deux périodes (jour et nuit). Ces niveaux européens sont évalués en champ libre, à 2 mètres en avant de la façade, « sans tenir compte de la dernière réflexion du son sur la façade du bâtiment concerné », ce qui correspond à une correction de -3dB(A) par rapport au niveau sonore réel.

- **Lden** : Indicateur de niveau sonore signifiant Level Day-Evening-Night (niveau de jour, soir et nuit). Il correspond à un niveau équivalent sur 24h dans lesquels 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 ;
- **Ln** : Indicateur de niveau sonore signifiant Level-Night (niveau moyen de nuit) pour la période nocturne (22h-6h) sans pondération.

L'objectif des cartes de bruit est d'identifier l'exposition au bruit des territoires à travers sept documents graphiques. Six sont issus des évaluations sonores et le septième (carte de « type b ») reprend des informations préexistantes.

Elles sont présentées ci-dessous avec un fond cartographique de type Scan25 ou Orthophoto(IGN). L'échelle de consultation des cartes est limitée au 1/25000. En effet, la méthodologie de la cartographie européenne est adaptée à une échelle macro. Ces cartes ont comme seuls objectifs de permettre aux gestionnaires :

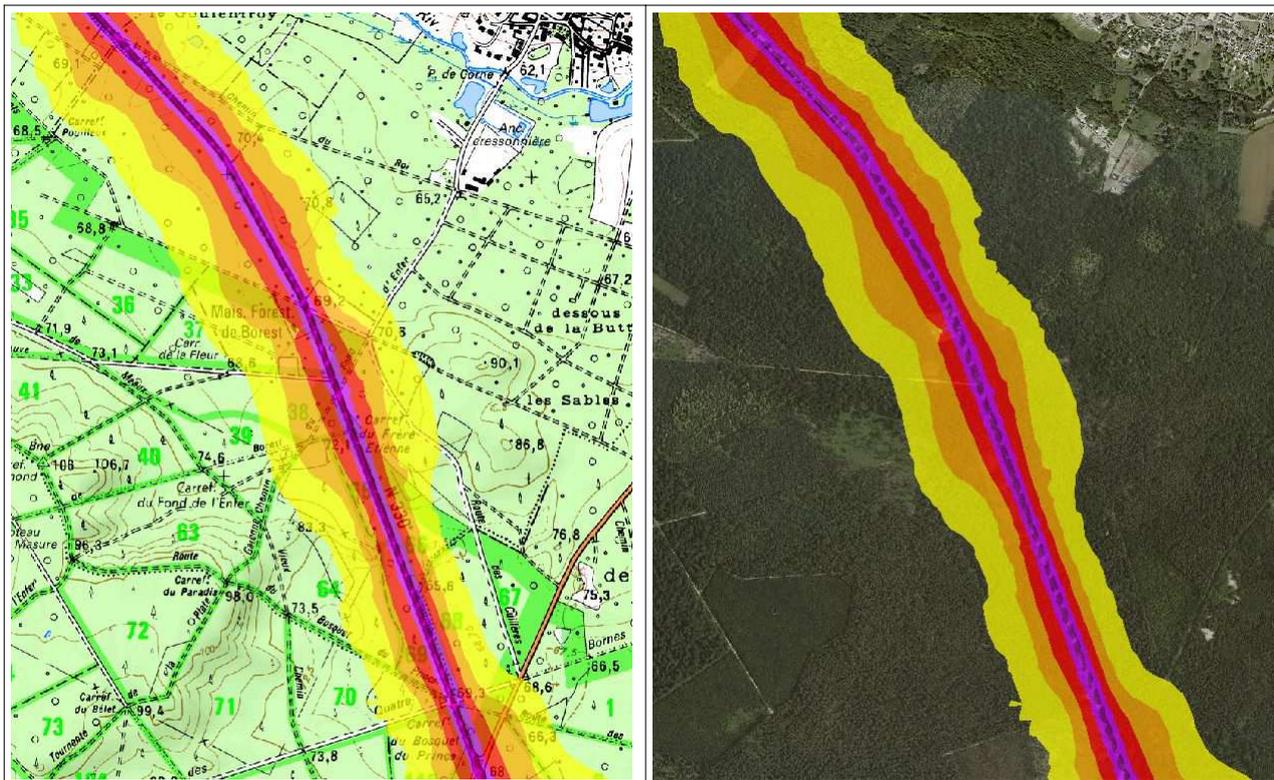
- › la hiérarchisation des opérations,
 - › la définition des contours maximalistes des zones en dépassement de seuil.
-
- **2 cartes de « type a »** : représentation graphique des zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit :

 - **1 carte de « type b »** : extraction graphique des secteurs affectés par le bruit découlant des arrêtés préfectoraux de classement sonore du 28 décembre 1999 pour les secteurs concernés par la directive.

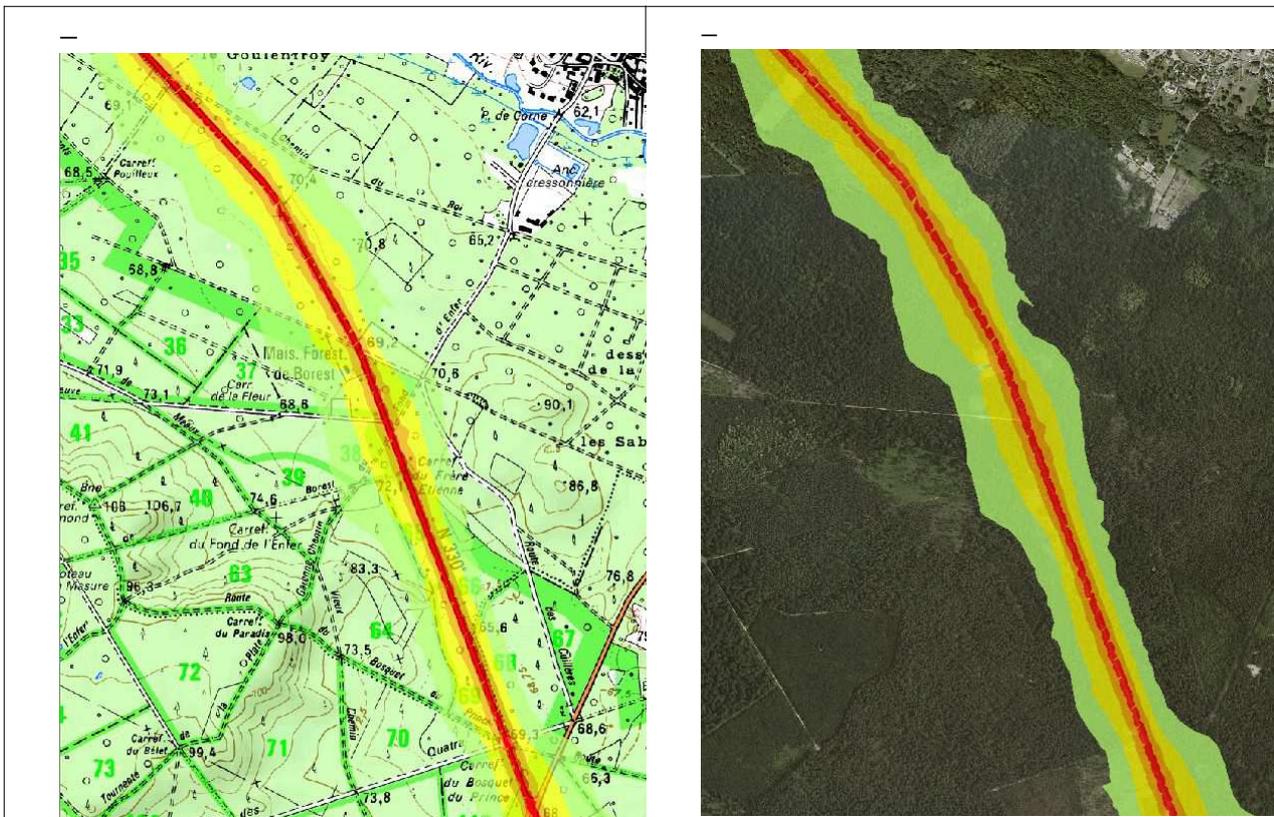
 - **2 cartes de « type c »** : zones de dépassement des seuils, qui feront l'objet d'études plus fines afin de :
 - valider ou non les dépassements de seuil notamment par des mesures in-situ/modélisation,
 - vérifier l'éligibilité* des bâtiments d'habitations. (* :conditions d'antériorité, isolement existant, etc.)

 - **2 cartes de « type d »** : représentation graphique de l'évolution sonore pour les indicateurs Lden et Ln.

Cartes de « type a »

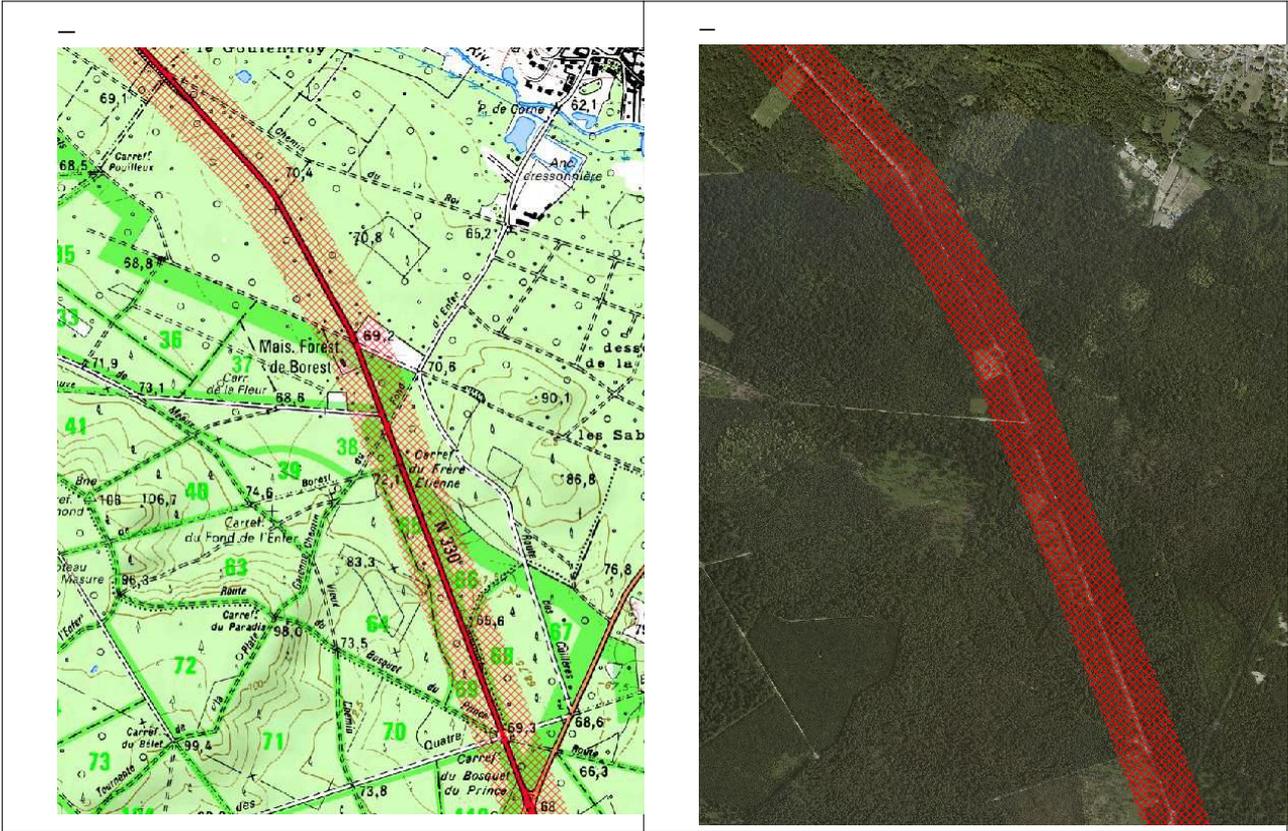


Indicateur Lden de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus
par tranche de 5 dB(A)

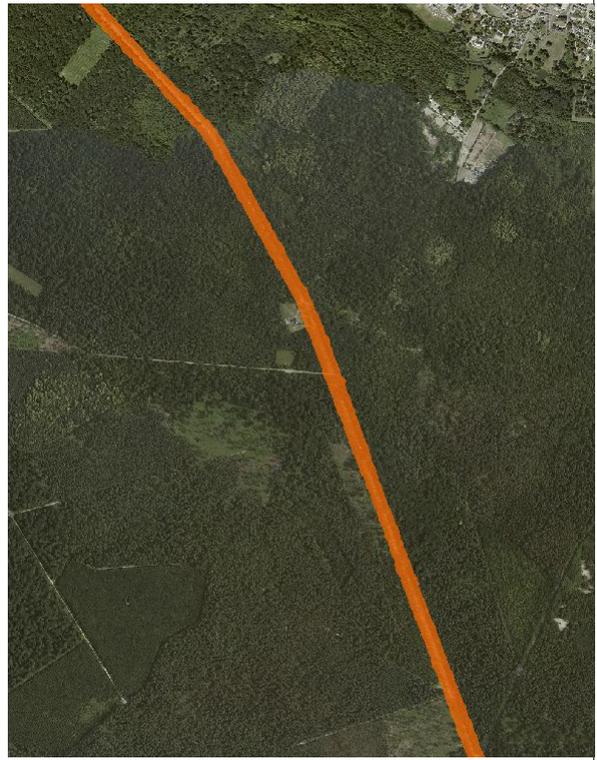
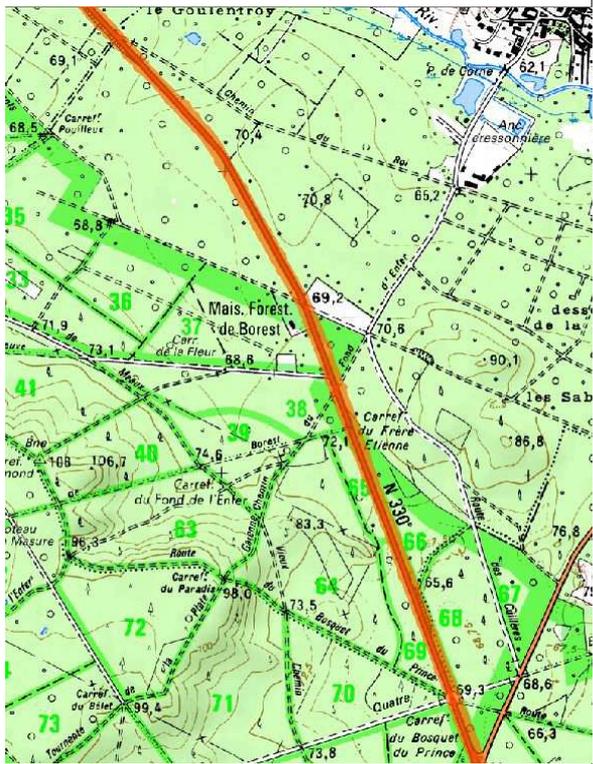


– Indicateur Ln de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus
par tranche de 5 dB(A)

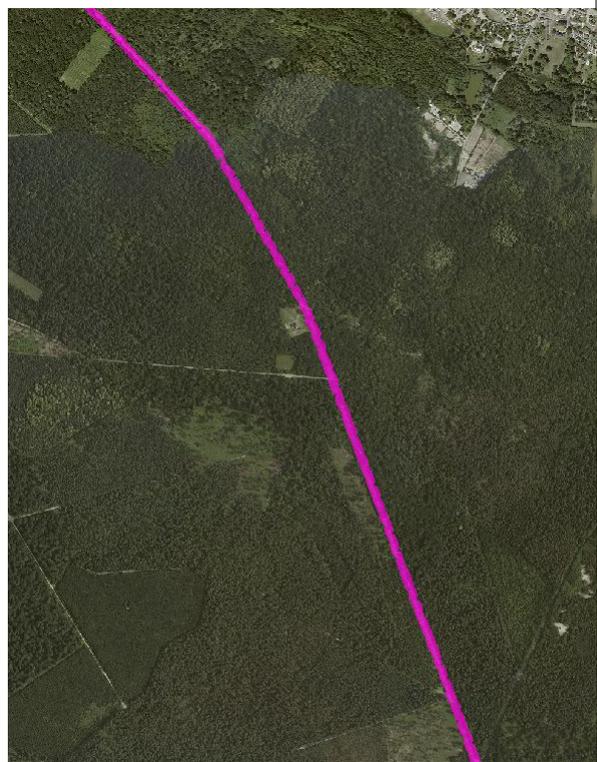
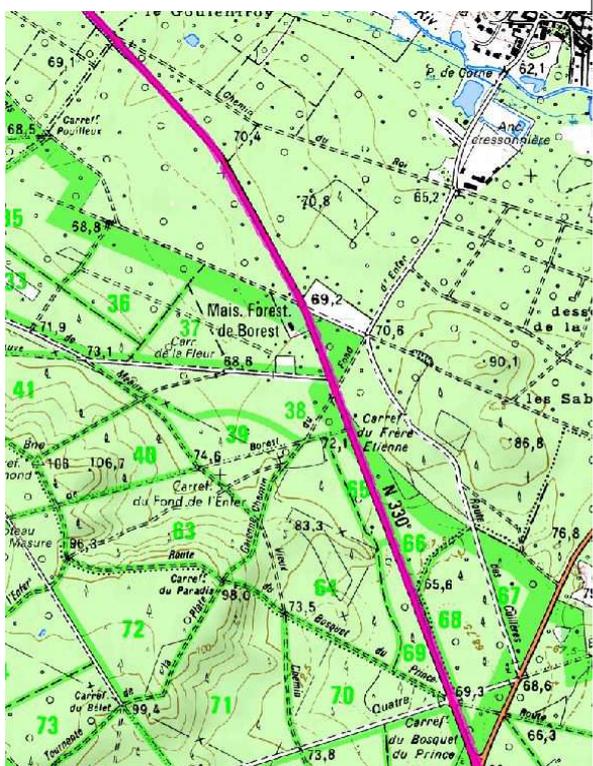
Carte de « type b »



Cartes de « type c »



–Lden supérieur à 68 dB(A)



–Ln supérieur à 62 dB(A)

Cartes de « type d »

Ces cartes sont sans objet dans le département de l'Oise. En effet, il n'y a ni projet ou modification connus susceptibles d'affecter significativement le paysage sonore.

Infrastructures routières

La synthèse de la cartographie des grandes infrastructures est présentée ci-dessous.

	Infrastructure	Population exposée	Nombre de logements	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
L _{den} > Seuil	RN2	505	214	0	2
	RN31	8640	3661	1	7
	RN1031	2649	1122	0	3
	RN324	381	161	0	0
	RN330	1471	623	0	0
L _n > seuil	RN2	327	139	0	2
	RN31	5441	2306	1	3
	RN1031	1203	510	0	1
	RN324	260	110	0	0
	RN330	1624	688	0	0

Infrastructures routières

Ratio de l'INSEE EN 2011: 2,36 personnes par logement
cf(<http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CS343.pdf>)

Infrastructures ferroviaires

Sur la section de ligne classique entre Creil et la limite territoriale d'Île-de-France, l'observatoire du bruit a mis en évidence 73 bâtiments Points Noirs du Bruit (PNB) potentiels.

Sur les 73 PNB potentiels identifiés en 2008-2009 sur le linéaire de voies ferrées concerné par la cartographie européenne, on dénombre 450 logements, soit une population exposée à des valeurs supérieures aux seuils PNB estimée à 1350 personnes (sur la base de 3 personnes par logement).

Aucun bâtiment sensible n'a été identifié à cette occasion.

II.2 – LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES DANS L'OISE

Dans le département de l'Oise, l'approbation par arrêté préfectoral des cartes de bruit des infrastructures de transports terrestres a été exécutée aux dates suivantes :

- réseau ferroviaire et routier national : 03 août 2013 ;
- réseau autoroutier : 26 juillet 2013 ;
- réseau routier départemental : 20 novembre 2013 ;
- réseau communal : 31 juillet 2014.

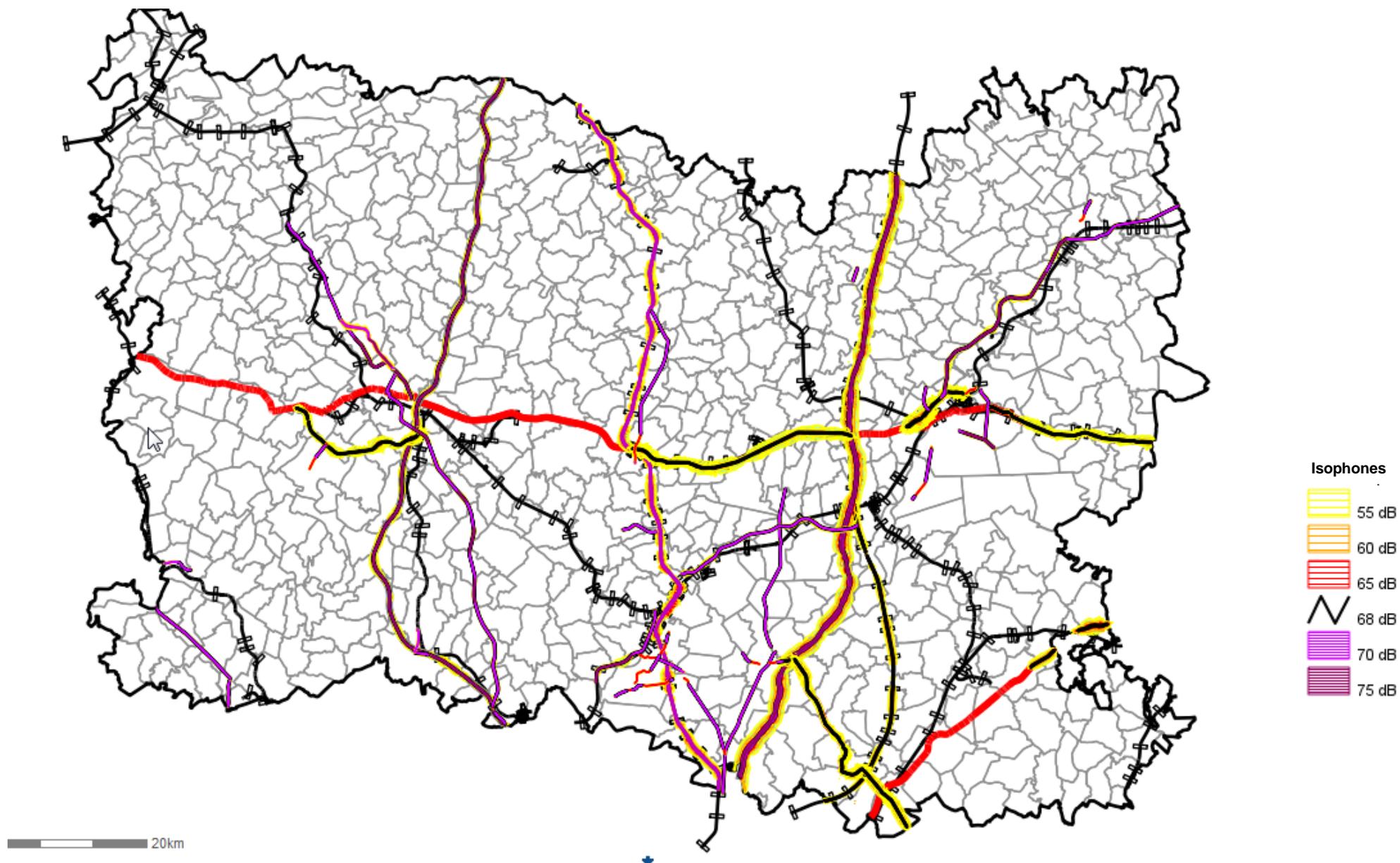
Ces cartes sont disponibles sur le site Internet de la DDT dont le lien est le suivant :

[http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?
carte=cartelie_bruit&service=DDT_60](http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=cartelie_bruit&service=DDT_60)

A noter que seuls les axes concernés par la seconde échéance sont représentés sur cette cartographie. Les déviations de la RN31 (contournement de Beauvais / déviation autour de Breuil le sec, Nointel et Catenoy) n'apparaissent pas car elles sont intervenues sur le réseau de la première échéance (année de référence 2007), postérieurement à leur mise en service (2008 et 2012).

Cependant, les cartes seront actualisées ultérieurement.

Carte de bruit des infrastructures de transports terrestres dans l'Oise (2ème échéance)



– Infrastructures routières concédées

Axe	Point de départ	Point d'arrivée	Longueur	Gestionnaire
A1	Plailly	Conchy les Pots	61,4 km	SANEF
A16	Chambly	Bonneuil les Eaux	69,9 km	SANEF

Les infrastructures routières concédées ne sont pas concernées par la 2ème échéance du PPBE. Elles ont cependant fait l'objet d'une mise à jour par la SANEF.

– Infrastructures routières non concédées

Axe	Point de départ	Point d'arrivée	Longueur	Gestionnaire
RN2	Lévignen	Vauciennes	11,2 km	DIR Nord
RN31	Saint Germer de Fly	Courtieux	115 km	DIR Nord
RN324	Senlis	Senlis	1,3 km	DIR Nord
RN330	Lagny le Sec	Senlis	17,5 km	DIR Nord

– Infrastructures ferroviaires

Ligne	Point de départ	Point d'arrivée	Longueur	Gestionnaire
LGV 226 000	Ver sur Launette	Conchy les Pots	63 km	RFF
272 000	Rouvroy les Merles	La Chapelle en Serval	70 km	RFF

Les données utilisées pour répertorier les segments de voies supportant plus de 30 000 circulations annuelles sont celles établies sur l'année de référence 2010 et sont susceptibles d'avoir évoluées depuis.

En effet, compte-tenu du fait que le trafic fret ait sensiblement fléchi ces dernières années, certains segments affichés pourraient à la date de publication de l'arrêté (2013), ne plus supporter un tel niveau de trafic et seraient donc susceptibles d'être exclus du périmètre de la phase 2 du PPBE.

II.3 – LA DEMARCHE MISE EN OEUVRE POUR LE PPBE DE L'État

Le projet de PPBE relevant de la compétence de l'État est élaboré sous l'autorité du préfet de l'Oise par la direction départementale des territoires. Il est le fruit d'une collaboration entre la société concessionnaire d'autoroutes (SANEF), la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL - service Déplacements Infrastructures Transport), les directions interdépartementales des routes Nord et Nord-Ouest (DIR Nord et DIR Nord-Ouest, gestionnaires des routes nationales non concédées) et la direction régionale de Réseau Ferré de France (RFF, gestionnaire des voies ferrées). Il a vocation à traiter les points noirs du bruit (PNB) identifiés à partir des cartes de « type c » relatives au dépassement des valeurs limites du bruit.

Les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire si nécessaire, les niveaux de bruit ainsi qu'à protéger les zones calmes. Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits. Ils doivent à terme amener à une réflexion sur la maîtrise de l'évolution de cette situation en évitant la création de nouveaux secteurs de bruit et en préservant ou améliorant les espaces faiblement impactés par le bruit.

L'élaboration du PPBE 2ème phase est menée, à l'identique du PPBE 1ère phase, en cinq étapes, conformément à la circulaire du 23 juillet 2008 :

- 1 - identification des zones bruyantes
- 2 - confirmation des zones bruyantes et proposition de mesures de réduction
- 3 - établissement du PPBE
- 4 - mise en oeuvre du plan
- 5 - évaluation du PPBE.

A ce stade, les quatre premières étapes suivantes ont été réalisées, pour la 1ère échéance :

Etape 1 - Identification des zones bruyantes

Un diagnostic a été établi afin de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites (cartes de « type c ») à l'intérieur desquelles des bâtiments sensibles respectant le critère d'antériorité seraient soumis à un niveau de bruit :

- $L_{den} > 68$ dB(A) et $L_n > 62$ dB(A) pour les routes et les lignes ferroviaires de type LGV
- $L_{den} > 73$ dB(A) et $L_n > 65$ dB(A) pour les voies ferrées conventionnelles.

Ce diagnostic a été établi par recoupement des bases de données disponibles à la DDT de l'Oise :

- le classement sonore des voies arrêté par le préfet en 1999,
- l'observatoire du bruit des transports terrestres (OBTT) qui a défini les zones de bruit critique et les points noirs du bruit le long du réseau national,
- les cartes de bruit stratégiques établies par le CEREMA,
- la mise en place d'un système d'information géographique (SIG),
- les études préliminaires de localisation des PNB nationaux ont été priorisé selon l'importance de l'exposition . Une seconde phase d'étude permettra d'analyser les secteurs restants. La première phase a permis d'identifier les secteurs ci-dessous listées, grâce à l'analyse brute de l'Observatoire du Bruit des Transports Terrestres qui est une vision de l'exposition au bruit à 20 ans, soit en 2019 (par rapport au classement sonore de 1999).

Voie	Communes	Nombre de PNB potentiels	Commentaires
N2	Gondreville	10	Projet en cours d'étude
	Vaumoise	8	Etude de la déviation réalisée, travaux à venir
N31	Breuil le Sec Nointel et Catenoy	Les bâtiments potentiellement PNB ont dû être pris en compte dans le cadre de l'étude de mise à 2*2 voies de la N31	
N330	Lagny le Sec	25	-
Total		43	-

Le bureau d'études ORFEA a été mandaté par la DREAL Picardie afin de mener des études acoustiques, d'établir la liste des propriétaires potentiellement concernés par le traitement du bruit par isolation de façade, d'effectuer les diagnostics acoustiques, de réaliser les visites in-situ, et de modéliser et d'alimenter une base de données avec les informations recueillies.

Le CEREMA (anciennement CETE) également mandaté par la DREAL, assure la maîtrise d'œuvre pour le compte de la DDT de l'Oise.

Les secteurs de la N2 et la N31 font déjà l'objet d'études en tant que projets neufs, ainsi la nuisance sonore sera prise en considération notamment pour les habitations potentiellement PNB. De plus, les textes s'appliquant dans ce cadre sont plus exigeants en termes de protections acoustiques.

Enfin, le secteur de Lagny le Sec fait l'objet d'une étude permettant la confirmation du caractère PNB des bâtiments par analyses et diagnostics in-situ des façades. Cette étude a été menée par l'entreprise ORFEA avec l'appui du CEREMA auprès de la DDT de l'Oise et de la DREAL Picardie . Les résultats figurent au §II.4.1.

En 2008-2009, le recensement des points noirs du bruit ferroviaire sur les voies ferrées classées en application des arrêtés préfectoraux de classement sonore dans l'Oise a été réalisé. L'ensemble de ces données a ensuite été transmis au préfet en 2009 afin d'alimenter l'observatoire du bruit des infrastructures de transport terrestre.

Sur la ligne à grande vitesse, l'observatoire du bruit n'a pas mis en évidence de bâtiments points noirs du bruit potentiels. En effet, étant de construction récente, sa conception a intégré la problématique du bruit sur l'environnement. Sur la section de ligne entre Creil et la limite territoriale d'Ile de France, l'observatoire du bruit a mis en évidence 73 bâtiments points noirs du bruit potentiels.

Des mesures acoustiques de vérification des niveaux sonores ont été réalisées sur l'A16 dans le cadre du bilan environnemental au titre de la loi d'Orientation sur les Transports intérieurs*, de l'observatoire du bruit SANEF et localement dans le cadre d'études spécifiques.

* Loi de 1982 qui impose notamment de vérifier que les émissions sonores sont conformes au dossier d'enquête public préalable à la construction de toute nouvelle infrastructure routière d'un montant supérieur à 50 M€.

Etape 2 - Confirmation des zones bruyantes et proposition de mesures de réduction

A l'issue de la phase d'identification des PNB par l'observatoire départemental, le bureau d'études ORFEA a été mandaté par la DREAL Picardie afin de mener des études acoustiques, d'établir la liste des propriétaires potentiellement concernés par le traitement du bruit par isolation de façade, d'effectuer les diagnostics acoustiques, de réaliser les visites in-situ, et de modéliser et d'alimenter une base de données avec les informations recueillies.

Le CEREMA (anciennement CETE) également mandaté par la DREAL, assure l'assistance à maîtrise d'ouvrage auprès de la DDT de l'Oise.

Les secteurs de la N2 et la N31 font déjà l'objet d'étude en tant que projet neuf, ainsi la nuisance sonore sera pris en considération notamment pour les habitations potentiellement PNB. De plus, les textes s'appliquant dans ce cadre sont plus exigeant en termes de protections acoustiques.

Enfin, le secteur de Lagny le Sec fait l'objet d'une étude permettant la confirmation du caractère PNB des bâtiments par analyse et diagnostics in-situ des façades. Cette étude a été menée par l'entreprise ORFEA avec l'appui du CEREMA auprès de la DDT de l'Oise et la DREAL Picardie . Les résultats figurent au §II.4.1.

Etape 3 - Etablissement du PPBE

A partir des propositions faites par les différents gestionnaires, la DDT 60 a rédigé, en collaboration avec le CEREMA , un projet de PPBE de l'État synthétisant les mesures proposées.

Un comité de suivi « Bruit » a été constitué, rassemblant les différents partenaires concernés (Préfecture, DREAL, DIR Nord, DIR Nord-Ouest, SANEF, RFF, ARS et ADEME). Il sera l'instance de suivi, de concertation et de coordination de l'ensemble de la procédure.

- 17 juillet 2014 : transmission du projet de PPBE aux gestionnaires des réseaux concernés par cette seconde phase .

Le calendrier arrêté pour réunir à deux reprises ce comité est le suivant :

- 22 septembre 2014 : présentation du projet de PPBE et de l'annonce de la consultation publique;
- 8 au 12 décembre 2014, à l'issue de la consultation publique : présentation intégrant les avis du public et les éléments de réponse fournis par les gestionnaires concernés ; cette consultation pourra être effectuée par voie électronique

La consultation du public s'est déroulée du 06 octobre au 08 décembre 2014 et a été proposée :

- sur le site Internet de la DDT : <http://www.oise.equipement-agriculture.gouv.fr/le-ppbe-2eme-phase-r572.html> où un registre électronique était mis à la disposition du public ;
- à la DDT (*bâtiment sis 40 rue Racine à BEAUVAIS*) aux horaires de consultation suivants : tous les jours de 9h00 à 11h00 et de 14h00 à 16h00.

Aucune observation n'a entraîné la modification du document sur le fond.

Le présent document constitue le PPBE définitif approuvé par arrêté préfectoral du XX décembre 2014 et publié sur le site internet de la DDT de l'Oise.

L'étape 4 relative à la mise en œuvre du PPBE de l'État est conduite jusqu'en 2014 où **l'étape 5** d'évaluation est menée sur le PPBE 1ère échéance (cf §V.2 « Les mesures de réduction réalisées »).

A partir du bilan quantitatif et qualitatif des mesures réalisées, établi annuellement, un bilan plus poussé sera établi par la DDT en 2017 dans le cadre du réexamen quinquennal du plan.

La campagne de résorption des points noirs du bruit du PPBE 1ère échéance, à d'ores et déjà permis de traiter 18 logements par isolation de façade, le long de la RN2.

A ce jour, dans le cadre du PPBE 2ème échéance, 11 propriétaires ont également fait l'objet de conventions pour le traitement du bruit engendré par le réseau routier national le long des RN31 et RN330.

II.4 – LES PRINCIPAUX RESULTATS DU DIAGNOSTIC

L'application de la circulaire du 12 juin 2001 a engendré la mise en place aux niveaux départemental, régional et national d'un observatoire du bruit des transports terrestres et la signature avec les gestionnaires de réseaux, de différentes conventions relatives au financement de l'étude du recensement des zones de bruit critique en vue de la résorption des points noirs de bruit.

II.4.1 – Réseau routier non concédé

Les principaux résultats du diagnostic du réseau routier non concédé sont issus, dans le département de l'Oise, de deux phases d'élaboration :

1. L'observatoire du bruit qui présente un état des nuisances sonores à l'horizon de 15/20 ans, soit à l'horizon 2015/2020 par rapport à la date d'établissement des arrêtés de classement des voies bruyantes du 29 décembre 1999 et du 8 août 2000.
2. La définition des mesures de protection a été effectuée par le CEREMA au début de l'année 2011. Cette seconde étape a permis de préciser un programme d'actions visant la résorption des nuisances sonores impactant la population sur les seules RN2 et RN31. Les seuils relevés sur la RN1031 par l'observatoire du bruit ne requéraient pas de mesures complémentaires sur cette voie. La DDT et le CEREMA ont identifiés les secteurs soumis à des dépassements de seuils qui ont fait l'objet d'investigations par le bureau d'études ORFEA, mandaté par la DREAL, pour la réalisation de cette mission.

Les résultats de cette campagne de mesures acoustiques sont les suivants :

Axes	ZBC		Nombre de personnes exposées
	invalidées	validées	
RN2	4	4	109
RN31	2	2	11
Total	6	6	120

La fiabilisation menée par le CEREMA sur l'axe de cette route nationale entre Beauvais et Litz, a ensuite abouti à une invalidation des ZBC identifiées ci-dessus par une mesure ou un traitement de façade préexistant ou la présence d'une protection à la source.

Le contournement sud de Beauvais par la RN 31 a été mise en service en février 2008.

La déviation de la RN31 autour des communes de Breuil le sec, Nointel et Catenoy, a été mise en service en juillet 2012.



RN 31, à hauteur de l'échangeur avec Breuil-le-Sec

La portion de cette route entre Venette et Compiègne a été déviée par la mise en service d'une rocade en septembre 2011.

Sur l'axe entre Arsy et Venette de cette même RN 31, deux ZBC ont été validées, l'une sur la commune de Jonquières et la seconde sur la commune de Jaux.

II.4.2 – Réseau routier concédé

Les résultats qui sont présentés sont issus de la démarche qui avait été retenue en 2010 lors de la rédaction des PPBE SANEF de la première échéance à savoir :

- Reprise des résultats issus des modélisations en 3D réalisées dans le cadre des cartographies sonores européennes et de l'observatoire du bruit SANEF, sur la base des données précises de sol, de bâti et de trafics sur chaque bâti sensible, permettant d'identifier tous les PNB existants sur l'ensemble du linéaire.
- Utilisation du critère d'antériorité pour éliminer les bâtis non ayant droits.
- Vérification des isolations de façade déjà réalisées pour en déduire les bâtis restant à traiter.
- Recherche de la protection la mieux adaptée compte tenu de la densité du bâti, des caractéristiques d'implantation de la voie, de la topographie du site et des dépassements de seuils existants.



Autoroute A1 à proximité de Senlis (Source : DDT/60SAUE)

SANEF a choisi de présenter tous les bâtiments dépassant les seuils réglementaires appliqués à chaque infrastructure en fonction de l'année de mise en service.

Par la suite, on distinguera donc les seuils suivants :

- Seuils PNB (Point Noir Bruit) : voir le paragraphe 2.1
- Seuils LB (Loi Bruit) : 65 dB(A) pour le LAeq(6h-22h) et le LAeq(22h-6h)
- Seuils PN (Projet Neuf) : 60 dB(A) pour le LAeq(6h-22h) et 55 dB(A) pour le LAeq(22h-6h)

Les résultats donnés ci-dessous sont directement issus de l'analyse des données produites dans le cadre de la cartographie de l'ensemble du linéaire autoroutier.

Les résultats globaux de dépassement de seuil PNB sur le département sont donnés en valeur exacte (sans l'arrondi à 50 personnes près préconisé dans le cadre de la cartographie), afin de faire apparaître toutes les sections présentant des PNB.

L'évaluation des personnes a été réalisée à partir d'un décompte de 2 personnes en moyenne par logement (nombre de logements définis selon la nature et les caractéristiques du bâti : individuel ou collectif, volume et surface au sol en complément pour le collectif).

Comme le montre le tableau ci-après, il n'y a pas d'établissements sensibles (santé, enseignement) concernés par le dépassement de seuil PNB aux abords des autoroutes SANEF dans le département de l'Oise.

Axe	Nombre de personnes exposées au dessus du seuil PNB		Nombre d'établissements d'enseignement au dessus du seuil PNB	Nombre d'établissements de santé au dessus du seuil PNB
	Lden	Ln		
A1	46	22	0	0
Total	46	22	0	0

Le tableau ci-après donne le détail par commune pour les dépassements de seuil PNB pour les bâtiments d'habitations identifiés par l'Observatoire du bruit SANEF mis à jour en 2012.

Les bâtiments ayant déjà fait l'objet d'isolation de façade ou n'ayant pas l'antériorité ne sont pas repris dans les « à traiter ».

Communes de l'oise	Axe	bât* sup seuil PNB	log* sup seuil PNB	bât* sans antériorité	log* sans antériorité	bât* déjà traités	log* déjà traités	bât* à traiter	log* à traiter
Canly	A1	8	8	0	0	6	6	2	2
Remy	A1	1	1	0	0	1	1	0	0
Roberval	A1	7	7	1	1	3	3	3	3
Senlis	A1	3	3	0	0	3	3	0	0
Villeneuve-Sur-Verberie	A1	2	2	2	2	0	0	0	0
Total		21	21	3	3	13	13	5	5

* bât. : bâtiment - log. : logement

II.4.3 – Réseau ferroviaire

La résorption des situations critiques sur le réseau existant

La mise en place de l'Observatoire du bruit, piloté par le Préfet a permis d'améliorer la connaissance des phénomènes aux abords du réseau ferré national et ainsi d'orienter au mieux la stratégie de RFF de lutte contre le bruit des transports terrestres, engagée depuis la loi du 31 décembre 1992.

Aucune opération spécifique de résorption de points noirs du bruit ferroviaire n'a été réalisée pour le moment sur le territoire picard.



Gare de Breteuil-Embranchement, entre Creil et Longeau (Source : DDT/60SAUE)

Les actions de réduction du bruit ferroviaire sur les infrastructures existantes

Le remplacement d'une voie usagée ou d'une partie de ses constituants (rails, travers, ballast) par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit. Ainsi, l'utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les émissions de 3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés il y a encore trente ans. L'utilisation de traverses béton réduit également les niveaux d'émission de 3dB(A) par rapport à des traverses bois.

La maintenance régulière de la direction régionale Nord – Pas-de-Calais – Picardie de RFF sur l'infrastructure des lignes qui traversent la Picardie se poursuivra dans les années à venir, avec notamment les opérations de meulage préventif des rails et des vérifications systématiques de la géométrie des voies et des rails déclenchées, le cas échéant, des actions correctrices dans le but de garantir que la géométrie de la voie reste bien dans les limites de tolérance strictes admissibles.

L'effort de renouvellement des infrastructures ferroviaires se poursuivra dans les années à venir, avec notamment plusieurs campagnes de travaux programmées dans différentes gares et sur certaines lignes de la région. Les opérations de rénovation prévues dans les cinq prochaines années mais n'ayant aucune valeur certaine sont présentées sur les cartes ci-dessus.

Au-delà de toutes les actions et travaux menés par RFF dans sa lutte contre le bruit, l'amélioration continue du matériel roulant, opérée par les entreprises ferroviaires et les constructeurs, participe à la limitation des nuisances sonores.

III – LES OBJECTIFS EN MATIERE DE REDUCTION DU BRUIT

La directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié de réduction du bruit. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative à la résorption des points noirs de bruit.

Un point noir du bruit est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique engendrée par au moins une infrastructure de transport terrestre des réseaux routier ou ferroviaire nationaux, et qui répond aux critères acoustiques et d'antériorité suivants :

Valeurs limites aux contributions sonores en dB(A) (dépassement d'une seule de ces valeurs nécessaire)			
Indicateurs de bruit	Route	Fer	Cumul route + fer
Lden*	68	73	73
Ln^{night}*	62	65	65
LAeq6h-22h)**	70	73	73
LAeq(22h-6h)**	65	68	68

* **Lden** : Indicateur de niveau sonore signifiant Level Day-Evening-Night (niveau de jour, soir et nuit). Il correspond à un niveau équivalent sur 24h dans lesquels 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 ;

* **Ln** : Indicateur de niveau sonore pour la période nocturne (22h-6h).

** **LAeq** : Niveau de pression acoustique continue équivalent. Comme le niveau sonore d'une source varie dans le temps, il est nécessaire de calculer la moyenne énergétique sur une durée donnée (Leq) afin d'observer et de comparer différentes valeurs. Lorsque cette valeur est pondérée A, on la nomme LAeq.

Par contre, les textes de transposition français ne fixent aucun objectif de réduction du bruit. Les objectifs de réduction du bruit relèvent de la responsabilité de chaque autorité compétente.

S'agissant du traitement des zones exposées à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites le long des réseaux routier et ferroviaire nationaux, l'État a retenu comme objectifs de réduction du bruit ceux énoncés dans la circulaire du 25 mai 2004 relative à la résorption des points noirs du bruit. Ces objectifs s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité énoncé également dans cette même circulaire.

Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique) :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
L _{Aeq} (6h-22h)	65	68	68
L _{Aeq} (22h-6h)	60	63	63
L _{Aeq} (6h-18h)	65	-	-
L _{Aeq} (18h-22h)	65	-	-

Les objectifs acoustiques pour les seuils LB et PN, sont de faire passer les niveaux sonores en-dessous des seuils, à savoir :

- Seuils LB (Loi Bruit) : 65 dB(A) pour le L_{Aeq}(6h-22h) et 60 pour le L_{Aeq}(22h-6h)
- Seuils PN (Projet Neuf) : 60 dB(A) pour le L_{Aeq}(6h-22h) et 55 dB(A) pour le L_{Aeq}(22h-6h)

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades :

Objectifs isolement acoustique D _{nT,A,tr} ⁽¹⁾ en dB(A)			
Atténuation du bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
D _{nT,A,tr} ≥	L _{Aeq} (6h-22h) - 40	I _i (6h-22h) - 40	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
D _{nT,A,tr} ≥	L _{Aeq} (6h-18h) - 40	I _i (22h-6h) - 35	
D _{nT,A,tr} ≥	L _{Aeq} (18h-228h) - 40	-	
D _{nT,A,tr} ≥	L _{Aeq} (22h-6h) - 35	-	
D _{nT,A,tr} ≥	30	30	

⁽¹⁾ = D_{nT,A,tr} est l'isolement acoustique standardisé pondéré défini selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « Evaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction » (indice de classement français S 31-032-1)

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - 1° Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret n° 85-453 du 23 avril 1985 ;
 - 2° Mise à disposition du public de la décision ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du a du 2° de l'article R.121-13 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision ou cette délibération prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;

- 3° Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone ou plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;
 - 4° Mise en service de l'infrastructure ;
 - 5° Publication du premier arrêté préfectoral pris en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés ;
- les locaux des établissements d'enseignement, de soin, de santé et d'action sociale dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement.

Lorsque les locaux d'habitation, d'enseignement, de soin, de santé ou d'action sociale ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée pour ces locaux en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Au sens de la directive européenne, les bâtiments sensibles sont uniquement les locaux d'habitation, d'enseignement et de santé. La notion d'établissement de santé est plus restrictive que celle d'établissement de santé, de soin et d'action sociale visée par la réglementation relative au bruit des infrastructures de transports terrestres (arrêté du 5 mai 1995 pour les routes et du 8 novembre 1999 pour les voies ferrées).

IV – LES ZONES CALMES

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

Les zones calmes sont définies comme des « espaces extérieurs remarquables » par leur faible exposition au bruit, dans lequel l'autorité qui établit le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition, compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues » (article L.572-6 du code de l'environnement).

Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés.

Dans le cadre d'un groupe de travail piloté par la DREAL, une réflexion a été menée par les gestionnaires des infrastructures. Ce travail a permis d'identifier des zones calmes potentielles, et de mener une réflexion sur les objectifs propres à chacun des gestionnaires

La LGV Nord et la ligne classique Paris – Amiens – Lille (272000) constituent des axes ferroviaires structurants supportant un trafic conséquent. Dans l'Oise, et notamment sur les axes précités, plusieurs projets de développement et de modernisation sont à l'étude. Ceux-ci pourraient être contraints par l'instauration de zones calmes dans leur environnement proche.

L'intérêt de ces zones n'est pas remis en question par RFF mais leur localisation doit être judicieuse, c'est-à-dire dans les endroits d'ores et déjà reconnus pour leur paisibilité, permettant ainsi de ne pas pénaliser le développement et l'usage des infrastructures de transport.

Pour ces raisons, RFF n'a pas identifié de zones calmes aux abords des voies ferrées, considérant par ailleurs que cela serait contraire aux engagements relatifs au ferroviaire du Grenelle de l'Environnement et de la Commission Mobilité 21.

La SANEF n'a pas identifié de zones calmes aux abords de ses infrastructures.

V – LA DESCRIPTION DES MESURES REALISEES, ENGAGEES OU PROGRAMMEES

Les efforts entrepris par l'État pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R.572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des dix années précédentes et celles prévues pour les cinq années à venir.

V.1 – LES MESURES DE PREVENTION

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992. La réglementation relative aux nuisances sonores routières et ferroviaires s'articule autour du principe d'antériorité (cf. chapitre III supra).

Lors de la construction d'une infrastructure routière ou ferroviaire, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement. Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

Ainsi, dans le cadre des actions de prévention, la mise à jour est en cours.

V.1.1 – Protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles

L'article L.571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'État (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes non concédées et RFF pour les voies ferrées) sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements préexistants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Les articles R.571-44 à R.571-52 précisent les prescriptions applicables. Les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées, fixent les seuils à ne pas dépasser.

Les niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle (en façade des bâtiments) sont définis ci-après :

Usage et nature	LAeq (6h-22h)	LAeq (22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Etablissements d'enseignement	60 dB(A)	
Etablissements de soin, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB(A)	

Les niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure ferroviaire nouvelle [pour les voies ferrées classiques = aux valeurs prises pour les infrastructures routières avec une majoration de 3 dB(A)], soit :

Usage et nature	LAeq (6h-22h)	LAeq (22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	63 dB(A)	58 dB(A)
Autres logements	68 dB(A)	63 dB(A)
Etablissements d'enseignement	63 dB(A)	
Etablissements de soin, santé, action sociale	63 dB(A)	58 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore modérée	68 dB(A)	

Ces valeurs sont diminuées de 3dB(A) pour les lignes nouvelles parcourues exclusivement par des TGV à des vitesses supérieures à 250 km/h, ce qui les place au même niveau que celles des infrastructures routières nouvelles. Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (de type butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique).

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significative d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements qui font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire *Bianco* du 15 décembre 1992.

V.1.2 – Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes –

Classement sonore des voies

Si la meilleure prévention de nouvelle situation de conflit entre demande de calme et bruit des infrastructures est de ne pas construire d'habitations le long des axes fortement bruyants, les contraintes géographiques et économiques et la saturation des agglomérations entraînent la création de zones d'habitation dans des secteurs qui subissent des nuisances sonores.

La démarche de prévention, l'article L.571-10 du code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long d'infrastructures de transports terrestres existantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme, opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral, sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).

Les articles R.571-32 à R.571-43 précisent les modalités d'application et d'établissement du classement sonore. Le préfet de département définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs.

La DDT a conduit les études nécessaires pour le compte du préfet. Les autorités compétentes en matière de PLU doivent reporter ces informations dans ce document. Les autorités compétentes en matière de délivrance de certificat d'urbanisme doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Lors du 1er classement sonore la détermination de la catégorie sonore a été réalisée compte tenu du niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996), ou mesurée selon les normes en vigueur (NF S 31-085, NF S 31-088). Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour protéger le bâtiment du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin de parvenir aux objectifs de niveau de bruit [jour : 35 dB(A) - nuit : 30 dB(A)] à l'intérieur des logements.

Dans le département de l'Oise, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en 1999. Ce classement est consultable sur le site Internet de la DDT de l'Oise. Les infrastructures ont été classées en cinq catégories selon le tableau ci-dessous, conformément à la loi en vigueur à cette période :

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

Révision du classement sonore des voies

La réactualisation du classement sonore dans l'Oise est importante pour se prémunir d'éventuelles plaintes. En effet, lorsque les voies sont classées, la protection vis-à-vis du bruit de toute nouvelle construction à ces abords incombe au constructeur. D'autre part, des communes pourraient abaisser la catégorie de certaines de leurs voies pour permettre de diminuer le coût de la construction puisque l'exigence d'isolement serait alors plus faible.

Le classement sonore est en cours de révision dans l'Oise et sera consultable en ligne dès sa révision approuvée par les autorités compétentes (Préfet), à l'horizon 2015.

L'arrêté du 23 juillet 2013 modifie l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

En cohérence avec l'arrêté du 30 novembre 1999 relatif aux infrastructures ferroviaires, il distingue les voies ferroviaires conventionnelles de celles à grande vitesses et routières.

Voici donc les différents niveaux sonores de référence qui sont pris en compte dans la révision du classement des voies :

Tableau1 : Catégories de classement sonore des infrastructures routières ou LGV

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

Tableau 2 : Catégories de classement sonore des voies ferrées classiques (hors LGV)

Catégorie de classement de la voie ferrée classique (hors LGV)	Niveau sonore de référence LAeq(6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq(22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie ferrée classique (hors LGV)
1	L > 84	L > 79	d = 300 m
2	79 < L > 84	74 < L > 79	d = 250 m
3	73 < L > 79	68 < L > 74	d = 100 m
4	68 < L > 73	63 < L > 68	d = 30 m
5	63 < L > 68	58 < L > 63	d = 10 m

V.1.3 – Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et résorption des points du bruit

L'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres s'inscrit dans la politique nationale de résorption des points noirs du bruit (PNB) des transports terrestres qui se poursuit depuis 1999. Le préfet a été chargé de sa mise en place en s'appuyant sur la direction départementale de l'Équipement. Ses objectifs, au travers de la réalisation de cartes de bruit, sont les suivants :

- connaître les situations de forte nuisance pour définir des actions et les prioriser ;
- résorber les points noirs du bruit du réseau routier national et ferroviaire identifiés par l'observatoire ;
- porter à la connaissance du public ces informations ;
- suivre les actions de rattrapage réalisées ;
- établir des bilans.

La démarche de la directive européenne prône les mêmes objectifs que la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 mais avec une méthode et des indicateurs différents. L'observatoire du bruit de l'Oise réalisé par la DDE entre 2003 et 2010, a défini les zones de bruit critique (ZBC) et les points noirs du bruit (PNB) dans ces zones.

Une zone de bruit critique est un continuum bâti (distance inférieure ou égale à 200 m entre chaque bâtiment) comprenant des bâtiments sensibles situés à proximité d'une infrastructure de transport terrestre. On entend par « bâtiments sensibles », les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement, de soin, de santé, d'action sociale. Il s'agit concrètement d'une « zone à risque » où l'on doit rechercher des « points noirs du bruit ».

Un « point noir du bruit » est un bâtiment sensible dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une des valeurs limites suivantes :

- route : 70 dB(A) en période diurne (6h-22h) et/ou 65 dB(A) en période nocturne (22h-6h) ;
- voie ferrée : 73 dB(A) en période diurne (6h-22h) et/ou 68 dB(A) en période nocturne (22h-6h).

Un point noir du bruit doit également vérifier le critère d'antériorité défini au chapitre III supra.

Les observatoires du bruit sont actualisés régulièrement au regard des actions de résorption qui sont menées.

V.2 – LES MESURES DE REDUCTION REALISEES

V.2.1 – Réseau routier non concédé

Les travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage DREAL Picardie à l'occasion de la réalisation des déviations de :

- RN31/Clermont à Catenoy, mise en service en juillet 2012,
- RN31/Rocade Nord est de Compiègne, mise en service en septembre 2011,
- RN2/Doublement de la déviation de Nanteuil le Haudouin, mise en service en décembre 2012.



RN 31, déviation de Breuil-le-Sec, Nointel et Catenoy (source DREAL Picardie)

Les travaux d'entretien préventif et significatif des chaussées (>500ml) qui ont été réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la DIR Nord en 2012 et 2013 sont les suivants :

Année	Voie	Localisation	PR Début	PR Fin	Type de travaux
2012	RN31	Trosly-Breuil	96+8001	97+400	Réhabilitation des chaussées – Assises et roulement
2013	RN31	Trosly-Breuil	96+050	96+800	Réhabilitation des chaussées – Assises et roulement
2013	RN330	Le Plessis Belleville	4+000		Réfection du giratoire – Assises et roulement
2013	RN330	Ermenonville / Senlis	13+190	15+290	Réfection des couches de roulement

Les actions de protection acoustique de façade suivies par le CEREMA sont recensées dans le tableau ci-dessous. Il s'agit des opérations qui ont débutées à partir de 2012 sur la **RN 2**.

Commune	Voie	Nombre	Coût
Peroy-les-Gombries	Route nationale 2	2	52 K€
Vauciennes	Route nationale 2	10	20 K€
	Rue de l'Eglise	1	10 K€
	Rue de Varsovie	3	34 K€
Levignen	Rue de la Morinaude	2	15 K€

Actuellement, la campagne de réalisation de protections acoustiques se poursuit le long des RN 31 et RN 330 (voir § VI.1).

D'autres opérations réalisées dans le cadre du programme d'aménagement des routes du contrat de plan État/Région puis, à partir de 2009, dans le cadre du programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) ont eu un impact acoustique bénéfique pour les populations concernées :

Les caractéristiques des travaux de protection à la source (murs anti bruit) et des protections de façades d'habitations réalisés sur ces voies sont les suivantes :

Voie	Communes	Bâtiments concernés	Travaux réalisés
RN31	Breuil-le-sec	10 maisons	Mur anti-bruit sur 270 m de long et 3,70 à 4,5 m de hauteur
RN31	Choisy au Bac	Hameau du Buissonnet	Mur anti-bruit sur 300 m de long et 1,50 m de hauteur.
		6 maisons	Protection de façades
RN31	Clairoix	Lotissement des Tambouraines	Merlon en terre sur 450 m de long et 3,5 m de hauteur
		7 maisons	Protection de façades
RN2	Nanteuil le Haudouin	1 lotissement(*), 1 maison et 1 hôpital	Protection de façades
			Mur anti-bruit sur 210 m de long et 2 m de hauteur

(*) un certain nombre de maisons du lotissement sera impacté par la réduction du bruit obtenue grâce au mur anti-bruit. Des protections de façades compléteront le dispositif sur la maison pour laquelle le mur ne suffit pas.

V.2.2 – Réseau routier concédé

Dans la mesure où les propriétaires ont accepté les travaux et que le bâtiment vérifiait le critère d'antériorité, des mesures de réduction ont été prises pour tous les dépassements de seuils identifiés.

Dans le cadre du plan d'investissement des Engagements Verts initié en 2010, SANEF réalise un programme de protection sonore qui comprend l'ensemble des bâtiments en dépassement de seuil actuellement identifiés mais également ceux susceptibles de le devenir d'ici la fin de la concession compte tenu des prévisions d'évolution de trafic (fin de concession actuellement fixée à fin 2029).

Isolations de façades :

Commune	Identification site	Isolations de façade réalisées
Canly	A1-PR65+000 à 65+200-S1	6
Chevrieres	A1-PR60+500-S2	7
Le Fayel	A1-PR64+000-S2	5
Remy	A1-PR70+500-S1	1
Roberval	A1-PR55 à 55+200-S1	13
	A1-PR55+500-S1	
	A1-PR55+750 à 55+880-S1	
	A1-PR55+800 à 56-S2	
Senlis	A1-PR41+350 à 41+500-S1	7
Thiers-Sur-Theve	A1-PR36+500-S1	1
Villeneuve-Sur-Verberie	A1-PR52+250-S2	7
	A1-PR52+750-S2	



Ecran anti-bruit sur l'autoroute A16 à Therdonne

V.2.3 – Réseau ferroviaire

L'effort de Réseau Ferré de France en termes de maintenance et de renouvellement de voie est continu sur la région Picardie.

Une maintenance régulière est effectuée sur toutes les lignes ferroviaires. De plus, une politique de meulage de rail préventif sur les lignes à grande vitesse et les lignes à fort trafic a été mise en place. Des vérifications de la géométrie de la voie sont menées systématiquement (2 fois par an sur les lignes à fort trafic) ainsi que de l'usure ondulatoire du rail.

En cas d'anomalie, des actions correctrices sont menées. Celles-ci permettent donc de garantir la bonne géométrie de la voie et éviter ainsi des élévations du niveau de bruit qui seraient dues à des déformations géométriques de la voie ou de ses composants.

Les infrastructures ferroviaires de l'Oise cartographiées en application de la Directive européenne concernent deux lignes :

- la Ligne à Grande Vitesse (LGV) 226000 Gonesse-Lille, traverse le département du nord au sud,
- la section de la ligne n° 272000 Paris Nord-Lille située entre Creil et la limite territoriale de la région Ile de France,

Les budgets nationaux engagés dans le cadre du protocole d'accord national signé avec l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) en 2009 ont été totalement consommés.

V.3 – LES MESURES DE PREVENTION OU DE REDUCTION PROGRAMMEES

V.3.1 – Réseau routier non concédé

Dans le cadre de la première phase définie par la directive européenne, les données de l'observatoire dénombraient sur la **RN2** le plus grand nombre de personnes exposées au bruit.

Sur cet axe, après la mise en service du doublement de la déviation de Nanteuil le Haudouin, le programme 2009/2014 de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) concerne l'aménagement à 2x2 voies des déviations de Gondreville et Vaumoise. Ces opérations sont en cours avec des prévisions de mise en service en 2017. Par contre, la section entre Nanteuil le Haudouin et Lévigney ne figure pas à l'actuel PDMI. Elle sera inscrite dans un futur programme d'investissement.

Ces opérations comportent les travaux de protection du bruit ci-après :

Communes	Bâtiments concernés	Travaux envisagés
Vaumoise	7 maisons	Protection de façades
Gondreville	10 maisons	Merlon

Sans attendre la programmation des déviations entre Nanteuil le Haudouin et Lévignen, des opérations de protection contre le bruit doivent être anticipées sur cette section. Le long de son itinéraire isarien, la RN2 ne dispose pas d'une emprise suffisante pour procéder à une protection du bruit à la source. Les habitations des deux ZBC répertoriées sur cette commune devront donc faire l'objet d'un traitement par isolation de façades.

Par ailleurs, la fiabilisation de l'observatoire réalisée par le CEREMA a validé deux ZBC sur l'axe de la **RN31** entre Arsy et Venette, l'une sur la commune de Jonquières et la seconde sur la commune de Jaux.

V.3.2 – Réseau routier concédé

Le détail par commune des actions programmées par SANEF dans les 5 prochaines années est donné dans le tableau ci-dessous :

Commune	Identification site	Nombre de PNB 2012	Proposition de résorption
Canly	A1-PR65+000-S1	2*	IF
Roberval	A1-PR55+250-S1	1	IF
	A1-PR55+500-S1	1	IF
	A1-PR55+750-S1	1	IF

* Les propriétaires actuels de ces logements ont refusé la proposition d'isolation de façade de la part de SANEF. Ces logements pourront faire l'objet d'une nouvelle proposition en cas de changement de propriétaire.

V.3.3 – Réseau ferroviaire

La maintenance régulière de la direction régionale de Réseau Ferré de France sur l'infrastructure de la ligne à grande vitesse se poursuivra dans les années à venir avec notamment les opérations de meulage préventif des rails et des vérifications systématiques de la géométrie de la voie et des rails déclenchant le cas échéant, des actions correctrices dans le but de garantir que la géométrie de la voie reste bien dans les limites de tolérance strictes admissibles.

L'effort de renouvellement des infrastructures ferroviaires se prolongera dans les années à venir. Certaines opérations sont déjà préprogrammées avec notamment :

- sur la ligne à grande vitesse : du renouvellement de voie et d'appareil de dilatation sur la commune de Monchy-Humières ;
- sur la ligne 272000 :
 - renouvellement de traverses et de ballast en gare de Creil,
 - important renouvellement de portions de voie entre Chantilly et Creil,
 - renouvellement plus modeste de portions de voie entre Orry la Ville et Chantilly.

VI – LE FINANCEMENT DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES

Les mesures programmées ou envisagées sont financées conformément aux textes en vigueur et notamment à la circulaire interministérielle du 25 mai 2004 qui modifie la circulaire du 12 juin 2001.

Les opérations visant à ne traiter que l'isolation acoustique des bâtiments sont financées par l'État. Les modalités d'attribution de cette aide ont été fixées par le décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 et différents textes subséquents. La circulaire du 25 mai 2004 a apporté les dernières précisions en la matière.

Le montant maximum prévisionnel de la subvention accordée par l'ADEME est de 80 %. Ce taux d'aide est porté à :

- 90 % quand les bénéficiaires sont des personnes dont le revenu fiscal n'excède pas les limites définies par l'article 1417 du code général des impôts ;
- et à 100 % pour :
 - les bénéficiaires de l'aide sociale à la famille ou de l'allocation supplémentaire mentionnées respectivement aux articles L.815-2 ou L.815-3 du code de la sécurité sociale ;
 - les titulaires d'un avantage viager servi au titre de l'assurance invalidité ou de vieillesse par un régime de sécurité sociale résultant de dispositions législatives ou réglementaires.

Dans tous les cas, le montant de la subvention ne peut être supérieur à plus de 100 % du montant prévisionnel des travaux. L'ensemble de ces conditions est explicité dans la plaquette de présentation de l'ADEME sur le site : <http://www2.ademe.fr/servlet/getDoc?id=77410&cid=96&m=3&p1=1> (onglet informations et outils complémentaires).

VI.1 – RESEAU ROUTIER NON CONCEDE

Pour le réseau routier national non concédé, les opérations visant à traiter l'infrastructure et l'isolation acoustique des façades sont financées dans le cadre des contrats de plan État-Régions. La contribution financière de l'État est imputée sur les crédits d'investissement de la Direction des Routes.

Le bureau d'études ORFEA a été mandaté par la DREAL pour réaliser les visites in-situ, l'établissement des devis, l'analyse technique de la meilleure offre et la réception acoustique des travaux.

Les montants des programmes de protection acoustique sont évalués à partir des ratios des coûts proposés dans le guide du CERTU.

Sur cette base, ORFEA a présenté l'estimation suivante des travaux à réaliser :

Axes	Nom des communes	Coût des travaux (k€)
RN2	Levignen - Vauciennes	40
RN31	Arsy	7,3
RN330	Lagny le Sec – Le Plessis Belleville	48
Total		95,3

Au vu des prévisions du PDMI 2009/2014 et surtout au vu du nombre important de riverains de la **RN2** touchés par les nuisances sonores de cette route, le traitement acoustique par isolation de façades des habitations répertoriées est apparu prioritaire.

A cet effet, une enveloppe de crédit de 360 000 € a été programmée en 2011 par la DREAL de Picardie pour engager une première phase de résorption des points noirs de bruit dans les départements de l'Aisne et de l'Oise. Cette délégation de crédit a permis dès 2012, de transmettre les conventions aux propriétaires concernés.

Les travaux de protection à la source (cf. §V.3.1 supra) envisagés dans le programme de modernisation des itinéraires routiers prévoient les dépenses suivantes :

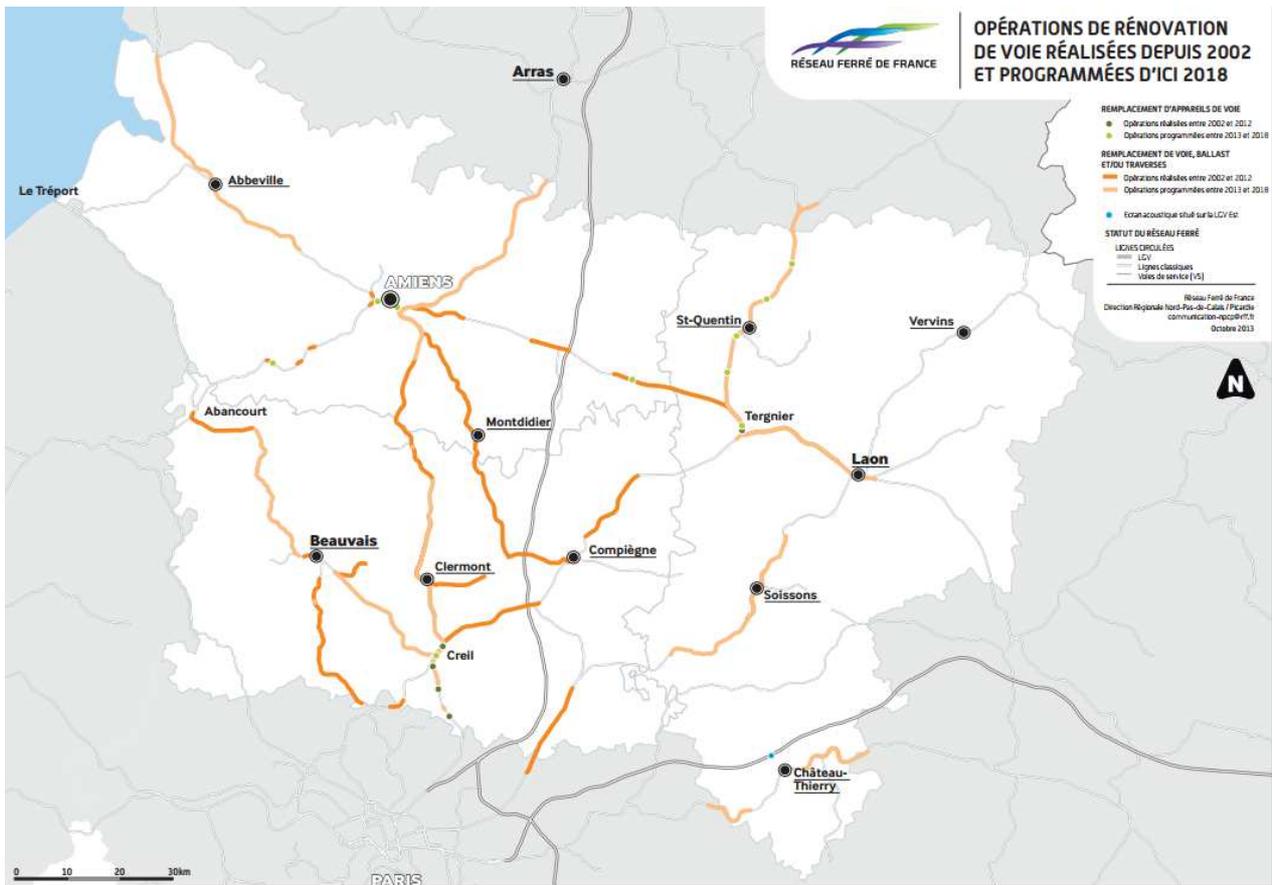
Axe	Communes	Travaux	Coût (k€)
RN2	Gondreville - Nanteuil le Haudoin	Mur anti-bruit	870
RN1031	Clairoix "Les Tambouraines"	Merlon en terre	67,5
RN31	Choisy au Bac – Clermont-Catenoy	Murs anti-bruit	676
Total			1 613,50

VI.2 – RESEAU ROUTIER CONCEDE

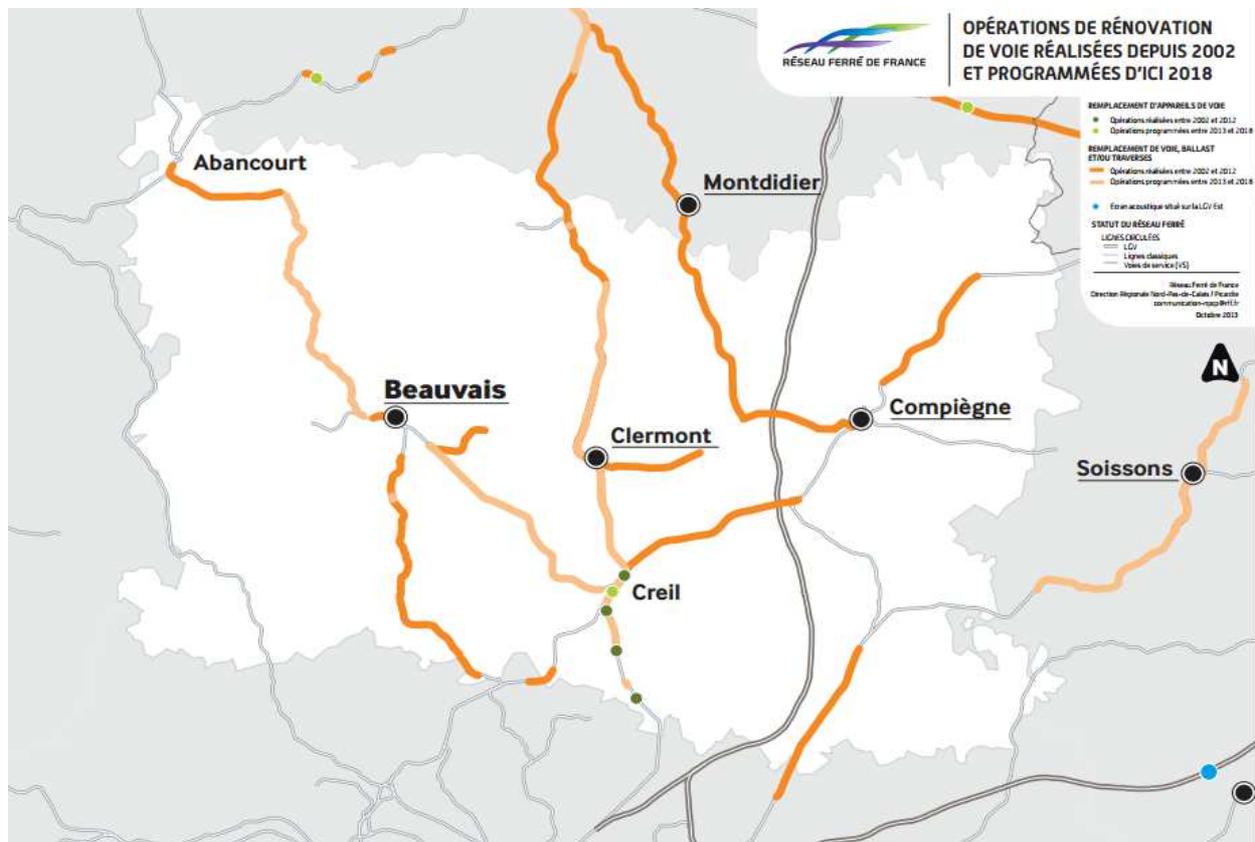
Les opérations visant à traiter l'infrastructure ainsi que les opérations mixtes (traitement de l'infrastructure complété par l'isolation acoustique des façades) sont financées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, le cas échéant, dans le cadre de contrats, d'investissements signés avec l'État.

VI.3 – RESEAU FERROVIAIRE

Diverses opérations de rénovation des constituants de la voie (traverses, rails, ballast, appareils de voie...), partielles ou complètes, ont d'ores et déjà été menées sur le territoire picard. Les opérations de rénovation programmées pour les cinq prochaines années sont présentées sur les cartes ci-après :



Opérations de rénovation de voies jusqu'en 2018 en Picardie



Opérations de rénovation de voies jusqu'en 2018 dans l'Oise

VII – LA JUSTIFICATION DU CHOIX DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES

Parmi les différentes mesures proposées, les solutions préventives, généralement peu coûteuses au regard des services rendus, sont généralement mises en avant dans le présent PPBE.

Les mesures nécessitant des travaux ont fait l'objet d'une analyse coût/avantage afin d'aboutir à la meilleure utilisation possible de l'argent public dans une conjoncture financièrement délicate.

En matière de sources routières, les solutions du type réduction des trafics, réduction des vitesses, voire changement des revêtements de chaussées offrent des gains généralement trop partiels pour aboutir individuellement au traitement des Points Noirs du Bruit. Le choix se limite donc souvent soit à une solution de protection à la source par écran (ou modelé), soit à une solution de reprise de l'isolation acoustique des façades. D'un point de vue sanitaire et sous réserve d'une mise en oeuvre dans les règles de l'art, ces deux solutions offrent des résultats généralement comparables, notamment vis-à-vis du critère "qualité du sommeil" souvent incriminé dans les enquêtes de gêne.

Le critère technique peut parfois aider au choix ; ainsi une protection à la source s'avère souvent peu (voire pas du tout) efficace en présence d'immeubles hauts ou lorsque les constructions présentent des vues dominantes sur l'infrastructure.

Le critère financier constitue souvent le critère finalement déterminant. Le ratio utilisé est variable selon le gestionnaire puisque les coûts des protections sont eux-mêmes très variables.

En matière de sources ferroviaires, la maîtrise du bruit sur le matériel est éminemment plus intéressante en terme de rapport coût/efficacité que les interventions sur l'infrastructure (et notamment la construction d'écran), le bénéfice des gains produits se généralisant à tout le réseau et à tout l'environnement. Si certaines lignes disposent de matériels modernes (cas des lignes à grande vitesse) et si certains opérateurs comme les régions (qui exploitent les TER) se sont massivement lancés dans le renouvellement de leurs parcs, la responsabilité principale du bruit ferroviaire incombe au fret ; les quelques 100 000 wagons circulant à travers la France (et les 650 000 wagons circulant en Europe) appartiennent à de multiples opérateurs ferroviaires qui n'ont pas encore programmé le renouvellement de leur matériel parfois très ancien. Cette piste doit être poursuivie notamment par le biais d'un éventuel fonds d'aide à l'investissement mais n'est pas à l'échelle temporelle du présent PPBE.

VIII – L'IMPACT DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES SUR LES POPULATIONS

L'un des objectifs visés par l'article premier de la directive européenne est "... réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. A cette fin, les actions ... sont mises en oeuvre progressivement".

VIII.1 – RESEAU ROUTIER NON CONCEDE

A l'issue de la réalisation de la première tranche de la résorption des points noirs de bruit sur la RN2, et de la seconde tranche actuellement en cours sur les RN31 et RN330, 63 logements seront traités, soit une population estimée à 149 personnes, qui ne sera plus exposée au bruit du réseau routier non concédé dans l'Oise.

VIII.2 – RESEAU ROUTIER CONCEDE

Les travaux par isolation de façades engagés ou programmés par la SANEF le long de l'autoroute A1 permettront de soustraire une dizaine de personnes à l'exposition au bruit des transports terrestres.

VIII.3 – RESEAU FERROVIAIRE

73 bâtiments potentiels PNB dénombrés le long de la ligne 272000, dont :

- 26 bâtiments de type habitat collectif et individuel groupé ;
- 47 bâtiments de type logement individuel.

Un bâtiment peut inclure plusieurs logements (type habitat collectif ou individuel groupé). Le nombre précis de logements est donc inconnu.

La population exposée est estimée à 135 personnes.

Il est important de noter que le nombre de bâtiments et celui de personnes exposées sont issus d'une estimation statistique.

Ces chiffres restent à modérer, aucune étude détaillée n'ayant été conduite sur les PNB le long de cette ligne.

Aucune opération de résorption de Points Noirs du Bruit n'est actuellement envisagée.

IX – LE RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, impose la réalisation de cartes de bruit pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures de transport terrestre, puis l'élaboration de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

L'objectif de cette directive est triple :

- protéger la population dans les habitations et les établissements d'enseignement et de santé exposés à des nuisances sonores excessives ainsi que les zones calmes,
- prévenir de nouvelles situations de gêne sonore,
- informer la population sur le niveau d'exposition au bruit auquel elle est soumise et sur les actions prévues pour réduire ces nuisances sonores.

Suivant la directive, deux types de cartes de bruit stratégiques doivent être établis. La carte relative aux grandes agglomérations dont la population est supérieure à 250 000 habitants ne peut être produite dans l'Oise puisque ce département n'héberge aucune ville de cette taille. Seules les cartes de bruit des grandes infrastructures de transport terrestre ont ainsi été réalisées pour :

- * les infrastructures routières qui supportent un trafic moyen journalier annuel (TMJA) supérieur à 8 200 véhicules que sont les autoroutes **A1** et **A16**, les routes nationales **RN2**, **RN330**, **RN1031** et **RN31** ;
- * les infrastructures ferroviaires (TMJA supérieur à 82 passages) représentées par la ligne à grande vitesse (**LGV 226 000**) Nord sur la traversée du département et la section de la **ligne 272 000** Paris-Lille située entre Creil et la limite territoriale de la région Ile France.

Le contenu des cartes de bruit est le suivant :

- ✓ carte de "type a" : zones exposées au bruit en Lden et Ln (courbes d'isophones par pas de 5 db(A) ;
- ✓ carte de "type b" : secteurs affectés par le bruit définis par le classement sonore ;
- ✓ carte de "type c" : zones de dépassement des valeurs limites : Lden >68 db(A) et Ln <62 db(A) pour les routes et les lignes ferroviaires à grande vitesse et Lden >73 db(A) et Ln <65 db(A) pour les voies ferrées conventionnelles.

Le présent PPBE concerne donc les grandes infrastructures de transport terrestre de l'État pour les sections dépassant les seuils précisés ci-dessus, fixés au titre de la deuxième échéance de la directive européenne.

Ce nouveau dispositif réglementaire vient compléter la loi "Bruit" du 31 décembre 1992 qui prévoit déjà des mesures de prévention et de résorption du bruit pour les infrastructures routières et ferroviaires.

Ce document relevant de la compétence de l'État permet de présenter le bilan des actions réalisées entre 2011 et 2014 ainsi que le programme des actions envisagées jusqu'en 2019 par les maîtres d'ouvrage des grandes infrastructures de transport terrestre (RFF, SANEF et DREAL de Picardie) concernés.

L'enjeu du PPBE de l'État est d'assurer une cohérence entre les actions des gestionnaires des grandes infrastructures nationales sur le département de l'Oise entre la 1ère et la 2nde échéance du document.

La première étape d'élaboration du PPBE a consisté à identifier les bâtiments ou groupes de bâtiments exposés à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites fixées par la directive européenne sur la base d'une analyse des cartes de bruit et des données issues de l'observatoire du bruit des transports terrestres de l'Oise, dans le respect des critères d'antériorité.

Les maîtres d'ouvrages intéressés ont ensuite (**deuxième étape** du PPBE) défini les mesures de réduction du bruit mises en place pour réduire les niveaux de bruit des bâtiments dépassant les valeurs limites.

La troisième étape (en cours) a abouti à l'établissement d'un projet de PPBE qui a été présenté en consultation du public du XX octobre au XX novembre 2014. Une note exposant le bilan de la consultation a été soumise aux membres du comité de suivi et intégrée au présent document (chapitre suivant). Aucune observation n'a entraîné la modification du PPBE sur le fond.

La multiplicité des autorités compétentes et la technicité du domaine de l'acoustique font de l'application de la directive européenne une démarche complexe. Cette complexité se retrouve dans la difficulté de vulgariser les données disponibles pour une bonne information du public et dans la recherche d'une cohérence départementale des démarches engagées. Cette première phase de l'application de la directive a permis à toute la chaîne des acteurs du bruit, d'évaluer l'ampleur de l'exercice afin de prendre les mesures nécessaires et de préparer la phase suivante.

X – LA NOTE CONCERNANT LA CONSULTATION DU PUBLIC

La consultation du public s'est déroulée du 06 octobre au 08 décembre 2014. Le projet de PPBE était consultable :

- sur le site Internet de la DDT : <http://www.oise.equipement-agriculture.gouv.fr/le-ppbe-2eme-phase-r572.html> où un registre électronique était mis à la disposition du public ;
- à la DDT (bâtiment sis 40 rue Racine à BEAUVAIS) aux horaires de consultation suivants : tous les jours de 9h00 à 11h00 et de 14h00 à 16h00.

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition du public a été publié dans la presse locale (le Courrier Picard du 03 octobre 2014).

X.1 – SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS FORMULÉES

Il convient de noter que seules XX observations sur XX recueillies sur le registre électronique sont en lien direct avec le projet de PPBE de l'État (le registre sous format papier n'a reçu aucune visite).

X.2 – CONCLUSION

La consultation du public engagée pendant les mois d'octobre et novembre 2014 a donné lieu à XX réactions dont XX concernent les réseaux de transport terrestre nationaux.

Ces observations ont été jugées recevables sous réserve de la vérification des critères d'antériorité des locaux.

Cette note a été soumise à l'avis des membres du comité de suivi avant d'être incorporée au présent document.

Il convient de souligner que les réponses apportées feront l'objet d'une diffusion auprès des gestionnaires.

A noter que les remarques formulées n'entraînent pas la nécessité de modifier sur le fond le projet de PPBE de l'État.

REFERENCES REGLEMENTAIRES

- Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit
- Code de l'environnement : livre V et titre VII (parties législative et réglementaire) relatif à la prévention des nuisances sonores
- Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières
- Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires
- Circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures (dite circulaire *Bianco*)

Classement sonore

- Code de l'environnement : art. R.571-32 à R.571-43 relatifs au classement sonore des infrastructures des transports terrestres
- Arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit

Observatoire du bruit et résorption des points noirs du bruit / Cartes de bruit et plan de prévention du bruit dans l'environnement

- Directive n° 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement
- Circulaire du 12 juin 2001 relative à la mise en place de l'observatoire du bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres
- Code de l'environnement : art. L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- Code de l'environnement : art. R.571-44 à R.571-52 relatifs à la limitation du bruit des infrastructures de transports terrestres
- Code de l'environnement : art. D.571-53 à D.571-57 relatifs aux subventions accordées par l'État pour l'isolation acoustique des locaux situés en bordure des infrastructures des transports terrestres
- Arrêté du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routiers et ferroviaires nationaux
- Circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres
- Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- Instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'État et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières
- Circulaire du 4 mai 2010 sur la mise en oeuvre des dispositions du Grenelle de l'Environnement relatives à la résorption des points noirs du bruit sur les réseaux routiers et ferrés.

GLOSSAIRE

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
CBS	Carte de Bruit Stratégique
CEREMA	Centre d'études et d'expertises sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
DDE - DDT	Direction départementale de l'Équipement (ancienne dénomination de la) Direction départementale des territoires
DIR Nord	Direction interdépartementale des routes Nord
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
INRS	Institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles
Isolation de façade	Ensemble des techniques utilisées pour isoler phoniquement et/ou thermiquement une façade de bâtiment
LAeq (6h-22h)	Contribution sonore de l'infrastructure considérée pour la période diurne
LAeq (22h-6h)	Contribution sonore de l'infrastructure considérée pour la période nocturne
Lden (level day evening night)	Dose moyenne de bruit établie sur les périodes de jour (6h-18h), de soirée (18h-22h) et de nuit (22h-6h). Il est ajouté 5dB(A) en soirée et 10 dB(A) de nuit pour tenir compte de la plus forte sensibilité des personnes durant cette période
Ln (level night)	Dose moyenne de bruit la nuit établie sur la seule période 22h-6h sans pondération
Observatoire du Bruit des Transports Terrestres (OBTT)	Action menée au niveau départemental sous la responsabilité du préfet de département visant à recenser, en collaboration avec les autorités organisatrices des transports et les maîtres d'ouvrage d'infrastructures concernés, les zones de bruit critique de toutes les infrastructures des réseaux des transports terrestres et de déterminer, pour les réseaux routier et ferroviaire nationaux, la liste des points noirs de bruit devant faire l'objet d'actions de résorption
Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)	Il a pour but de prévenir les effets du bruit, de réduire si besoin, les niveaux de bruit, ainsi que de protéger les zones de calme
Point Noir de Bruit (PNB)	Bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique engendrée par au moins une infrastructure routière ou ferrée
RFF	Réseau ferré de France
SANEF	Société des autoroutes du nord et de l'est de la France
SIG	Système d'information géographique
TMJA	Trafic moyen journalier annuel. Il correspond à la moyenne journalière de trafic pour une année civile (trafic total annuel / nombre de jours)
Zone de Bruit Critique (ZBC)	Zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne évalués en façade des bâtiments sensibles (habitation, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale) dépassent ou risquent de dépasser à terme la valeur limite diurne de 68 dB(A) et/ou la valeur limite nocturne de 62 dB(A) (valeurs fixées par l'arrêté du 4 avril 20