



RAPPORT TECHNIQUE

Révision du Classement sonore des infrastructures routières dans le département du Pas-de-Calais

Rapport à l'issue de la période de consultation des collectivités locales en vertu de l'article R571-39 du Code de l'Environnement
Juin 2022

Direction Départementale des Territoires et de la Mer - SDE



**PRÉFET
DU PAS-DE-CALAIS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

CLIENT

RAISON SOCIALE	DDTM du Pas-de-Calais – Service de l'Environnement
COORDONNÉES	100, Avenue Winston Churchill CS 10007 62022 ARRAS Cedex
INTERLOCUTEUR (Nom et coordonnées)	Monsieur Laurent LATURELLE : Tél : 03.21.50.30.29 Laurent.laturelle@pas-de-calais.gouv.fr Madame Doriane MAHE - Tél. 03.21.22.90.79 Doriane.mahe@pas-de-calais.gouv.fr

SCE

COORDONNÉES	4, rue Viviani – CS 26220 44262 NANTES Cedex 2 Tél. 02.51.17.29.29 - Fax 02.51.17.29.99 sce@sce.fr
INTERLOCUTEUR (Nom et coordonnées)	Monsieur Gilles SAUVAGE - Tél. 02.51.17.29.29 Gilles.sauvage@sce.fr

RAPPORT

TITRE	Révision du classement sonore des infrastructures routières dans le département 62 – Rapport « post-consultation »
NOMBRE DE PAGES	35, hors annexe
NOMBRE D'ANNEXE	3
OFFRE DE RÉFÉRENCE	P68817 – Septembre 2014
N° COMMANDE	Marché n° 2014 17000 99 486

SIGNATAIRE

RÉFÉRENCE	DATE	RÉVISION DU DOCUMENT	OBJET DE LA RÉVISION	RÉDACTEUR	CONTRÔLE QUALITÉ
140741	28/04/22	Édition 1		GSE	
140741	13/05/22	Édition 2	Suivi DDTM	GSE	
140741	20/06/22	Édition 3	Suivi DDTM	GSE	

Sommaire

Résumé non technique	5
Rapport.....	9
1. Contexte réglementaire.....	11
1.1. La partie législative du Code de l'environnement.....	11
1.2. La partie réglementaire du Code de l'environnement.....	11
1.3. La révision du classement sonore dans le Pas-de-Calais.....	12
2. Méthodologie	14
2.1. Guides de référence	14
2.2. Infrastructures concernées	14
2.3. Description de la démarche.....	15
2.4. Constitution du tableau des données d'entrée pour le calcul.....	19
2.5. Définition du point de référence.....	22
2.6. Calcul de la catégorie sonore de la voie classée ou « catégorie Bruit »	22
2.7. Calcul de la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit ou « Largeur secteur »	22
3. Application	23
3.1. SIG : référentiel cartographique et outil de traitement des données.....	23
3.2. Outil de calcul utilisé pour déterminer les catégories sonores	23
3.3. Cas des projets routiers.....	23
3.4. Cas des « sites propres de transports en communs »	24
3.5. Longueur minimale des tronçons classés.....	25
3.6. Prise en compte des remontées d'observations après la période réglementaire de mise à disposition des propositions de classement sonore.....	26
4. Résultats	28
4.1. Classement sonore révisé et analyse	28
4.2. Illustration : commune d'Achicourt.....	28
4.3. Mise en ligne du classement sonore révisé	32

Lexique des abréviations et acronymes.....	33
Annexes.....	35
1. Courrier DREAL du 25 février 2015.....	36
2. Courrier du préfet du Pas-de-Calais adressé aux maires le 15 octobre 2020	37
3. Tableau synthétique décrivant les réponses techniques apportées par SCE à chaque observation.....	38



Résumé non technique

Le présent document constitue le rapport technique de la mise à jour du classement sonore des routes dans le département du Pas-de-Calais.

L'objectif du classement sonore consiste à prévenir les nuisances sonores en imposant une isolation acoustique minimale dans les constructions neuves.

La présente mise à jour est établie à partir des données fournies par les gestionnaires des réseaux, ou estimées par les services en charge de sa réalisation (DDTM 62 et CEREMA Hauts-de-France) sur proposition du Bureau d'Etudes.

Les dates de collecte des données d'entrée par réseau (et les dates d'arrêt de la collecte) sont indiquées dans le rapport.

Les principales évolutions (hormis les évolutions de trafic et le recensement, le cas échéant, de voies nouvelles) par référence au classement sonore en vigueur sont les suivantes :

- ▶ Utilisation de la BDTOPO© de l'IGN comme référentiel cartographique ;
- ▶ Calcul des catégories de classement à l'aide d'une méthode mise en œuvre dans l'outil MAPBRUIT version 3.2 ;
- ▶ Restitution intégrale des données d'entrée et des résultats dans un environnement SIG.



Rapport

1. Contexte réglementaire

Le présent rapport a pour objet la description de la démarche de mise à jour du classement sonore des infrastructures routières dans le département du Pas-de-Calais (62), et la présentation des résultats obtenus.

Il se décompose en 3 parties :

- ▶ Résumé non technique ;
- ▶ Rapport technique ;
- ▶ Annexes.

Ce rapport rappelle l'objectif visé, et explicite les méthodes utilisées pour y parvenir et les changements introduits par-référence au classement sonore en vigueur jusqu'à présent.

C'est un document à caractère technique et pédagogique, et pas une pièce administrative.

1.1. La partie législative du Code de l'environnement

Selon l'article L571-10 du Code de l'environnement :

« Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les plans d'occupation des sols des communes concernées.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions de l'information des constructeurs et du classement des infrastructures en fonction du bruit ».

La rédaction de cet article a peu évolué depuis le vote de la loi-cadre sur le bruit n° 92-1444 du 31 décembre 1992.

1.2. La partie réglementaire du Code de l'environnement

Les articles R571-32 à 43 du Code l'environnement précisent les modalités pratiques pour la réalisation du classement sonores des infrastructures de transports terrestres.

Ces articles du Code de l'environnement sont complétés et précisés par les textes réglementaires suivants :

- ▶ Arrêté ministériel du 30 mai 1996 modifié 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.
- ▶ Arrêté du 3 septembre 2013 illustrant par des schémas et des exemples les articles 6 et 7 de l'arrêté du 30 mai 1996 modifié (texte non paru au Journal Officiel).

1.3. La révision du classement sonore dans le Pas-de-Calais

1.3.1. Le classement sonore en vigueur

Dans le département du Pas-de-Calais, les arrêtés préfectoraux (en vigueur) de classement sonore des voies sont les suivants :

Réseau classé	Date arrêté préfectoral
Autoroutes	23/08/1999
Routes Nationales	14/11/2001
Routes Nationales - Arrêté Modificatif	21/07/2011
Routes Départementales	23/08/2002
Routes Départementales - Arrêté Modificatif	13/01/2003
Voies Communales	14/06/2005
Voies Communales - Arrêté Modificatif	21/07/2011
Projets, modifications et transformations significatives d'infrastructures	15/11/2005
Transfert des Routes Nationales au Département 62	19/12/2005
Voies Ferrées	18/11/2019

1.3.2. Le marché régional pour procéder à la révision du classement sonore

Le processus de consultation de Bureaux d'Etudes spécialisés, puis la ratification du marché de prestation de services ayant permis de procéder à la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le département du Pas-de-Calais a été assurée par la DREAL du Nord-Pas-de-Calais.

Le pilotage du marché a été assuré par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) du Pas-de-Calais avec une assistance à maîtrise d'ouvrage du CEREMA.

1.3.3. Repères chronologiques

Le marché a été attribué à la société SCE en novembre 2014.

La collecte des données d'entrée a été réalisée entre 2015 et 2016, puis actualisée en 2019 pour les Autoroutes et les Routes Nationales.

Le logiciel Map-Bruit accessible en ligne sur le site du Ministère de l'Ecologie a été indisponible entre 2017 et 2018.

La phase de cette mise en consultation du projet d'arrêté du classement sonore a été engagée à partir du 15 octobre 2020.

2. Méthodologie

2.1. Guides de référence

Les outils techniques utilisés pour mener à bien cette étude sont les suivants :

- ▶ CERTU - Classement sonore des infrastructures de transports terrestres – Arrêté du 30 mai 1996 (Mars 1998).
- ▶ SETRA – Prévision du bruit routier – 1 : calcul des émissions sonores dues au trafic routier (Juin 2009).
- ▶ Norme NF S 31-130 de décembre 2008 – Cartographie du bruit en milieu extérieur – Elaboration des cartes et représentation graphique.

2.2. Infrastructures concernées

Les infrastructures de transports concernées sont des infrastructures existantes qui respectent les critères de l'article R571-33 du Code de l'environnement :

*« Le recensement et le classement des infrastructures de transports terrestres portent sur les voies routières dont le trafic journalier moyen annuel existant, ou prévu dans l'étude d'impact du projet d'infrastructure, est supérieur à **cinq mille véhicules par jour**, les lignes ferroviaires interurbaines assurant un trafic journalier moyen supérieur à **cinquante trains** ainsi que les lignes en site propre de transports en commun et les lignes ferroviaires urbaines, dont le trafic journalier moyen est supérieur à **cent autobus ou trains** ».*

Ce sont également, potentiellement, des infrastructures de transports terrestres en projet, au sens de l'article R571-32 du Code de l'environnement.

En pratique, dans le cadre de cette étude, les infrastructures de transports terrestres retenues pour la révision du classement sonore dans le Pas-de-Calais sont les suivantes :

- ▶ Les routes dont le trafic moyen journalier annuel existant ou prévu est de **4 750 veh/jour** (marge d'incertitude de 5 % sur le seuil réglementaire de 5 000 veh/jour) ;
- ▶ Les lignes de transports en commun en site propre de plus de **100 autobus par jour**.

Les voies ferrées interurbaines et les voies ferrées urbaines ne sont pas considérées dans le cadre de ce rapport (hors étude).

2.3. Description de la démarche

Le principe de la démarche consiste en un recueil et une exploitation progressifs des données « utiles » de façon à constituer, par étapes, une carte du réseau dont la classification « bruit » se complète ou se précise progressivement.

Pour procéder à la révision du classement sonore, il faut :

- ▶ Recenser les voies concernées par le classement sonore (voir paragraphe précédent).
- ▶ Evaluer les trafics routiers « à long terme » en distinguant les trafics de véhicules légers (VL) des trafics poids lourds (PL), pour les périodes réglementaires de la journée (période diurne : entre 6h et 22h – période nocturne : entre 22h et 6h).
- ▶ Calculer le niveau de bruit émis par la route, en un point de référence, défini dans la norme NFS 31-130, en se basant sur les données de trafic calculées précédemment, et en tenant compte du profil en travers de la route.
- ▶ Dédire de ce niveau de pression acoustique la catégorie de l'infrastructure, et donc la largeur des secteurs affectés par le bruit, conformément aux indications figurant dans les tableaux de l'article 4 de l'arrêté ministériel du 5 mai 1996 modifié, en se basant sur la période la plus défavorable.
- ▶ Assigner ces données et résultats à des tronçons de voies concernées, dans un environnement SIG (Système d'Informations Géographiques), afin de pouvoir localiser les secteurs affectés par le bruit routier sur des cartes ou plans. Et pour mise à jour ultérieure de la base « Classement ».

Une fois ces étapes réalisées, les communes concernées par les secteurs affectés par le bruit sont consultées (sur une période de 3 mois conformément à l'article R571-39 du Code de l'environnement) par le préfet.

Ce dernier prend ensuite l'arrêté de classement sonore qui doit être annexé au Plan Local d'Urbanisme, document opposable sur le territoire des communes concernées, en application de l'article R151-53 du Code de l'Urbanisme.

2.3.1. Identification et première analyse du réseau à classer

La base de données du classement sonore en vigueur (avant la démarche de révision) constitue une première base de données disponibles.

Les exploitants des différents réseaux sont ensuite consultés :

- ▶ La DIR Nord (Direction Interrégionale des Routes) et le CEREMA Hauts-de-France (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) pour le réseau routier national non concédé (autoroutes et routes nationales).
- ▶ La SANEF pour le réseau autoroutier concédé dans le département.
- ▶ Le Département du Pas-de-Calais pour les routes départementales.
- ▶ Les maires des communes (via la DDTM du Pas-de-Calais) pour les voies communales.
- ▶ Les exploitants des réseaux de transports en commun pour les transports collectifs routiers en « site propre ».

2.3.2. Recueil et exploitation des données disponibles : calcul des émissions sonores

Les données utiles sont les suivantes :

- ▶ Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) de l'année la plus récente possible.
- ▶ Le pourcentage de poids lourds dans ce total.
- ▶ Le nombre de bus le cas échéant.
- ▶ La répartition horaire des véhicules légers (VL) et des poids lourds (PL) sur les périodes de référence diurne et nocturne.
- ▶ L'hypothèse de croissance à retenir pour passer du TMJA actuel au TMJA « long terme ».
- ▶ La vitesse réglementaire des VL et des PL.
- ▶ La vitesse moyenne d'exploitation des bus le cas échéant.
- ▶ La rampe de la route en %.
- ▶ L'allure des véhicules (écoulement stabilisé ou pulsé).
- ▶ Pour les poids lourds, le sens de circulation (unique montant – unique descendant – double sens).

Ces informations permettent de calculer l'émission sonore unitaire des véhicules, puis l'émission sonore d'un tronçon d'infrastructure acoustiquement homogène.

2.3.3. Recueil et exploitation des données disponibles : calcul des niveaux sonores de référence

Les données utiles sont les suivantes :

- ▶ Le type de tissu bâti de part et d'autre de l'infrastructure routière (rue de type « En U » ou tissu de type « Ouvert »).
- ▶ La largeur de chaussée en mètres.

Ces informations permettent de calculer les niveaux sonores au point de référence, puis la « catégorie Bruit » (5 catégories différentes : la catégorie 1 étant la catégorie représentative des niveaux de bruit les plus élevés en bord de voie), et enfin la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit par rapport au bord extérieur de la chaussée.

La BD-Topo© de l'IGN (Institut Géographique National) permettant de localiser les tronçons, de leur affecter les données de trafic et de localiser les tronçons à classer.

A noter : la nature du revêtement de chaussée (enduit superficiel, béton bitumineux très mince ou semi-grenu, ...) n'entre pas dans le calcul des émissions sonores et des niveaux sonores de référence selon méthodologie normalisée en vigueur.

Cette seconde étape permet d'établir un pré-classement du ou des réseaux considérés, en distinguant les infrastructures sur lesquelles on peut d'ores et déjà connaître la catégorie de classement, et celles pour lesquelles des incertitudes subsistent : pour lever les incertitudes, des exploitations complémentaires doivent être poursuivies.

Les critères techniques nécessaires aux calculs sont développés dans les paragraphes 2.4 et suivants.

2.3.4. Hypothèses et estimation des données manquantes

A ce stade, on cherche à étudier la possibilité de remplacer les valeurs manquantes par des valeurs estimées. Des abaques existent, qui permettent d'estimer le poids d'un paramètre de trafic (TMJA et % poids lourds) sur la catégorie de classement. Et ainsi, d'identifier s'il est vraiment utile, au sens du classement sonore, de chercher à connaître encore plus finement ce paramètre.

2.3.5. Recueil des données manquantes et proposition finale de classement

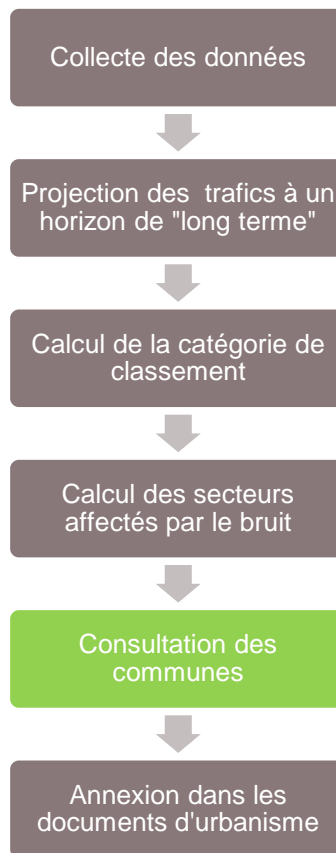
Dans la méthode de référence, le recueil des données manquantes ne passe pas par des investigations in situ, type comptages du trafic routier ou examen de visu des données de site.

En pratique, cela se traduit par des propositions de renseignement des données manquantes « à dire d'expert » par le Bureau d'Etudes, et leur validation (ou discussion) par le CEREMA Hauts-de-France, assistant auprès du maître d'ouvrage.

A l'issue de cette ultime étape, le découpage final du réseau en tronçons acoustiquement homogènes peut être réalisé, et les classements par réseaux établis.

Il convient enfin de procéder à un ultime découpage à l'échelon communal, afin de préparer la phase réglementaire (arrêté préfectoral et annexion dans les documents d'urbanisme opposables).

La figure page suivante présente de façon synthétique les grandes étapes de la démarche de classement sonore.



2.4. Constitution du tableau des données d'entrée pour le calcul

2.4.1. TMJA et pourcentage de poids lourds : données disponibles

Les dates de collecte des données disponibles par réseau sont les suivantes :

Réseau	Année de référence pour le Trafic MJA	Collecte des données disponibles		
		Début	Fin	Source
Autoroutes et Routes Nationales	2017	2014	24/04/2019	CEREMA
SANEF (Autoroutes concédées)	2017	2014	15/05/2019	SANEF
Routes Départementales	Entre 2015 et 1993, et estimations (pas de date) sur certains tronçons	2014	02/03/2016	Département 62
Voies Communales	Entre 2015 et 2004, et estimations (pas de date) sur certains tronçons	2014	08/12/2015	DDTM 62

2.4.2. TMJA et pourcentage de poids lourds à terme

L'horizon du classement sonore révisé est l'année 2035 : conformément aux recommandations de la DREAL (courrier daté du 24 février 2015 joint en **annexe**), le taux d'augmentation est de 1 % pour tous les gestionnaires de réseau routier entre l'état initial (2019 ou inférieur) et l'horizon 2035.

Par hypothèse, les taux de poids lourds sont conservés entre l'état actuel et l'horizon à terme.

2.4.3. Répartition horaire des véhicules légers et des poids lourds

La répartition horaire des trafics routiers (veh/heure) est calculée selon une méthodologie normalisée par période de référence, conformément aux méthodes en vigueur :

- ▶ pour les routes et autoroutes interurbaines, et par extension, sur les routes départementales, la Note d'information SETRA EEC n° 77 d'avril 2007 « Calcul prévisionnel du bruit routier – Profils journaliers de trafics sur routes et autoroutes interurbaines ».
- ▶ pour les voies communales et voies en agglomération, le Guide du SETRA « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » publié en août 2007, pour la répartition des trafics sur les axes urbains.

Les périodes de référence issues de la directive européenne 2002/49/CE sont les suivantes :

- ▶ Jour : entre 6h et 18h ;
- ▶ Soirée : entre 18h et 22h ;
- ▶ Nuit : entre 22h et 6h.

L'outil calcule les niveaux sonores au point de référence pour ces 3 périodes car les résultats sont nécessaires aux Observatoires du bruit des transports terrestres pour identification des Zones de Bruit Critiques (ZBC) et des Points Noirs de Bruit (PNB).

Au demeurant, les 2 périodes réglementaires pour le classement sonore, sont uniquement :

- ▶ la période diurne, période comprise entre 6h et 22h ;
- ▶ la période nocturne, période comprise entre 22h et 6h.

2.4.4. Vitesses de circulation des VL et des PL

Les vitesses sont fournies ou estimées par les exploitants des réseaux.

Quand la donnée fait défaut, le renseignement de l'information prend appui sur la base de données OpenStreetMap.

Quand l'information n'est pas du tout disponible, le renseignement est effectué comme suit :

- ▶ Par défaut, vitesse de 50 km/h en agglomération ;
- ▶ Hors agglomération, vitesse estimée à partir du type de tissu traversé et des vitesses connues sur les tronçons adjacents.

2.4.5. Rampe de la route

La rampe de la route est comprise généralement entre 2 et 6 %.
Par défaut, la valeur est prise égale à 0%.

2.4.6. Ecoulement du trafic

L'écoulement du trafic peut être du type stabilisé ou pulsé :

- ▶ En écoulement stabilisé (ou fluide), les véhicules ont une vitesse sensiblement constante sur le tronçon de route étudié et il y a très peu de véhicules en accélération ou en décélération ;
- ▶ En écoulement pulsé, la vitesse des véhicules n'est pas stabilisée, et de nombreux véhicules sont soit en accélération, soit en décélération.

Par défaut l'écoulement est stabilisé.

2.4.7. Type de tissu

Dans le domaine de l'acoustique des transports terrestres, il existe 2 types de tissu bâti :

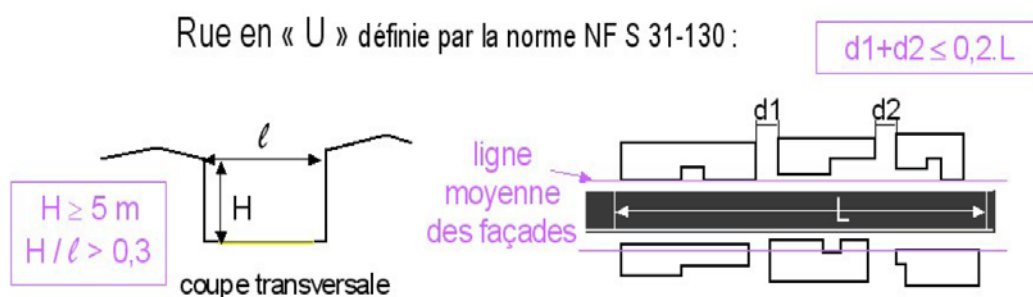
- ▶ Le profil dit « Rue en U », qui caractérise un ensemble constitué par une infrastructure de transport et des bâtiments disposés de part et d'autre de la voie, de façon quasi continue et de hauteurs homogènes ;
- ▶ Le profil dit « Ouvert », caractéristique d'un ensemble constitué par une infrastructure de transport et des bâtiments dont la configuration ne correspond pas à la « Rue en U ».

La notion de « Rue en U » est justifiée par l'existence d'un champ acoustique spécifique du fait des réflexions multiples entre façades. Elle est utilisable pour les arcs routiers et ferroviaires.

Les critères techniques permettant de caractériser le profil « Rue en U » sont définis dans la norme NF S 31-130 (Cartographie du bruit en milieu extérieur – Elaboration des cartes et représentation graphique) :

- ▶ La hauteur moyenne des façades est supérieure à 5 m de chaque côté de l'infrastructure ; de chaque côté, la hauteur prise en compte correspond à la moyenne des hauteurs des différents bâtiments sur l'arc considéré ;
- ▶ Le rapport H/l doit être supérieur à 0,3 où « l » est la largeur moyenne entre les façades, et « H » la plus petite des 2 hauteurs moyennes des bâtiments déterminée pour chaque côté de l'infrastructure ;
- ▶ La longueur cumulée des discontinuités entre façades doit être inférieure ou égale à 20 % de la longueur totale de l'arc, et les discontinuités doivent être réparties le long de ce dernier. Ce critère doit être vérifié de chaque côté de l'infrastructure.

En pratique, le critère « Rue en U » est déterminé en milieu urbain à partir d'une méthode itérative combinant l'approche numérique (la hauteur moyenne des îlots est fournie par la BDTOPO© de l'IGN) conformément à la norme Afnor et des contrôles (base de données d'images de Google Streetview et de la connaissance du territoire).



Source : Direction Départementale des Territoires de la Vienne

2.4.8. Largeur de chaussée

Conformément au Guide CERTU de 1998, la largeur de chaussée correspond dans le cas des « Rues en U » :

- ▶ A la largeur obtenue à partir de l'alignement moyen des façades ;
- ▶ Ou la plus faible largeur du tronçon de rue en U.

Et dans le cas des routes en milieu ouvert, à la partie revêtue de la voie :

- ▶ En rase campagne, à la largeur de la chaussée, plus les 2 bandes d'arrêt d'urgence le cas échéant plus le terre-plein central le cas échéant ;
- ▶ En milieu urbain, à la largeur entre les bordures de trottoir.

2.5. Définition du point de référence

Les calculs sont effectués, par période de référence, en des points de référence situés à une hauteur conventionnelle de 5 m au-dessus du plan de roulement et :

- ▶ Pour les « Rues en U », à 2 m en avant de la ligne moyenne des façades ;
- ▶ Pour les tissus ouverts, à une distance de 10 m de l'infrastructure considérée.

2.6. Calcul de la catégorie sonore de la voie classée ou « catégorie Bruit »

En fonction des niveaux sonores calculés au point de référence, la catégorie de la voie classée est définie de façon réglementaire : selon article 4 de l'arrêté ministériel du 30 mai 1996 modifié.

2.7. Calcul de la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit ou « Largeur secteur »

En fonction des différentes catégories de voie classée, la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure est définie de façon réglementaire : article 4 de l'arrêté ministériel du 30 mai 1996 modifié.

Pour les infrastructures routières et les lignes ferroviaires à grande vitesse (hors étude), les catégories de classement sonore et largeurs maximales des secteurs affectés par le bruit sont les suivants :

NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE L_{Aeq} (6 heures-22 heures) en dB(A)	NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE L_{Aeq} (22 heures-6 heures) en dB(A)	CATÉGORIE de l'infrastructure	LARGEUR MAXIMALE DES SECTEURS affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
$L > 81$	$L > 76$	1	$d = 300$ m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	$d = 250$ m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	$d = 100$ m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	$d = 30$ m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	$d = 10$ m

(1) Cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2, comptée de part et d'autre de l'infrastructure.

Si les niveaux sonores de référence évalués pour chaque période diurne et nocturne conduisent à classer une infrastructure ou un tronçon d'infrastructure de transports terrestres dans 2 catégories différentes, l'infrastructure est classée dans la catégorie la plus bruyante.

3. Application

3.1. SIG : référentiel cartographique et outil de traitement des données

Le support numérique utilisé pour la révision du Classement sonore des routes dans le département du Pas-de-Calais est la BDTOPO© de l'IGN, qui propose une précision métrique.

Ce référentiel cartographique est exploité également dans le cadre des autres démarches liées à la gestion et à la prévention du bruit dans l'environnement (cartes de bruit stratégiques notamment).

L'outil SIG utilisé est ArcGis.

3.2. Outil de calcul utilisé pour déterminer les catégories sonores

L'outil de calcul utilisé est un tableur fourni par le CEREMA Hauts-de-France, compatible avec l'outil MapBruit V3.2 pour la mise en place des Observatoires du bruit du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, à défaut de pouvoir accéder aux fonctionnalités de calcul automatisé au moment de la prestation.

3.3. Cas des projets routiers

Le recensement et le classement sonore des infrastructures de transports terrestres concernent les voies existantes à la date du recensement, et les voies en projet, au sens de l'article R571-32 du Code de l'environnement :

- ▶ Publication de l'acte décidant de l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure ;
- ▶ Décision ou délibération arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure dès lors que cette décision ou délibération prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
- ▶ Inscription de l'infrastructure en emplacement réservé dans un document d'urbanisme opposable.

Application dans le département du Pas-de-Calais :

A la date d'arrêt ou de validation des données d'entrée pour le calcul, la proposition de classement sonore révisé n'intègre pas de projet routier au sens du Code de l'environnement.

Cependant, suite à la mise en consultation de la proposition de classement, 2 aménagements routiers ont bien été intégrés dans le classement sonore révisé :

- ▶ Le Contournement Sud d'Arras ;
- ▶ Le Contournement Nord de Saint-Pol-sur-Ternoise.

Ces 2 aménagements concernent plusieurs communes différentes.

3.4. Cas des « sites propres de transports en communs »

Après échange avec l'exploitant, le réseau **ARTIS** ne comporte pas de bus en « site propre » sur le territoire de la Communauté Urbaine d'Arras.

Le Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle (**SMTAG**) a aménagé 4 lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) sur le territoire des communes de : Avion, Billy-Montigny, Carvin, Dourges, Fouquières-les-Lens, Harnes, Hénin-Beaumont, Lens, Libercourt, Liévin, Loison-sous-Lens, Loos-en-Gohelle, Méricourt, Montigny-en-Gohelle, Noyelles-Godault, Noyelles-sous-Lens, Oignies, Sallaumines et Vendin-le-Viel.

Cet aménagement du SMTAG a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral en date du 1/02/17 et du 21/02/17. Les hypothèses de fréquence de passage des bus indiquées dans le Dossier de concertation pour la déclaration d'enquête publique (Novembre 2014) sont les suivantes :

► **Bulle 1 et Bulle 3 :**

Heure de Pointe du Matin (7h-9h) : toutes les 7 minutes
Heure Creuse (HC) : toutes les 15 minutes
Heure de Pointe du Soir (17h-19h) : toutes les 7 minutes
Du Lundi au Lundi : de 5h à 23h.

Ce qui donne un nombre total de passage (2 sens de circulation confondus) de :

Période	HPM (7h-9h)	HC	HPS (17h-19h)	Total
5h-6h		x		8
6h-22h	x	x	x	168
22h-23h		x		8
				184

► **Bulle 5 et Bulle 7 :**

Heure de Pointe du Matin (7h-9h) : toutes les 15 minutes
Heure Creuse (HC) : toutes les 30 minutes
Heure de Pointe du Soir (17h-19h) : toutes les 15 minutes
Du Lundi au Lundi : de 5h à 23h.

Ce qui donne un nombre total de passage (2 sens de circulation confondus) de :

Période	HPM (7h-9h)	HC	HPS (17h-19h)	Total
5h-6h		x		4
6h-22h	x	x	x	80
22h-23h		x		4
				88

Après analyse technique du réseau SMTAG :

- ▶ les lignes « Bulle 1 » et « Bulle 3 » vérifient les caractéristiques réglementaires de débit (plus de 100 bus par jour) des voies en « site propre » ;
- ▶ par hypothèse, l'émission sonore d'un Bus en Site Propre est équivalente à celle de 6 Véhicules Légers ;
- ▶ après exploitation des données de circulation, il s'avère que le réseau est « non classé » dans le cas général, car les niveaux sonores au point de référence sont inférieurs aux valeurs seuils en période diurne comme en période nocturne.

Hormis les sections du réseau « Bulle 1 » avec profil en travers de type « Rue en U » : dans ce cas, les niveaux sonores au point de référence entre 6h et 22h sont égaux à 65 dB(A).

Ces sections sont donc classées en catégorie 5.

3.5. Longueur minimale des tronçons classés

Conformément au Guide méthodologique du CERTU (1998), il est d'usage de considérer que la proposition finale de classement sonore doit comporter des tronçons dont la longueur minimale doit être « raisonnable ».

Il est donc possible en théorie de tolérer, le long d'un tronçon homogène, certaines variations des paramètres influant sur le niveau de bruit au point de référence, dans la mesure où ces variations ne conduisent pas à changer la catégorie de l'infrastructure entre le début et la fin du tronçon.

A titre indicatif, en milieu interurbain :

- ▶ Pour les autoroutes et routes nationales à fonction longue distance ou indifférenciée, la longueur minimale d'un tronçon est de l'ordre du kilomètre.
- ▶ Pour les routes à fonction régionale (cas des routes départementales), cette longueur minimale est plutôt de l'ordre de 500 m.

En milieu urbain, les plus petites longueurs « raisonnables » sont de l'ordre d'une centaine de mètres.

Cette possibilité d'agréger les « petits » tronçons n'a pas été exploitée ici, afin de conserver dans la base de données « *Classement sonore révisé* » l'intégralité des données d'entrée exploitées (données fournies par les exploitants et données complétées), et les tronçons de la BD TOPO©.

Ce choix méthodologique est conforme avec les attentes du CEREMA, chargé par le Ministère de l'Ecologie de mettre en place un outil SIG (PlaMADE) accessible à tous les gestionnaires de voiries afin de faciliter l'élaboration des cartes de bruit stratégiques en application de la directive européenne 2002/49/CE transposée en France.

3.6. Prise en compte des remontées d'observations après la période réglementaire de mise à disposition des propositions de classement sonore

3.6.1. La période de consultation

Par courrier en date du 15 octobre 2020, Monsieur le Préfet du département du Pas-de-Calais a transmis à chaque maire concerné par la révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre un projet de nouvel arrêté abrogeant les arrêtés en vigueur (cf **annexe n° 2** - Courrier de lancement de la consultation).

Chaque maire était invité à retourner l'accusé de réception du projet de nouvel arrêté et à transmettre son avis sur le projet d'arrêté dans un délai de 3 mois suivant la date de réception du courrier.

Les retours d'accusé de réception à la DDTM du Pas-de-Calais se sont effectués sur une période supérieure à 3 mois

3.6.2. Les retours des communes et la transmission des données complémentaires

La DDTM du Pas-de-Calais a communiqué à SCE un tableau de suivi des remarques des communes le 19 février 2021 (données partielles), puis le 15 novembre 2021 (données complètes).

Les principales remarques portent sur :

- ▶ L'impact de la mise en service de la rocade Sud d'Arras ;
- ▶ L'impact de la mise en service du contournement Nord de Saint-Pol-sur-Ternoise ;
- ▶ L'impact du changement de vitesse (Zone 30) dans certains secteurs d'Arras ;
- ▶ La justification des différences de classement sur un même tronçon ;
- ▶ La justification des déclassements ;
- ▶ Le classement de certaines voies non proposées dans la révision du classement.

Plusieurs communes valident sans observations la proposition de classement sonore révisé.

Les données complémentaires fournies par la DDTM (entre novembre et décembre 2021) concernent principalement :

- ▶ L'étude d'impact de la rocade sud d'Arras (2014) ;
- ▶ Des comptages du trafic routier (source : Département du Pas-de-Calais) sur les RD 59 et 60 et sur la rocade Sud d'Arras, à Dainville ;
- ▶ Des comptages du trafic routier (source : Département du Pas-de-Calais) dans le secteur de Saint-Pol-sur-Ternoise.

3.6.3. Le traitement des observations et des données complémentaires

Après analyse des observations des communes, et traitement des données complémentaires reçues, SCE a renseigné le tableau de synthèse des observations, et proposé à la DDTM de revoir certains calculs.

Le tableau synthétique décrivant les réponses techniques apportées à chaque observation est joint en **annexe n° 3**.

Ce qui a permis d'actualiser la base de données du Classement sonore révisé à la suite des observations des communes.

4. Résultats

4.1. Classement sonore révisé et analyse

Par tronçon, le calcul des niveaux sonores au point de référence a permis d'établir la nouvelle base « *Classement_sonore_revisé* », qui a été comparée à l'ancien classement sonore quand les données étaient disponibles au format SIG.

Dans la base de données numériques du classement sonore en vigueur :

- ▶ les voies communales ne sont pas disponibles au format SIG ;
- ▶ il n'existe pas de voies classées correspondant à la définition du « Site Propre ».

Cette mise en perspective a permis de mettre en évidence les évolutions du classement, commune par commune.

Dans le département du Pas-de-Calais, le classement sonore révisé concerne **473 communes**, contre 444 communes dans l'ancien classement.

4.2. Illustration : commune d'Achicourt

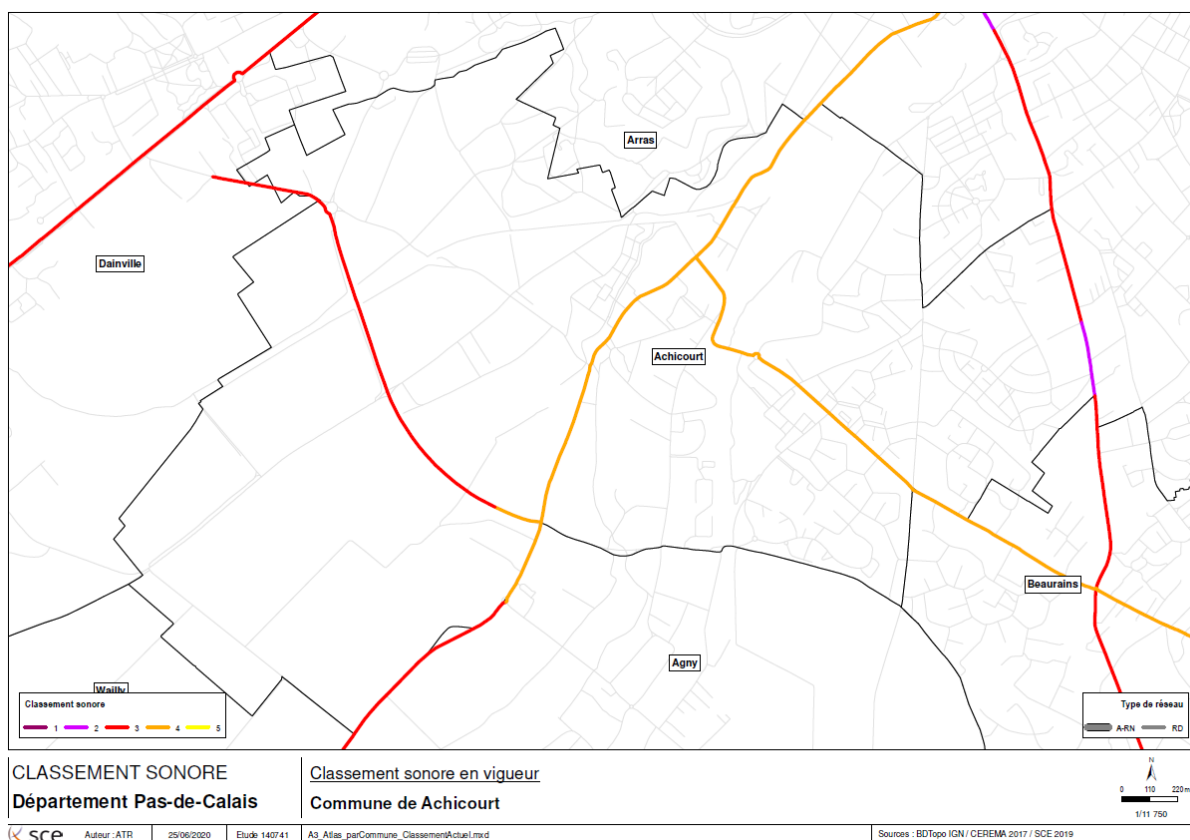
La situation avant et après révision du classement sonore est la suivante :

Réseau	Evolution du classement sonore	
	En vigueur	Révisé
Autoroutes et Routes Nationales	Non	Non
Routes Départementales	Oui	Oui
Voies Communales	Non	Oui
Sites Propres	Non	Non

Oui : au-moins 1 tronçon est classé
Non : pas de tronçon classé

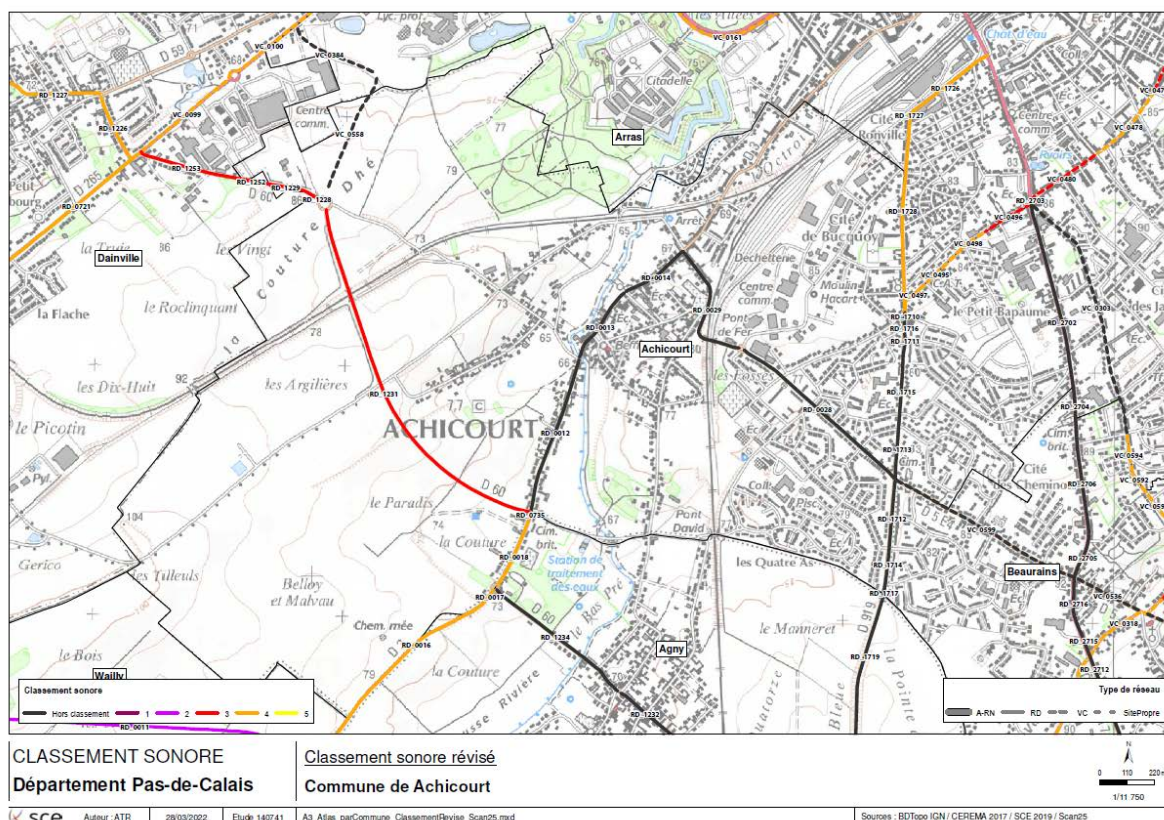
4.2.1. Cartographie des routes classées : classement sonore en vigueur

La carte page suivante permet de localiser les routes classées actuellement sur le territoire communal :



4.2.2. Cartographie des routes classées : classement sonore révisé

La carte page suivante permet de localiser les routes classées après révision sur le territoire communal :



4.2.3. Tableau de synthèse des voies classées après révision

Le tableau page suivante permet de lister les routes classées après révision sur le territoire communal.

Achicourt								Code INSEE :	62004
ID_SCE	NOM	CATEGORIE	DEBUT (COMMUNE)	FIN (COMMUNE)	DEBUT (VOIE)	FIN (VOIE)	TISSU	LONG_M	
RD_0012	D03	NC	Achicourt	Achicourt	RD03	RD03	Ouvert	638	
RD_0014	D03	NC	Achicourt	Achicourt	RD03	RD03	Ouvert	283	
RD_0013	D03	NC	Achicourt	Achicourt	RD03	RD03	Ouvert	319	
RD_0028	D05	NC	Achicourt	Achicourt	RD05	RD05	Ouvert	793	
RD_0029	D05	NC	Achicourt	Achicourt	RD05	RD05	Ouvert	549	
RD_0734	D3	4	Agny / Achicourt	Agny / Achicourt	D3 - R PASTEUR	D3 - R PASTEUR	Ouvert	11	
RD_0735	D3	4	Agny / Achicourt	Agny / Achicourt	D3 - R PASTEUR	D3 - R PASTEUR	Ouvert	24	
RD_1229	D60	3	Achicourt	Dainville / Achicourt	D60	D60 - R GEORGES GUYNEMER	Ouvert	153	
RD_1230	D60	3	Achicourt	Dainville / Achicourt	D60	D60 - R GEORGES GUYNEMER	Ouvert	25	
RD_1228	D60	3	Achicourt	Dainville / Achicourt	D60	D60 - R GEORGES GUYNEMER	Ouvert	27	
RD_1231	D60	3	Agny / Achicourt	Achicourt	D3 - R PASTEUR / D60 / NC - R DES MARAICHERS	D60	Ouvert	1 555	
RD_1710	D919	4	Achicourt	Arras / Achicourt	D919 - RTE DE BUCQUOY / NC - R PIERRE CURIE	D919 - RTE DE BUCQUOY / NC - R ERNEST RENAN	Ouvert	45	
RD_1712	D919	NC	Achicourt	Achicourt	RD05	RD919	Ouvert	266	
RD_1713	D919	NC	Achicourt	Achicourt	RD05	RD919	Ouvert	195	
RD_1714	D919	NC	Achicourt	Achicourt	RD919	RD919	Ouvert	144	
RD_1715	D919	NC	Achicourt	Achicourt	RD919	RD919	Ouvert	272	
RD_1716	D919	NC	Achicourt	Flamecourt	D101	D101	Ouvert	11	
RD_1717	D919	NC	Achicourt/Agny	Achicourt	RD919	RD919	Ouvert	41	
RD_1711	D919	NC	Achicourt	Achicourt	D101	D101	Ouvert	186	
RD_2702	Rue de la République	NC	Achicourt/Arras	Achicourt/Arras	RD917	RD917	Ouvert	648	
RD_2703	Rue de la République	NC	Achicourt/Arras	Achicourt/Arras	Rue Ernest Renan	RD917	Ouvert	107	
VC_0495	rue Ernest RENAN	4	Arras / Achicourt	Arras / Achicourt	D210 - VOI DE LA VALLEE L'AA / D942 - ROC DE SAINT-OMER	D210 - VOI DE LA VALLEE L'AA	Ouvert	239	
VC_0558	Rue Louise Michel	NC	Achicourt	Achicourt	Rue de la Briquetterie	D60	Ouvert	483	

4.3. Mise en ligne du classement sonore révisé

Après approbation du classement sonore révisé, celui-ci sera mis en ligne sur le site des services de l'Etat dans le Pas-de-Calais, à l'adresse suivante :

<https://www.pas-de-calais.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-developpement-durable/Bruit-des-infrastructures-de-transports-terrestres-et-aerien/Le-classement-sonore-des-infrastructures-de-transports-terrestres-CSV>



Lexique des abréviations et acronymes

CEREMA :	Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CERTU :	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
dB(A) :	decibel pondéré A
DDTM :	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DIR :	Direction Interrégionale des Routes
DREAL :	Direction Régionale de l'Environnement, l'Aménagement et du Logement
IGN :	Institut Géographique National
PLAMADE :	Plate-forme Mutualisée d'Aide au Diagnostic Environnemental
SANEF :	Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France
SETRA :	Service d'Etudes des Transports, des Routes et leurs Aménagements
SIG :	Système d'Information Géographique
TMJA :	Trafic Moyen Journalier Annuel
VL :	Véhicule Léger
PL :	Poids Lourd
% PL :	Taux de poids lourd dans le trafic MJA

Annexes

1. Courrier DREAL du 25 février 2015



Liberté • Egalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

REQU le
02 MARS 2015

PRÉFET DE LA RÉGION
NORD - PAS-DE-CALAIS

SCE			Classement	
Acronyme DP et/ou CF	Visa	Diffusé	DP	CF
GSE	2/03/15	DDTM CEREMA	X	

Direction régionale
de l'environnement,
de l'aménagement
et du logement

Service Déplacements
Intermodalité Infrastructures

Affaire suivie par :
Karine LADREYT

Tél : 03 20 40 53 46

Fax : 03 20 40 43 09

karine.ladreyt@developpement-durable.gouv.fr

Lille, le

24 FEV. 2015

Objet : Révision du classement sonore des infrastructures

Monsieur le Directeur,

Par lettre du 12 février, vous m'avez interrogé sur les hypothèses d'évolution de trafic à retenir entre le trafic routier actuel et le trafic routier prévisible à l'horizon 2035.

Vous m'indiquez que votre mission consiste à réviser le classement sonore des infrastructures de transport du département du Pas-de-Calais.

Je vous propose de retenir, pour tous les gestionnaires de réseau routier, un taux d'augmentation de 1 % par an soit une augmentation du trafic de 23 % entre 2014 et 2035.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Le responsable du service Déplacements
Intermodalité Infrastructures

Michel LEBLANC

Monsieur Gilles SAUVAGE
Chef de Projet
SCE Aménagement et environnement
5 avenue Augustin-Louis Cauchy
BP 10703
44307 NANTES Cedex 3

Copie à : DREAL/SR – CEREMA- DDTM 59 – DIR Nord

2. Courrier du préfet du Pas-de-Calais adressé aux maires le 15 octobre 2020



**PRÉFET
DU PAS-DE-CALAIS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction départementale
des territoires et de la mer**

Service de l'Environnement
Unité Gestion des Risques – Pôle Connaissance
Affaire suivie par : Doriane MAHE
03 21 22 90 79
doriane.mahe@pas-de-calais.gouv.fr

Arras, le **15 OCT. 2020**

Le préfet du Pas-de-Calais

à

Mesdames et Messieurs les Maires
(Liste des destinataires in fine)

OBJET : Révision du classement sonore des infrastructures de transport terrestre

RÉF. : 20 333

**P.J. : Projet d'arrêté préfectoral
Accusé de réception**

La législation française en matière de bruit est régie par la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, codifiée aux articles L. 571-9 et suivants du Code de l'environnement et par la directive européenne n° 2002/49/CE relative à la gestion et à l'évaluation du bruit dans l'environnement, transposée aux articles L.572-1 à L.572-11 du Code de l'environnement. Elle impose la réalisation et la mise à jour du classement sonore des infrastructures de transports terrestres.

Dans le Pas-de-Calais, le classement sonore des infrastructures de transport routier est défini par les arrêtés préfectoraux du 23 août 1999, du 13 janvier 2003 et du 21 juillet 2011 modifiés.

En application des dispositions de l'arrêté du 23 juillet 2013 relatives aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par bruit, la Direction Départementale des Territoires et de la Mer a mandaté le bureau d'études SCE Aménagement & Environnement pour réviser le classement sonore des autoroutes, routes nationales, départementales et communales.

À ce titre, j'envisage de prendre un nouvel arrêté, dont vous trouverez le projet en pièce jointe, abrogeant les dispositions relatives aux différents arrêtés préfectoraux sus-visés et définissant les nouveaux classements.



www.pas-de-calais.gouv.fr



[@prefetpasdecalais](https://www.facebook.com/prefetpasdecalais)



[@prefet62](https://twitter.com/prefet62)

En l'espèce, votre commune est située dans les zones recensées comme affectées par le bruit généré par les infrastructures routières, je vous invite donc à prendre connaissance du rapport « Révision du classement sonore des infrastructures routières dans le département du Pas-de-Calais » et de l'ensemble des informations relatives à la révision de ce classement sur le site internet des services de l'État dans le Pas-de-Calais à l'adresse suivante :

<https://www.pas-de-calais.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-developpement-durable/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestres/Le-classement-sonore-des-infrastructures-de-transport-terrestres-CSV/Revision-du-classement-sonore-des-infrastructures-routieres-2020-Consultation-des-maires>

Par ailleurs, conformément aux dispositions de l'article R. 571-39 du Code de l'Environnement, je vous invite à me retourner l'accusé de réception joint, à réception de la présente, et à me transmettre votre éventuel avis sur le projet d'arrêté dans un délai de 3 mois suivant la réception du présent courrier à la DDTM du Pas-de-Calais :

- soit par courriel : ddtm-bruit@pas-de-calais.gouv.fr
- soit par courrier : DDTM du Pas-de-Calais – Service de l'Environnement – Unité Gestion des Risques – 100, Avenue Winston Churchill – CS 10 007 – 62 022 ARRAS Cedex

Les services de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Pas-de-Calais se tiennent à votre disposition pour toute information qui vous semblerait utile.

Le préfet,


Liste des destinataires

Mesdames et Messieurs les Maires des communes de :

<ul style="list-style-type: none"> • Achicourt • Acq • Acquin-Westbécourt • Agnières • Agny • Aire-sur-la-Lys • Airon-Notre-Dame • Airon-Saint-Vaast • Aix-Noulette • Alincthun • Allouagne • Ambleteuse • Angres • Annay • Annequin • Annezin • Anzin-Saint-Aubin • Ardres • Arques • Arras • Athies • Les Attaques • Attin • Aubigny-en-Artois • Aubin-Saint-Vaast • Auchel • Auchy-les-Mines • Audincthun • Audruicq • Autingues • Auxi-le-Château • Averdoingt • Avesnes-le-Comte • Avesnes-lès-Bapaume • Avion • Bailleul-aux-Cornailles • Bailleul-Sir-Berthoult • Bailleulval • Baincthun • Bancourt • Bapaume • Baralle • Barastre • Barlin • Basseux • Bavincourt • Bayenghem-lès-Éperlecques • Bayenghem-lès-Seninghem • Béaulencourt • Beaumerie-Saint-Martin • Beaumetz-lès-Loges • Beaurains • Beaurainville • Béhagnies • Bellebrune • Belle-et-Houllefort • Bellinghem • Bellonne • Bénifontaine 	<ul style="list-style-type: none"> • Berck sur Mer • Berles-Monchel • Berneville • Bernieulles • Béthune • Beugin • Beugnâtre • Beutin • Beuvrequen • Beuvry • Biache-Saint-Vaast • Biefvillers-lès-Bapaume • Billy-Berclau • Billy-Montigny • Blendecques • Blessy • Boiry-Becquerelle • Boiry-Sainte-Rictrude • Boisjean • Boisieux-au-Mont • Bonningues-lès-Calais • Bouin-Plumoison • Boulogne-sur-Mer • Bourecq • Bourlon • Bours • Bouvigny-Boyeffles • Boyelles • Brebières • Brévillers • Bréxent-Énocq • Brias • Brimeux • Bruay-la-Buissière • Brunembert • Buire-le-Sec • Bully-les-Mines • Burbure • Bus • Busnes • Calais • Calonne-Ricouart • Calonne-sur-la-Lys • La Calotterie • Camblain-Châtelain • Camblicneul • Camblain-l'Abbé • Cambrin • Camiers • Campagne-lès-Hesdin • Campagne-lès-Wardrecques • Campigneulles-les-Grandes • Campigneulles-les-Petites • Capelle-Fermont • Capelle-lès-Hesdin • Carly • Carvin • Cauchy-à-la-Tour • Caumont 	<ul style="list-style-type: none"> • Chocques • Cléty • Colembert • Colline-Beaumont • La Comté • Conchil-le-Temple • Condette • Coquelles • Cormont • Coulogne • Coulomby • Courcelles-lès-Lens • Courrières • Courset • La Couture • Crémarest • Croisilles • Croix-en-Ternois • Cucq • Cuinchy • Dainville • Dannes • Delettes • Desvres • Diéval • Divion • Dourges • Douvrin • Drocourt • Duisans • Dury • Echinghen • Éclimeux • Écoust-Saint-Mein • Ecquedecques • Eqques • Écuaires • Écurie • Éleu-dit-Leauwette • Elnes • Éperlecques • Équihe-Plage • Ervillers • Escoeuilles • Esquerdes • Essars • Estrée-Cauchy • Estréelles • Étaing • Étaples • Éterpigny • Étrun • Évin-Malmaison • Fampoux • Fauquembergues • Favreuil • Ferques • Festubert • Feuchy 	<ul style="list-style-type: none"> • Ficheux • Fleurbaix • Floringhem • Fouquereuil • Fouquières-lès-Béthune • Fouquières-lès-Lens • Framecourt • Frencq • Fresnes-lès-Montauban • Fresnicourt-le-Dolmen • Fresnoy • Frévent • Fruges • Gauchin-Légal • Gauchin-Verloingt • Gavrelle • Givenchy-en-Gohelle • Gonnehem • Gosnay • Gouy-en-Artois • Gouy-Saint-André • Gouy-sous-Bellonne • Graincourt-lès-Havrincourt • Grenay • Grigny • Grincourt-lès-Pas • Groffliers • Guarbecque • Guémappe • Guemps • Guînes • Haillicourt • Haisnes • Hallines • Halloy • Hamblain-les-Prés • Hamelincourt • Ham-en-Artois • Hames-Bouocres • Harnes • Haucourt • Haute-Avesnes • Hauteclouque • Havrincourt • Helfaut • Héninel • Hénin-Beaumont • Hénin-sur-Cojeul • La Herlière • Herlin-le-Sec • Hermies • Hermin • Hersin-Coupigny • Hesdigneul-lès-Béthune • Hesdin • Hesdin-l'Abbé • Heuringhem • Hinges • Houchin
--	--	--	--

<ul style="list-style-type: none"> • Houdain • Houlle • Hubersent • Hulluch • Humières • Incourt • Isbergues • Isques • Izel-lès-Équerchin • Labeuvrière • Labourse • Labroye • La Capelle-lès-Boulogne • Lacres • Lambres • Lapugnoy • Laventie • Léchelle • Lefaux • Leforest • Lens • Lépine • Lespesses • Lespinoy • Leubringhen • Leulinghem • Leulinghem-Bernes • Libercourt • Lières • Liettes • Liévin • Ligny-Saint-Flochel • Lillers • Lingham • Loison-sous-Lens • Longfossé • Longuenesse • Longueville • Longvilliers • Loos-en-Gohelle • Lorgies • Louches • Lozinghem • Lumbres • La Madelaine-sous-Montreuil • Maisnil-lès-Ruitz • Mametz • Marck • Marconne • Marconnelle • Marles-les-Mines • Maroeuil • Marquion • Marquise • Mazingarbe • Mazinghem • Mentque-Nortbécourt • Mercatel • Méricourt • Merlimont • Meurchin 	<ul style="list-style-type: none"> • Monchy-le-Preux • Mondicourt • Mont-Bernanchon • Montigny-en-Gohelle • Montreuil • Mont-Saint-Éloi • Moringhem • Mory • Moulle • Mouriez • Nabringhen • Nempont-Saint-Firmin • Nesles • Neufchâtel-Hardelot • Neulette • Neuve-Chapelle • Neuville-Bourjonval • Neuville-Saint-Vaast • Neuville-sous-Montreuil • Neuville-Vitasse • Nielles-lès-Ardes • Noeux-les-Mines • Nordausques • Norrent-Fontes • Nortkerque • Nort-Leulinghem • Nouvelle-Église • Noyelles-Godault • Noyelles-lès-Vermelles • Noyelles-sous-Lens • Nuncq-Hautecôte • Oblinghem • Offekerque • Oignies • Ourton • Outreau • Oye-Plage • Le Parcq • Pelves • Pernes • Pernes-lès-Boulogne • Peuplingues • Pierremont • Pihem • Plouvain • Pommera • Pont-à-Vendin • Le Portel • Quelmes • Quernes • Le Quesnoy-en-Artois • Quesques • Quiéry-la-Motte • Quiestède • Racquinghem • Ramecourt • Rang-du-Fliers • Rebreuve-Ranchicourt • Récourt • Recques-sur-Course • Regnaville 	<ul style="list-style-type: none"> • Rely • Remilly-Wirquin • Renty • Richebourg • Riencourt-lès-Bapaume • Rinxent • Robecq • Roclincourt • Rocquigny • Roëllecourt • Roeux • Rollancourt • Rombly • Rouvroy • Ruitz • Rumaucourt • Ruyaulcourt • Saily-en-Ostrevent • Saily-Labourse • Saily-sur-la-Lys • Sains-en-Gohelle • Saint-Aubin • Saint-Augustin • Sainte-Austreberthe • Sainte-Catherine • Saint-Étienne-au-Mont • Saint-Folquin • Saint-Hilaire-Cottes • Saint-Inglevert • Saint-Josse • Saint-Laurent-Blangy • Saint-Léger • Saint-Léonard • Saint-Martin-lez-Tatinghem • Saint-Martin-Boulogne • Saint-Martin-sur-Cojeul • Saint-Michel-sur-Ternoise • Saint-Nicolas • Saint-Omer • Saint-Omer-Capelle • Saint-Pol-sur-Ternoise • Saint-Venant • Sallaumines • Salperwick • Samer • Sangatte • Sapignics • Sauchy-Cauchy • Sauchy-Lestrée • Saudemont • Saulty • Savy-Berlette • Seninghem • Serques • Servins • Setques • Sorrus • Souchez • Surques • Thélus • Thérouanne 	<ul style="list-style-type: none"> • La Thieuloye • Tigny-Noyelle • Tilloy-lès-Mofflaines • Tilques • Tincques • Tingry • Tortequesne • Le Touquet-Paris-Plage • Le Transloy • Troisvaux • Tubersent • Vaudricourt • Vaulx-Vraucourt • Vendin-lès-Béthune • Vendin-le-Vieil • Verlincthun • Vermelles • Verquigneul • Verquin • Verton • Vieil-Hesdin • Vieille-Église • Villers-Châtel • Villers-lès-Cagnicourt • Vimy • Violaines • Vis-en-Artois • Vitry-en-Artois • Waben • Wacquinghen • Wailly • Wailly-Beaucamp • Wancourt • Wardrecques • Warlincourt-lès-Pas • Wavrans-sur-l'Aa • Widehem • Wimereux • Wimille • Wingles • Wirwignes • Wisques • Witternesse • Wittes • Wizernes • Ytres • Zouafques • Zudausques • Zutkerque
--	---	--	---

3. Tableau synthétique décrivant les réponses techniques apportées par SCE à chaque observation

Commune ou DDTM 62	Voie	Commentaire Commune ou DDTM 62 (ou SCE)	Conséquence pour le CSV_révisé
ACHICOURT (15/11/21)	RD3 au Nord du C. Sud Arras	Prendre en compte la mise en service (2019) du Contournement Sud d'Arras	Trafic 2040 = T7 = 5 200 veh/jour et 4% PL (étude d'impact 2014)
	RD3 au Sud du C. Sud d'Arras		Trafic 2040 = T6 = 5 200 veh/jour et 4% PL (étude d'impact 2014)
	Contournement Sud d'Arras (CSA)		Trafic 2040 = T4 = 14 560 veh/jour et 10% PL (étude d'impact 2014)
	RD5 E4	Précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
	Voie Communautaire d'Arras	Précision apportée par SCE	Rue Louise Michel = pas d'infos sur les trafics, voie non classée
AGNY (15/11/21)	Contournement Sud d'Arras	Prendre en compte la mise en service (2019) du Contournement Sud d'Arras	Trafic 2040 = T5 = 14 560 veh/jour et 10% PL (étude d'impact 2014)
	RD60		Trafic 2040 = T8 = non classée = 2 600 veh/jour et 3% PL
	RD3		Trafic 2040 = T7 = 5 200 veh/jour et 4% PL (étude d'impact 2014)
	Rue des Genets		Trafic 2040 = T10 = non classée = 1 300 veh/jour et 4% PL
	RD60 entre CSA et RD919	Précision apportée par SCE	Trafic 2040 = T9 = 13 260 veh/jour et 10% PL (étude d'impact 2014)
	RD919 Sud	Précision apportée par SCE	pas de changement : voie classée en catégorie 3
ARRAS (11/01/21)	Voies du centre-ville	Classement sonore à recalculer avec V = 30 km/h	reprise des calculs
	Artère commerçante principale	Justifier les calculs des catégories 3 et 4	le calcul tient compte des profils en travers "rues en U"
	Voie Communautaire d'Arras	Rue de la Briquetterie : précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
AUCHEL (25/01/21)		Avis favorable sur la proposition de classement	
AVION	Rue Marcel Sembat	Précision apportée par SCE	par hypothèse : voie classée en catégorie 4
BEAURAINS (15/11/21)	RD917	Entre RD60 au Sud et Arras au Nord = à justifier	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
	Rue République	Demande de précision sur le trafic pris en considération	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
	Rue Pierre Curie		par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
	Rue Jean Jaurès		par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
	Rue Raoul Briquet		par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
BERLES-MONCHEL (15/11/21)	RD939	Tronçons acoustiquement homogènes et catégories différentes	catégorie classement revue (problème d'arrondi)
BEUVRY (24/12/20)		Avis favorable sur la proposition de classement	
BOIS-BERNARD	RD919	Précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
CALAIS (29/12/20)		Avis favorable sur la proposition de classement	
CALONNE-SUR-LA-LYS (12/11/20)		Avis favorable sur la proposition de classement	
CROISSETTE	RD101	Précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
CUCQ (26/10/20)	RD939	Avis favorable sur la proposition de classement	classement RD939 prolongé (traversée de La Canche)
DAINVILLE (13/01/21)	Contournement Sud d'Arras	Contournement Sud d'Arras en service depuis 2019 et pas pris en compte dans le projet de classement	Trafic 2040 = T4 = 14 560 veh/jour et 10% PL (étude d'impact 2014)
	RN25 au Sud-Ouest		Trafic 2040 = T2 = 25 740 veh/jour et 10% PL (étude d'impact 2014)
	RN25 au Nord-Ouest		Trafic 2040 = T1 = 14 300 veh/jour et 14% PL (étude d'impact 2014)
	RD265 au Nord-Est		Trafic 2040 = T3 = 10 400 veh/jour et 4% PL (étude d'impact 2014)
	RD59 - Tronçon 1		comptage 1 = 2013 = 6 030 veh/jour et 3,6% PL (Département 62)
			comptage 1 = projeté 2035 (+1%) = 7 507 veh/jour et 3,6% PL
	RD59 - Tronçon 2		comptage 2 = 2013 = 5 346 veh/jour et 4,1% PL (Département 62)
			comptage 2 = projeté 2035 (+1%) = 6 656 veh/jour et 4,1% PL
	RD60		comptage 3 = 2019 = 4 982 veh/jour et 1,6% PL (Département 62)
			comptage 3 = projeté 2035 (+1%) = 5 842 veh/jour et 1,6% PL
VC - Rue Guynemer	Déclassement demandé	maintien du CSV_62 sans changement	
VC - Avenue Jean Mermoz + ST-Ex.		maintien du CSV_62 sans changement	
VC - Avenue de l'Hippodrome		maintien du CSV_62 sans changement	

Commune ou DDTM 62	Voie	Commentaire Commune ou DDTM 62 (ou SCE)	Conséquence pour le CSV_révisé
DIVION (29/12/20)	RD941	Avis défavorable au déclassement (passe de catégorie 3 à 4)	selon données fournies par le CD 62 : CSV_62 sans changement
	RD301, 302 et 341	Avis favorable sur la proposition de classement	selon données fournies par le CD 62 : CSV_62 sans changement
	RD302	Précision apportée par SCE	prolongation du classement de part et d'autre la RD301
	Rue des Frères Caron	Précision apportée par SCE	classée (Cat. 4) entre carrefour RD341/91 et carrefour RD302/941
FRESNOY-EN-GOHELLE	RD919	Précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
GAUCHIN-VERLOINGT	RD343	Précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
HOUDAIN	RD57	Précision apportée par SCE	prolongation du classement de part et d'autre la RD301
	RD86 - Rue de Verdun	Précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
	RD86 - Rue du Maréchal Gallieni	Précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
	Rue du Maréchal Joffre	Précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
	Avenue du Maréchal Foch	Précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
	Rue Flanchet d'Esperey	Précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
HOULLE (18/12/20)		Avis favorable sur la proposition de classement	
HULLUCH (15/12/20)		Avis favorable sur la proposition de classement	
LE TOUQUET-PARIS-PLAGE	RD939 entre PR 1+191 et 3+207	Transfert d'exploitant (Département 62 > Commune)	actualisation de la table attributaire
	Avenue du Général de Gaulle	Vitesse = 50 et 80 km/h	classement sonore recalculé avec cette information
	Avenue de l'Europe	Vitesse = 50 km/h	classement sonore recalculé avec cette information
	Avenue du Verger	Aménagements de voirie : à soustraire du classement	voie déclassée
	Place de l'Hermittage	Aménagements de voirie : à soustraire du classement	voie déclassée
LIEVIN (7/01/21)		Avis favorable sur la proposition de classement	
	Rue Lazare Carnot	A classer, avec les mêmes hypothèses que la rue Thiers adjacente	Rue Lazare Carnot classée en catégorie 4
LUMBRES (17/12/20)		Avis favorable sur la proposition de classement	
MAISNIL	RD85	Précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
MARCK (23/12/20)		Pas d'objection à l'approbation de la proposition de classement	
NOYELLES-GODAULT (15/01/21)		Avis favorable sur la proposition de classement	
NOYELLES-SS-LENS (15/01/21)		Pas d'objection concernant la proposition de classement	
RAMECOURT	RD101	Précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
RIVIERE	RD30	Précision apportée par SCE	Entre limite communale et la patte d'oie entre RD30 et RD3
			Trafic 2040 = T6 = 5 200 veh/jour et 4% PL (étude d'impact 2014)
	RD30 en traversée de bourg	Précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
ROELLECOURT (29/12/20)	RD941 = Contournement Nord de ST Pol-sur-Ternoise	Barreau de contournement Nord de Saint-Pol-sur-Ternoise à classer	Comptage 11 = trafic 2018 = 2 234 veh/jour et 42,8% PL (CD 62)
			Comptage 11 = trafic 2035 (+1%) = 2 646 veh/jour et 42,8% PL
	RD939	RD939 et RD941 = des nuisances sonores à traiter	pour mémoire
	RD8	Précision apportée par SCE	non classée
ROUVROY (30/11/20)	RD46	Voie non classée, pourquoi ?	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
	RD919	Proposition de classement à justifier	selon trafics communiqués par le CD 62 : voie classée en catégorie 4
SAINT-LAURENT-BLANGY	RD42 E4	Précision apportée par SCE	prolongation du classement de part et d'autre la RD950

Commune ou DDTM 62	Voie	Commentaire Commune ou DDTM 62 (ou SCE)	Conséquence pour le CSV_révisé
ST-MICHEL-SUR-TERNOISE (15/11/21)	RD939	Précision apportée par SCE	classée en totalité
	RD941 = Barreau de contournement de ST-Pol-sur-Ternoise	Prendre en compte les comptages récents fournis par le CD 62	Comptage 11 = trafic 2018 = 2 234 veh/jour et 42,8% PL
	RD8		Comptage 11 = trafic 2035 (+1%) = 2 646 veh/jour et 42,8% PL
	RD85		non classée
			non classée selon comptage 6 et comptage 7
ST-POL-SUR-TERNOISE (15/11/21)	RD941 = Barreau de contournement de ST-Pol-sur-Ternoise	Prendre en compte les comptages récents fournis par le CD 62	Comptage 11 = trafic 2018 = 2 234 veh/jour et 42,8% PL
	RD8		Comptage 11 = trafic 2035 (+1%) = 2 646 veh/jour et 42,8% PL
	RD85		non classée, trafic faible
	Route d'Hesdin	Prendre en compte les comptages récents fournis par le CD 62	non classée selon comptages 6 et 7
	RD343 partie urbaine		Comptage 8 = trafic 2018 = 5 478 veh/jour et 2,1% PL
			Comptage 8 = trafic 2035 (+1%) = 6 488 veh/jour et 2,1% PL
			Comptage 8 = trafic 2018 = 5 478 veh/jour et 2,1% PL
			Comptage 8 = trafic 2035 (+1%) = 6 488 veh/jour et 2,1% PL
	RD841 - Tronçon 1		Comptage 2 = trafic 2018 = 6 773 veh/jour et 5,2% PL
			Comptage 2 = trafic 2035 (+1%) = 8 021 veh/jour et 5,2% PL
	RD841 - Tronçon 2	Comptage 3 = trafic 2018 = 5 961 veh/jour et 5,7% PL	
		Comptage 3 = trafic 2035 (+1%) = 7 060 veh/jour et 5,7% PL	
	RD841 - Tronçon 3	Comptage 4 = trafic 2018 = 10 605 veh/jour et 2,6% PL	
		Comptage 4 = trafic 2035 (+1%) = 12 560 veh/jour et 2,6% PL	
SAINTE-CATHERINE (22/12/20)	RD264, Route de Lens	Classer a minima en catégorie 5	Voie classée en cat. 4 avec : horizon 2035 = 5 000 veh/jour et 5% PL
	Chemins des filatiers/du Berger	Demande de classement en catégorie 5	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
	RD63 - Route de Béthune	Déclasser cette voie : passer de catégorie 3 à catégorie 4 et 5	pas de changement : tronçons classés en catégorie 3 et 4
ST-ETIENNE-AU-MONT (16/11/20)		Avis favorable sur la proposition de classement	
ST-NICOLAS-LES-ARRAS (9/12/20)	RD63, 917 et 950	Pas d'observation à faire sur le projet de classement	
		Proposition 1 : réduire la vitesse à 50 km/h sur RD917 et 950	pour mémoire
		Proposition 2 : réduire le nombre de voies de circulation	pour mémoire
SALLAUMINES	Rue Louise Michel	Précision apportée par SCE	par hypothèse, trafic < 4 750 veh/jour donc voie non classée
	Rue Marcel Sembat	Précision apportée par SCE	voie classée par prolongation d'hypothèse (idem RD33 à Avion)
	Rue Raoul Briquet	Précision apportée par SCE	voie classée par prolongation d'hypothèse (idem Rue M. Sembat)
WAILLY (15/11/21)	Contournement Sud d'Arras	Prendre en compte la mise en service (2019) du Contournement Sud d'Arras	Trafic 2040 = T4 = 14 560 veh/jour et 10% PL (étude d'impact 2014)
	RD3 au Sud du CS d'Arras		Trafic 2040 = T6 = 5 200 veh/jour et 4% PL (étude d'impact 2014)
	RD3 au Nord du CS Arras		Trafic 2040 = T7 = 5 200 veh/jour et 4% PL (étude d'impact 2014)



sce

Aménagement
& environnement

www.sce.fr

GRUPE KERAN