

PLU approuvé par DCM le 14 Juin 2017		:Dossier approuvé par le Conseil Municipal en date du Visa :
REVISION	MODIFICATIONS	
N°1	N°	
N°	N°	
N°	N°	

0 - Pièces administratives

1 - Rapport de Présentation

2 - PADD

3 - Orientations d'Aménagement et de Programmation

4 - Règlement

5 - Pièces graphiques

6 - Annexes

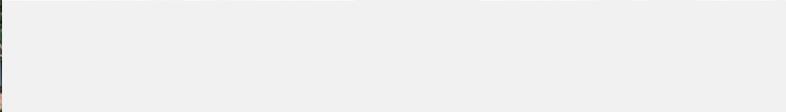
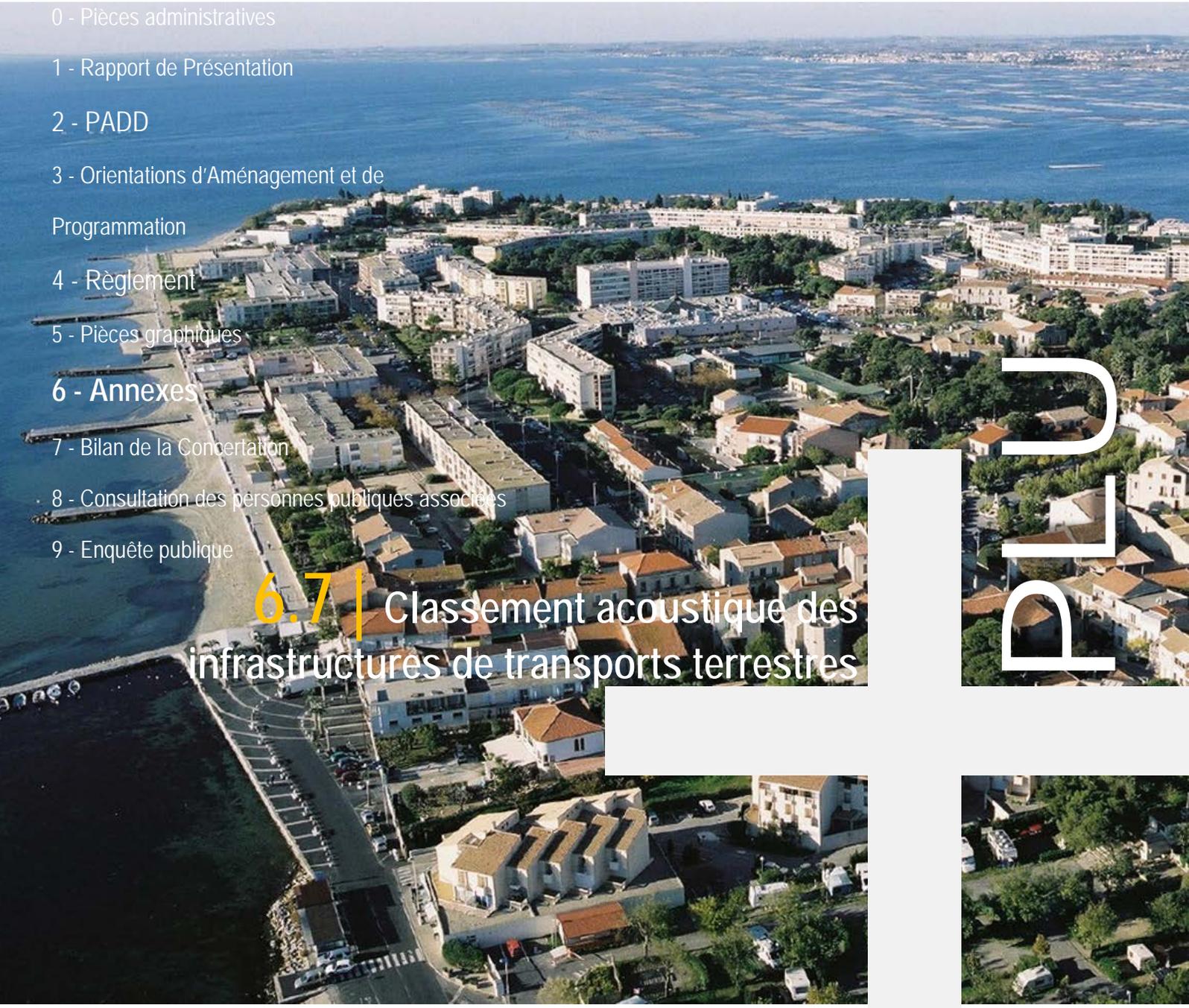
7 - Bilan de la Concertation

8 - Consultation des personnes publiques associées

9 - Enquête publique

6.7 | Classement acoustique des infrastructures de transports terrestres

PLU





PREFET DE L'HERAULT

*Direction Départementale
des Territoires et de la Mer*

Montpellier, le

21 MAI 2014

Service Environnement Aménagement
Durable du Territoire
Unité Mobilité Bruit Déchets Publicité

Affaire suivie par : Evelyne Nolin et Jean-Philippe Covin
Mail : evelyne.nolin@herault.gouv.fr
jean-philippe.covin@herault.gouv.fr

Tél. : 04 34 46 61 36

Mesdames et Messieurs les Maires,

Par courriers du 06 août 2013, puis du 16 janvier 2014 pour les communes concernées uniquement par le tramway de l'agglomération de Montpellier, je vous ai consultés pour recueillir vos éventuelles observations sur le projet de classement sonore des infrastructures bruyantes situées sur votre commune ou sur une commune limitrophe, et occasionnant des nuisances sonores sur des secteurs de votre commune.

Je viens d'approuver les nouveaux arrêtés préfectoraux concernant la révision du classement sonore dans le département de l'Hérault qui sont désormais publiés au recueil des actes administratifs. Ces arrêtés ont été élaborés selon le découpage suivant : autoroutes, voiries de l'arrondissement de Montpellier, voiries de l'arrondissement de Lodève, voiries de l'arrondissement de Béziers, voiries des communes de plus de 10 000 habitants et lignes de tramway de l'agglomération de Montpellier. Ils abrogent ceux du 1^{er} juin 2007 (sauf l'arrêté n°2007/01/1064 concernant le réseau ferré qui est modifié uniquement sur la partie tramway) et du 6 septembre 2011.

Vous trouverez ci-joint le ou les arrêtés applicables à votre commune ainsi que les tableaux et cartes s'y rapportant. Ces documents sont également consultables sur le site des services de l'État à l'adresse suivante :

<http://www.herault.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports-terrestres/Classement-sonore-dans-le-departement-de-l-Herault-2007-et-2014>

Ces nouveaux arrêtés doivent faire l'objet d'un affichage en mairie durant un mois, conformément à l'article R 571-41 du code de l'environnement. Vous voudrez bien me retourner un certificat attestant de cet affichage dans votre mairie (cf. modèle joint).

Je vous rappelle qu'afin de garantir l'information des particuliers et des professionnels sur les règles acoustiques applicables dans les secteurs affectés par le bruit, vous avez obligation, au titre de l'article R 123-13 du code de l'urbanisme et de l'article L 571-10 du code de l'environnement, d'intégrer dans les annexes des POS ou des PLU existants :

- le ou les arrêtés préfectoraux précités,
- la note relative à la politique de lutte contre le bruit et au classement sonore des infrastructures de transports terrestres bruyantes (jointe au présent courrier),

- le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres matérialisé sur un ou plusieurs zonages,
- les prescriptions d'isolement acoustique qui y sont édictées (téléchargeables sur internet à l'adresse suivante:

<http://www.herault.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports-terrestres/Classement-sonore-dans-le-departement-de-l-Herault-2007-et-2014/Generalites-sur-le-classement-sonore-des-infrastructures>

Ces prescriptions, en vue d'assurer la protection des occupants des bâtiments à construire dans le secteur de nuisance sonore, s'appliquent :

- aux bâtiments d'habitation (arrêté du 30 mai 1996)
- aux établissements d'enseignement (arrêté du 25 avril 2003)
- aux établissements de santé (arrêté du 25 avril 2003)
- aux hôtels (arrêté du 25 avril 2003).

Je vous invite donc à procéder à la mise à jour correspondante de votre document d'urbanisme selon le modèle d'arrêté joint au présent courrier et dont je vous demande de m'envoyer un exemplaire, ou à intégrer les dispositions précitées dans le cadre des éventuelles procédures d'élaboration ou de révision en cours.

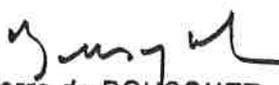
Enfin, en ce qui concerne les voies ferrées, je vous informe que Réseau Ferré de France (RFF) va procéder prochainement à une révision du classement des infrastructures ferroviaires. Le classement sonore des voies ferrées applicable à ce jour dans le département de l'Hérault reste donc celui approuvé par l'arrêté n° 2007/01/1064 du 1er juin 2007 consultable sur le site des services de l'État à l'adresse suivante :

<http://www.herault.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports-terrestres/Classement-sonore-dans-le-departement-de-l-Herault-2007-et-2014>

Mes services restent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Mesdames et Messieurs les Maires, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Préfet,



Pierre de BOUSQUET

Copies pour information :

- DREAL LR / Service Transports
- CEREMA Aix-en-Provence
- DDTM34 : SATs et SHU
- BE CEREG Ingénierie
- services instructeurs ADS des communes : CA Montpellier, CA Hérault Méditerranée, CA du Pays de l'Or, CC du pays de Lunel, CC du Clermontais, CC vallée de l'Hérault, CC Grand Pic Saint Loup et SURI Frontignan

Pièces jointes :

- liste de diffusion aux 188 communes concernées
- arrêté(s) préfectoral(aux)
- carte(s) et tableau(x)
- note relative à la politique de lutte contre le bruit et au classement sonore
- modèle d'arrêté municipal
- modèle de certificat d'affichage en mairie

Y:\1-Dossiers_thematiques\03-Developpement_durable\1-Environnement\1.3-Bruit\19 MAPA_RevClas_Obs\Projets_arretes_et_arretes



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DE L'HERAULT

*Direction Départementale
des Territoires et de la Mer*

Service Environnement Aménagement
Durable du Territoire

Arrêté n° DDTM34-2014-05-04012

Le Préfet de la Région Languedoc-Roussillon,
Préfet de l'Hérault,

**PORTANT CLASSEMENT SONORE
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE
traversant les COMMUNES de moins de 10 000 habitants
DE L'ARRONDISSEMENT DE MONTPELLIER**

DEPARTEMENT DE L'HERAULT

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R 111-4-1,

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L 571-10 et R 571-32 à R 571-43,

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment ses articles 13 et 14,

Vu le décret n° 95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L 111-11-1 du code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements,

Vu l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, modifié par arrêté interministériel du 23 juillet 2013,

Vu les arrêtés interministériels du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement et de santé,

Vu les arrêtés préfectoraux n°s **2007/01/1066**, 2007/01/1065 et 2007/01/1064 du 1er juin 2007 recensant et classant respectivement la **voirie des communes de moins de 10 000 habitants de l'arrondissement de Montpellier**, les autoroutes et les voies ferrées et lignes de tramway dans le département de l'Hérault,

Vu la consultation préalable des gestionnaires du 14 janvier 2013 sur le trafic et les caractéristiques de leur réseau routier,

Vu les résultats des études réalisées par le bureau d'études CEREG Ingénierie, avec l'appui technique du CETE Méditerranée, appelé désormais CEREMA,

Vu la consultation des communes en date du 06 août 2013, et les avis formulés,

Considérant la nécessité de réexaminer les bases techniques des arrêtés en vigueur et d'intégrer les évolutions en terme de trafics et d'infrastructures nouvelles bruyantes dans l'Hérault,

Considérant que, dans le département de l'Hérault, il a été choisi de découper ou de regrouper les infrastructures concernées, existantes ou en projet, dans les conditions suivantes :

- Classement des voies ferrées
- Classement des lignes de tramway,
- Classement des autoroutes A9, A 75 et A 750, Barreau de raccordement aux rocades nord et est de Béziers entre l'A75 et le carrefour giratoire RN9 – RD 15,
- Classement des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de moins de 10 000 habitants par arrondissement,
- Classement des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de plus de 10 000 habitants.

Considérant le nouvel arrêté préfectoral n° DDTM34-2014-05-04011 du 21 mai 2014 portant classement sonore des autoroutes dans l'Hérault, y compris le doublement de l'A9, et abrogeant l'arrêté 2007/01/1065 du 1^{er} juin 2007,

Considérant le nouvel arrêté préfectoral n° DDTM34-2014-05-04010 du 21 mai 2014 portant classement sonore des lignes de tramway de l'agglomération de Montpellier et venant modifier l'arrêté n° 2007/01/1064 du 1^{er} juin 2007 concernant le réseau ferré,

Sur proposition de la Directrice Départementale des Territoires et de la Mer,

A R R E T E

ARTICLE 1

L'arrêté préfectoral n° 2007/01/1066 du 1^{er} juin 2007 est abrogé.

ARTICLE 2

Les dispositions découlant de la réglementation applicable à l'isolement phonique des bâtiments sensibles sont applicables dans le département de l'Hérault aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 3 du présent arrêté et représentées sur les **cartes jointes en annexe**, et consultables sur le site de la préfecture de l'Hérault à l'adresse suivante :

<http://www.herault.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports-terrestres/Classement-sonore-dans-le-departement-de-l-Herault-2007-et-2014>

ARTICLE 3

Les **tableaux récapitulatifs joints en annexe**, et consultables sur le site de la préfecture dont l'adresse figure ci-dessus, donnent pour chaque commune concernée :

- le nom de l'infrastructure concernée,
- la délimitation du tronçon,
- le classement dans une des 5 catégories définies dans l'arrêté susmentionné (voir article 5 du présent arrêté),
- le type de tissu.

Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque voie classée. Sa largeur correspond à la distance mentionnée dans le tableau ci-après, reportée de part et d'autre de l'infrastructure à **partir du bord extérieur de la chaussée de l'infrastructure routière classée**.

ARTICLE 4

Les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments 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 mentionnés, doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément au décret n° 95-20 du 9 janvier 1995 ainsi qu'à ses arrêtés d'application, et aux articles R 571-32 à R 571-43 du code de l'environnement.

ARTICLE 5

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte, pour la détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire, et inclus dans les secteurs affectés par le bruit sont les suivants

<i>Catégorie</i>	<i>Secteur affecté par le bruit de part et d'autre</i>	<i>Niveau sonore au point de référence, en période diurne en dB(A)</i>	<i>Niveau sonore au point de référence, en période nocturne en dB(A)</i>
1	300 m	83	78
2	250 m	79	74
3	100 m	73	68
4	30 m	68	63
5	10 m	63	58

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NF S 31-130 «Cartographie du bruit en milieu extérieur », à une hauteur de 5 m au-dessus du plan de roulement et :

- 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, pour les voies en tissu ouvert (distance mesurée à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche). Ces niveaux sonores sont alors augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre, afin d'être équivalents à un niveau en façade. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

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

ARTICLE 6

Les périmètres des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transport terrestre, qui sont affectés par le bruit, devront être reportés à titre d'information dans un ou plusieurs documents graphiques **en annexe** des POS (Plan d'occupation des sols) et des PLU (Plan local d'urbanisme) ainsi que dans les PSMV (Plan de sauvegarde et de mise en valeur), conformément aux dispositions des articles R 123-13 et R 313-11 du code de l'urbanisme.

Le classement des infrastructures de transports terrestres et les secteurs affectés par le bruit ainsi que la référence du présent arrêté préfectoral et la mention des lieux où cet arrêté peut être consulté, devront figurer **dans les annexes** des POS, des PLU et des PSMV, conformément aux articles R 123-14, R 311-10 et R 313-11 du code de l'urbanisme.

Conformément aux dispositions de l'article R 410-12 du code de l'urbanisme, le certificat d'urbanisme informera le demandeur, lorsqu'il y aura lieu, que son terrain se trouve dans le secteur affecté par le bruit d'une infrastructure de transport terrestre bruyante.

Ce dispositif a vocation à informer le maître d'ouvrage du bâtiment, de l'existence de secteurs affectés par le bruit, dans lesquels il lui appartient de respecter les règles de construction définies par les arrêtés préfectoraux en matière d'isolation acoustique.

ARTICLE 7

Les communes concernées par le présent arrêté sont les suivantes :

Assas	Le Crès	Saint-Drézéry
Baillargues	Le Triadou	Saint-Gély-du-Fesc
Balaruc-les-Bains	Les Matelles	Saint-Geniès-des-Mourgues
Balaruc-le-Vieux	Loupian	Saint-Georges d'Orques
Beaulieu (*)	Lunel-Viel	Saint-Jean-de-Védas
Boisseron	Marsillargues	Saint-Just
Bouzigues	Mireval	Saint-Mathieu-de-Trévières
Candillargues	Montaud (*)	Saint-Nazaire-de-Pezan
Castries	Montbazin	Saint-Séries
Cazevieille	Montferrier-sur-Lez	St-Vincent-de-Barbeyrargues
Clapiers	Mudaison	Saturargues
Cournonsec	Murles	Saussan
Cournonterral	Palavas-les-Flots	Saussines
Fabrègues	Pérols	Sussargues
Gigean	Pignan	Teyran
Grabels	Poussan	Valergues
Guzargues	Prades-le-Lez	Vendargues
Jacou	Restinclières	Vérargues (*)
Juvignac	Saint-Aunès	Vic-la-Gardiole
La Grande-Motte	Saint-Brès	Villeneuve-les-Maguelone
Lansargues	Saint-Christol (*)	Villeveyrac
Lavérune	Saint-Clément-de-Rivière	

(*) communes affectées uniquement par les secteurs de nuisance

ARTICLE 8

Le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Hérault, les Maires des communes concernées et la Directrice Départementale des Territoires et de la Mer de l'Hérault, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera affiché, durant un mois, à la mairie des communes concernées.

Une copie du présent arrêté sera également adressée :

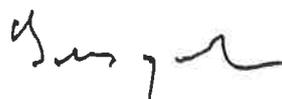
- au Président du Conseil Général de l'Hérault,
- aux Présidents des communautés d'agglomération de Montpellier, du bassin de Thau (Sète) et du pays de l'Or (Maugio),
- aux Maires des communes concernées.

ARTICLE 9

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs du Département de l'Hérault et de son affichage en mairie des communes concernées.

Fait à Montpellier, le **21 MAI 2014**

Le Préfet,



Pierre de BOUSQUET

Le présent arrêté peut être déféré au Tribunal Administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

PLU approuvé par DCM le 14 Juin 2017		Dossier approuvé par le Conseil Municipal en date du Visa :
REVISION	MODIFICATIONS	
N°1	N°	
N°	N°	
N°	N°	

0 - Pièces administratives

1 - Rapport de Présentation

2 - PADD

3 - Orientations d'Aménagement et de Programmation

4 - Règlement

5 - Pièces graphiques

6 - Annexes

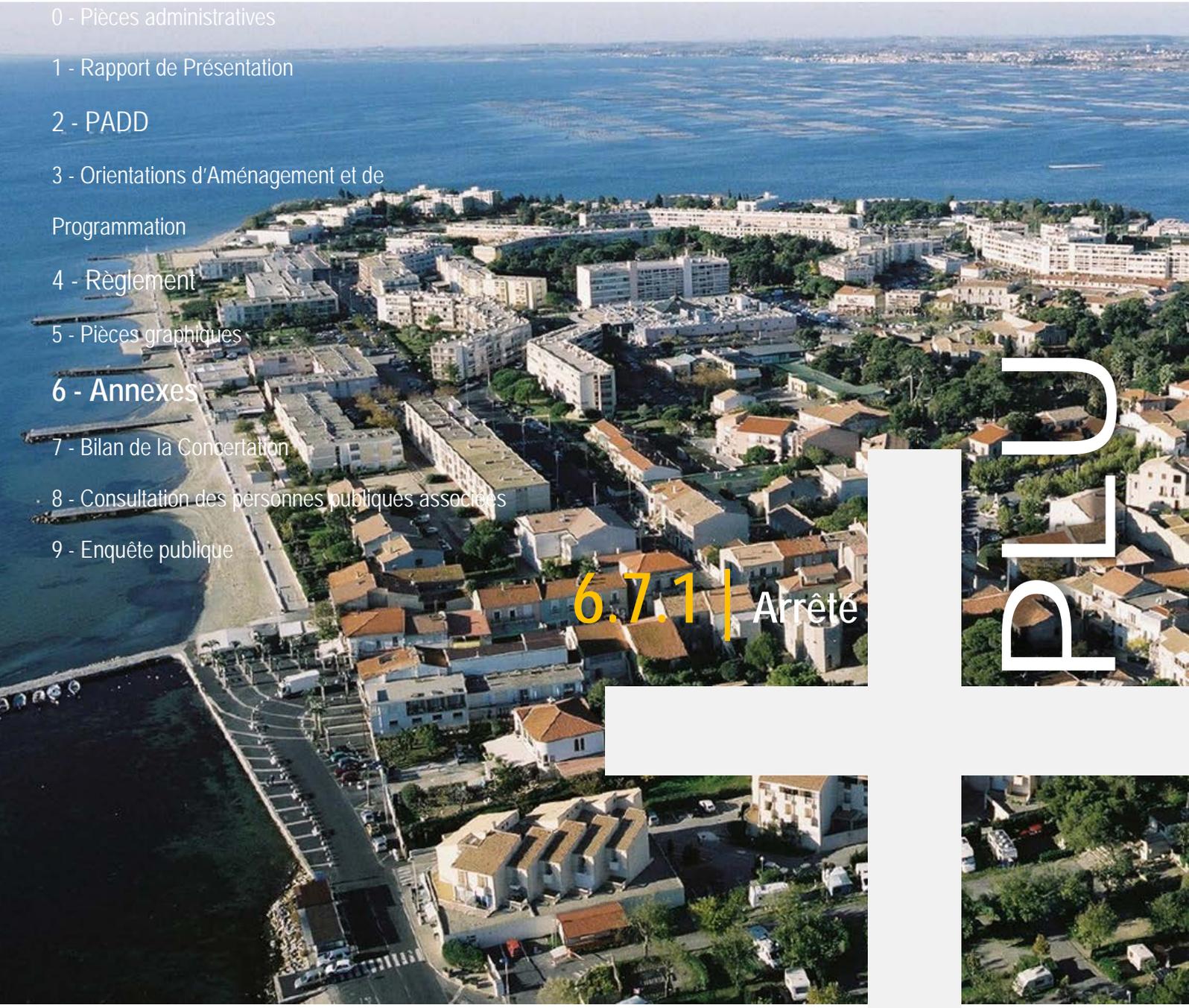
7 - Bilan de la Concertation

8 - Consultation des personnes publiques associées

9 - Enquête publique

6.7.1 | Arrêté

**D
P
L**



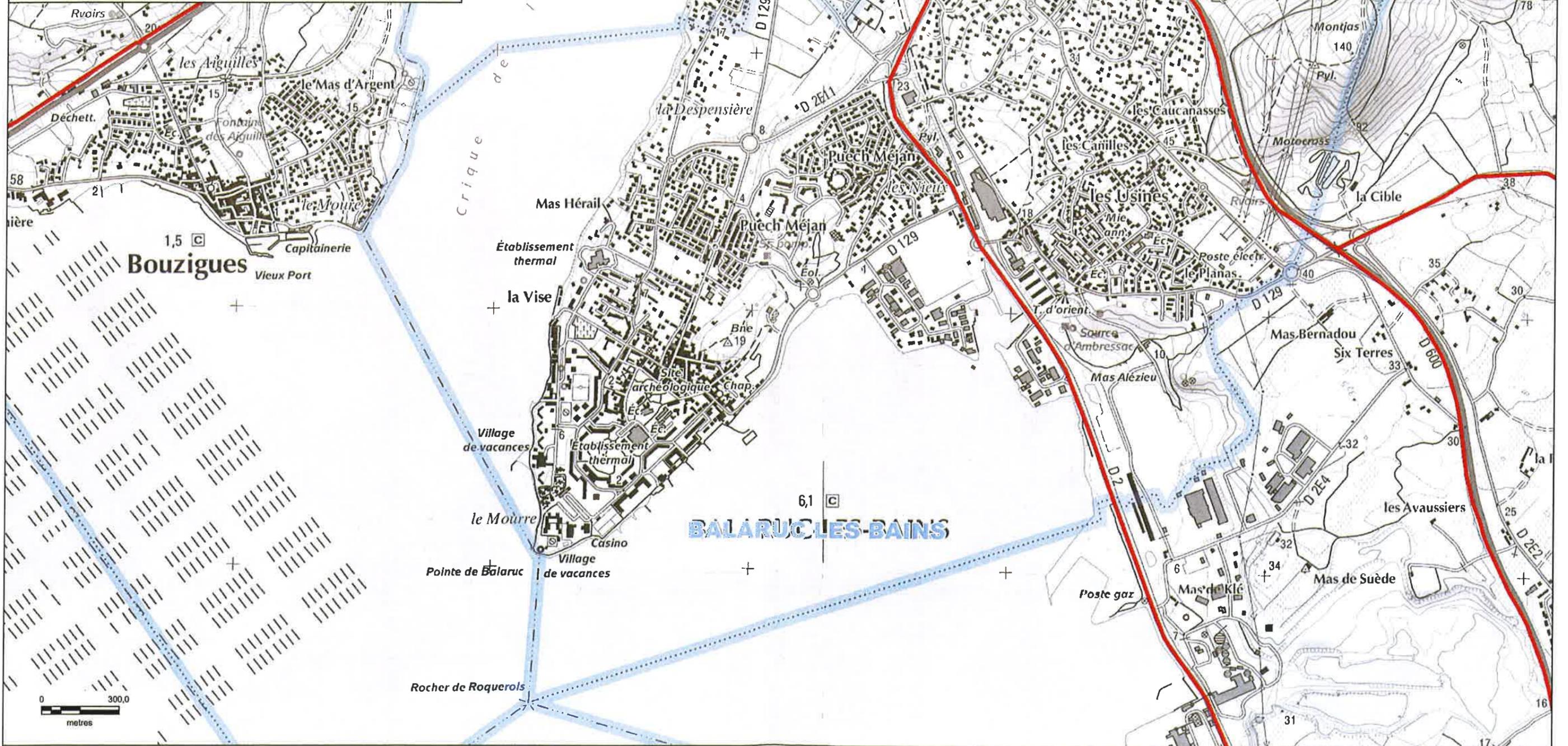


MISE À JOUR DU CLASSEMENT SONORE
DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES
DES TRANSPORTS TERRESTRES
DU DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT

Direction Départementale
des Territoires et de la Mer
de l'Hérault

Niveau sonore de référence LAeq (6h00-22h00) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h00-6h00) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1	d = 300 m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	d = 250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	d = 100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	d = 30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	d = 10 m

- Limite communale
- Infrastructure en service
- Infrastructure en projet



OBLIGATION REGLEMENTAIRE RELATIVES AU CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRE PREVUES A L'ARTICLE R 123-13 et R 123-14 DU CODE DE L'URBANISME.

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

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme,
 le ministre du travail et des affaires sociales,
 le ministre de l'intérieur,
 le ministre de l'environnement,
 le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation,
 le ministre délégué au logement et le secrétaire d'Etat aux transports,

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R. 111-4-1 ;
 Vu le code de l'urbanisme, et notamment ses articles R. 111-1, R. 111-3-1, R. 123-19, R. 123-24, R. 311-10, R. 311-10-2, R. 410-13 ;
 Vu la loi no 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment son article 13 ;
 Vu le décret no 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, et notamment ses articles 3, 4 et 7 ;
 Vu le décret no 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;
 Vu l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur ;
 Vu l'arrêté du 24 mars 1982 relatif à l'aération des logements ;
 Vu l'arrêté du 28 octobre 1994 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation, et notamment son article 9 ;
 Vu l'arrêté du 28 octobre 1994 relatif aux modalités d'application de la réglementation acoustique, et notamment son article 6 ;
 Vu l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières,

Arrêtent :

Art. 1er. - Cet arrêté a pour objet, en application des dispositions du décret no 95-21 du 9 janvier 1995 susvisé : - de déterminer, en fonction des niveaux sonores de référence diurnes et nocturnes, les cinq catégories dans lesquelles sont classées les infrastructures de transports terrestres recensées ; - de fixer la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit situés de part et d'autre de ces infrastructures ; - de fixer les modalités de mesure des niveaux sonores de référence et les prescriptions que doivent respecter les méthodes de calcul prévisionnelles ; - de déterminer, en vue d'assurer la protection des occupants des bâtiments d'habitation à construire dans ces secteurs, l'isolement acoustique minimal des façades des pièces principales et cuisines contre les bruits des transports terrestres, en fonction des critères prévus à l'article 7 du décret susvisé.

TITRE Ier

CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES PAR LE PREFET

Art. 2. - Les niveaux sonores de référence, qui permettent de classer les infrastructures de transports terrestres recensées et de déterminer la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit, sont : - pour la période diurne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, pendant la période de 6 heures à 22 heures, noté LAeq (6 heures-22 heures), correspondant à la contribution sonore de l'infrastructure considérée ; - pour la période nocturne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, pendant la période de 22 heures à 6 heures, noté LAeq (22 heures-6 heures), correspondant à la contribution sonore de l'infrastructure considérée. Ces niveaux sonores

sont évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NF S 31-130 « Cartographie du bruit en milieu extérieur », à une hauteur de cinq mètres au-dessus du plan de roulement et : - à deux mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les « rues en U » ; - à une distance de l'infrastructure (*) de dix mètres, augmentés de 3 dB (A) par rapport à la valeur en champ libre pour les tissus ouverts, afin d'être équivalents à un niveau en façade. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant. Les notions de rues en U et de tissu ouvert sont définies dans la norme citée précédemment.

Art. 3. - Les niveaux sonores de référence visés à l'article précédent sont évalués :
 - pour les infrastructures en service, dont la croissance prévisible ou possible du trafic ne peut conduire à modifier le niveau sonore de plus de 3 dB (A), par calcul ou mesures sur site à partir d'hypothèses de trafic correspondant aux conditions de circulation moyennes représentatives de l'ensemble de l'année ;
 - pour les infrastructures en service, dont la croissance prévisible ou possible du trafic peut conduire à modifier le niveau sonore de plus de 3 dB (A), par calcul à partir d'hypothèses de trafic correspondant à la situation à terme ;
 - pour les infrastructures en projet, qui ont donné lieu à l'une des mesures prévues à l'article 1er du décret no 95-21 du 9 janvier 1995, par calcul à partir des hypothèses de trafic retenues dans les études d'impact ou les études préalables à l'une de ces mesures.
 Les calculs sont réalisés conformément à la norme NF S 31-130, en considérant un sol réfléchissant, un angle de vue de 180°, un profil en travers au niveau du terrain naturel, un type d'écoulement fluide ou pulsé, et sans prendre en compte les obstacles situés le long de l'infrastructure. En l'absence de données de trafic, des valeurs forfaitaires par files de circulation peuvent être utilisées. Les mesures sont réalisées, le cas échéant, conformément aux normes Pr S 31-088 « Mesurage du bruit dû au trafic ferroviaire en vue de sa caractérisation » et NF S 31-130, annexe B, pour le bruit routier, aux points de référence, dans les conditions définies à l'article 2 ci-dessus.

Art. 4. - Le classement des infrastructures de transports terrestres et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence, dans le tableau suivant :

Niveau de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau de référence LAeq (22h-6h) 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 ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	d = 250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	d = 100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	d = 30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 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 sur un tronçon de l'infrastructure de transports terrestres il existe une protection acoustique par couverture ou tunnel, il n'y a pas lieu de classer le tronçon considéré. 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 deux catégories différentes, l'infrastructure est classée dans la catégorie la plus bruyante.

TITRE II

DETERMINATION DE L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE MINIMAL DES BATIMENTS D'HABITATION CONTRE LES BRUITS DES TRANSPORTS TERRESTRES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE DU BATIMENT

Art. 5. - En application du décret no 95-21 du 9 janvier 1995 susvisé, les pièces principales et cuisines des logements dans les bâtiments d'habitation à construire dans le secteur de nuisance d'une ou plusieurs infrastructures de transports terrestres doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs. Cet isolement est déterminé de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 6 ci-après. Toutefois, le maître d'ouvrage du bâtiment à construire peut déduire la valeur de l'isolement d'une évaluation plus précise des niveaux sonores en façade, s'il souhaite prendre en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, l'implantation de la construction dans le site, et, le cas échéant, l'influence des conditions météorologiques locales. Cette évaluation est faite sous sa responsabilité selon les modalités fixées à l'article 7 du présent arrêté.

Art. 6. - Selon la méthode forfaitaire, la valeur d'isolement acoustique minimal des pièces principales et cuisines des logements contre les bruits extérieurs est déterminée de la façon suivante. On distingue deux situations, celle où le bâtiment est construit dans une rue en U, celle où le bâtiment est construit en tissu ouvert.

A. - Dans les rues en U

Le tableau suivant donne la valeur de l'isolement minimal en fonction de la catégorie de l'infrastructure, pour les pièces directement exposées au bruit des transports terrestres :

Catégorie	Isolement minimal DnAT
1	45 dB(A)
2	42 dB(A)
3	38 dB(A)
4	35 dB(A)
5	30 dB(A)

Ces valeurs sont diminuées, sans toutefois pouvoir être inférieures à 30 dB (A) :
 - en effectuant un décalage d'une classe d'isolement pour les façades latérales ;
 - en effectuant un décalage de deux classes d'isolement pour les façades arrière.

B. - En tissu ouvert

Le tableau suivant donne, par catégorie d'infrastructure, la valeur de l'isolement minimal des pièces en fonction de la distance entre le bâtiment à construire et : - pour les infrastructures routières, le bord extérieur de la chaussée la plus proche ; - pour les infrastructures ferroviaires, le bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

distance (2)	0	10	15	20	25	30	40	50	65	80	100	125	160	200	250	300
1	45	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30		
2	42	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30					
3	38	36	35	34	33	32	31	30								
4	35	33	32	31	30											
5	30															

Les valeurs du tableau tiennent compte de l'influence de conditions météorologiques standards.

Elles peuvent être diminuées de façon à prendre en compte l'orientation de la façade par rapport à l'infrastructure, la présence d'obstacles tels qu'un écran ou un bâtiment entre l'infrastructure et la façade pour laquelle on cherche à déterminer l'isolement, conformément aux indications du tableau suivant :

Situation	Description	Correction
Façade en vue	Depuis la façade, on voit directement la totalité de l'infrastructure, sans obstacles qui la masquent.	Pas de correction
Façade protégée ou partiellement protégée par des bâtiments	Il existe, entre la façade concernée et la source de bruit (l'infrastructure), des bâtiments qui masquent le bruit : -en partie seulement (le bruit peut se propager par des trouées assez larges entre les bâtiments) -en formant une protection presque complète, ne laissant que de rares trouées pour la propagation du bruit	-3 dB(A) -6 dB(A)
Portion de façade masquée (1) par un écran, une butte de terre ou un obstacle naturel	La portion de façade est protégée par un écran de hauteur comprise entre 2 et 4 mètres : -à une distance inférieure à 150 mètres -à une distance supérieure à 150 mètres La portion de façade est protégée par un écran supérieur à 4 mètres : -à une distance inférieure à 150 mètres -à une distance supérieure à 150 mètres	- 6 dB(A) - 3 dB(A) - 9 dB(A) - 6 dB(A)
Façade en vue indirecte d'un bâtiment	La façade bénéficie de la protection du bâtiment lui même : -façade latérale (2) -façade arrière	- 3 dB(A) - 9 dB(A)

La valeur obtenue après correction ne peut en aucun cas être inférieure à 30 dB (A). Que le bâtiment à construire se situe dans une rue en U ou en tissu ouvert, lorsqu'une façade est située dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, une valeur d'isolement est déterminée pour chaque infrastructure selon les modalités précédentes. Si la plus élevée des valeurs d'isolement obtenues est supérieure de plus de 3 dB (A) aux autres, c'est cette valeur qui sera prescrite pour la façade concernée. Dans le cas contraire, la valeur d'isolement prescrite est égale à la plus élevée des valeurs obtenues pour chaque infrastructure, augmentée de 3 dB (A). Lorsqu'on se situe en tissu ouvert, l'application de la réglementation peut consister à respecter : - soit la valeur d'isolement acoustique minimal directement issue du calcul précédent ; - soit la classe d'isolement de 30, 35, 38, 42, ou 45 dB (A), en prenant, parmi ces valeurs, la limite immédiatement supérieure à la valeur calculée selon la méthode précédente.

Art. 7. - Lorsque le maître d'ouvrage effectue une estimation précise du niveau sonore en façade, en prenant en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, l'implantation de sa construction dans le site, ainsi que, le cas échéant, les conditions météorologiques locales, il évalue la propagation des sons entre l'infrastructure et le futur bâtiment : - par calcul selon des méthodes répondant aux exigences de l'article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ; - à l'aide de mesures réalisées selon les normes NF S 31-085 pour les infrastructures

routières et Pr S 31-088 pour les infrastructures ferroviaires. Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour chaque infrastructure, routière ou ferroviaire, en se recalant sur les valeurs suivantes de niveau sonore au point de référence, définies en fonction de la catégorie de l'infrastructure :

Catégorie	Niveau sonore au pt de référence, période diurne (en dB(A))	Niveau sonore au pt de référence, période nocturne (en dB(A))
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

L'application de la réglementation consiste alors à respecter la valeur d'isolement acoustique minimal déterminée à partir de cette évaluation, de telle sorte que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisines soit égal ou inférieur à 35 dB (A) en période diurne et 30 dB (A) en période nocturne, ces valeurs étant exprimées en niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, de 6 heures à 22 heures pour la période diurne, et de 22 heures à 6 heures pour la période nocturne. Cette valeur d'isolement doit être égale ou supérieure à 30 dB (A). Lorsqu'un bâtiment à construire est situé dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, on appliquera pour chaque local la règle définie à l'article précédent.

Art. 8. - Les valeurs d'isolement obtenues par application des articles 6 et 7 s'entendent pour des pièces et locaux ayant une durée de réverbération de 0,5 seconde à toutes les fréquences. Le bâtiment est considéré comme conforme aux exigences minimales requises en matière d'isolation acoustique contre les bruits extérieurs lorsque le résultat de mesure de l'isolement acoustique normalisé atteint au moins la limite obtenue selon l'article 6 ou l'article 7, dans les conditions définies par les arrêtés du 28 octobre 1994 susvisés. La mesure de l'isolement acoustique de façade est effectuée suivant la norme NF S 31-057 << vérification de la qualité acoustique des bâtiments >>, dans les locaux normalement meublés, les portes et fenêtres étant fermées. Toutefois, lorsque cet isolement a été déterminé selon la méthode définie à l'article 7, il est nécessaire de vérifier aussi la validité de l'estimation du niveau sonore en façade réalisée par le maître d'ouvrage. Dans ce cas, la vérification de la qualité acoustique des bâtiments porte également sur l'évaluation du niveau sonore à deux mètres en avant des façades des locaux, par calcul selon la convention définie à l'article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995 susvisé, ou bien par mesure selon les normes en vigueur.

Art. 9. - Les exigences de pureté de l'air et de confort thermique en saison chaude doivent pouvoir être assurées tout en conservant pour les logements l'isolement acoustique requis par le présent arrêté, donc en maintenant fermées les fenêtres exposées au bruit dans les pièces suivantes : - dans toutes les pièces principales et la cuisine lorsque l'isolement prévu est supérieur ou égal à 40 dB (A) ; - dans toutes les pièces principales lorsque l'isolement prévu est supérieur ou égal à 35 dB (A) ; - uniquement dans les chambres lorsque l'isolement prévu est compris entre 30 et 35 dB (A). La satisfaction de l'exigence de pureté de l'air consiste à respecter l'arrêté du 24 mars 1982 relatif à l'aération des logements, les fenêtres mentionnées ci-dessus restant closes. La satisfaction de l'exigence de confort thermique en saison chaude est ainsi définie : la construction et l'équipement sont tels que l'occupant peut maintenir la température des pièces principales et cuisines à une valeur au plus égale à 27 °C, du moins pour tous les jours où la température extérieure moyenne n'excède pas la valeur donnée dans l'annexe au présent arrêté. La température d'une pièce est la température de l'air au centre de la pièce à 1,50 mètre au-dessus du sol.

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 10. - Les dispositions prévues à l'article 6 de l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur sont abrogées. Les dispositions prévues à l'article 3 et à l'annexe I de l'arrêté du 6 octobre 1978 précité continuent à s'appliquer jusqu'à la date d'entrée en vigueur des mesures prises en application de l'article 5 du décret no 95-21 du 9 janvier 1995 susvisé.

Art. 11. - Le directeur des routes, le directeur des libertés publiques et des affaires juridiques, le directeur de la prévention des pollutions et des risques, le directeur général des collectivités locales, le directeur de l'habitat et de la construction, le directeur des transports terrestres et le directeur général de la santé sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 30 mai 1996.

Le ministre de l'environnement,
 Pour le ministre et par délégation :
 Le directeur de la prévention des pollutions et des risques, délégué aux risques majeurs,
 G. Defrance
 Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme,
 Pour le ministre et par délégation :
 Le directeur des routes,
 C. Leyrit
 Le ministre du travail et des affaires sociales,
 Pour le ministre et par délégation :
 Le directeur général de la santé,
 J.-F. Girard
 Le ministre de l'intérieur,
 Pour le ministre et par délégation :
 Le directeur des libertés publiques et des affaires juridiques,
 J.-P. Faugère
 Le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation,
 Pour le ministre et par délégation :
 Le directeur général des collectivités locales,
 M. Thénault
 Le ministre délégué au logement,
 Pour le ministre et par délégation :
 Le directeur de l'habitat et de la construction,
 P.-R. Lemas
 Le secrétaire d'Etat aux transports,
 Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :
 Le directeur des transports terrestres,
 H. du Mesnil

(*) Cette distance est mesurée : - pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche ; - pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche. A N N E X E La valeur de la température moyenne quotidienne extérieure visée à l'article 9 est de 20 oC, 22 oC, 24 oC et 26 oC, respectivement pour chacune des zones climatiques E 1, E 2, E 3 et E 4 définies dans le tableau ci-dessous :

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO no 0149 du 28/06/96 Page 9694 a 9700



LA PREVENTION DU BRUIT DES INFRASTRUCTURES - Le classement sonore des transports terrestres -

1/4

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres constitue un dispositif réglementaire préventif. Il se traduit par la classification du réseau de transports terrestres en tronçons auxquels sont affectées une catégorie sonore, ainsi que par la délimitation de secteurs dits « affectés par le bruit », dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée. Arrêtées et publiées par le préfet après consultation des communes concernées, les informations du classement sonore doivent être reportées par la collectivité locale compétente dans les annexes informatives du Plan Local d'Urbanisme.

Le classement sonore n'est donc ni une servitude, ni un règlement d'urbanisme, mais une règle de construction fixant les performances acoustiques minimales que les futurs bâtiments devront respecter.

Il constitue également une base d'informations utile à l'établissement d'un plan d'actions complémentaires à la réglementation sur l'isolation acoustique des locaux.

Ses modalités d'élaboration seront probablement modifiées pour intégrer les changements récemment introduits par la directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

les textes

Article L. 571-10 du code de l'environnement

Décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 (JO du 10 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

Articles R. 123-13, R. 123-14 et R. 123-22 du code de l'urbanisme (références qui pourront faire être modifiées prochainement, le code de l'urbanisme faisant actuellement l'objet d'un projet de réforme, en vue de la simplification du droit)

Articles R. 111-4-1 et R. 111-23-1 à 3 du code de la construction et de l'habitation

Arrêté du 30 mai 1996 (JO du 28 juin 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

Circulaire du 25 juillet 1996 (DPPR) relative à la réglementation du classement des infrastructures de transports terrestres (et la note technique annexée à celle-ci).

Cf. page suivante...

Les dispositions actuellement en vigueur :

Quelle est l'autorité responsable du classement sonore ?

Le classement sonore est arrêté et publié au recueil des actes administratifs par le préfet de département, après consultation des communes concernées. Les communes peuvent néanmoins proposer au préfet le classement des infrastructures de transports terrestres sur tout ou partie du territoire communal.

Quelles sont les réseaux de transports terrestres concernés ?

Toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour doivent être classées, quel que soit leur statut (national, départemental ou communal). Il en est de même des infrastructures ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour, ainsi que des infrastructures ferroviaires urbaines et des lignes de transports collectifs en site propre de plus de 100 trains ou bus par jour.

Quelles sont les incidences du classement sonore ?

Les tronçons d'infrastructures, homogènes du point de vue de leur émission sonore, sont classées en cinq catégories en fonction des niveaux sonores calculés ou mesurés à leurs abords¹.

Des secteurs, dits « affectés par le bruit », sont ainsi déterminés de part et d'autre des infrastructures classées : leur profondeur à partir du bord de l'infrastructure varie de 10 à 300 mètres selon la catégorie sonore.

Les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement et de santé, ainsi que les hôtels venant s'édifier dans ces secteurs devront présenter des isolements acoustiques (qui caractérise la « résistance » de la façade, fenêtres fermées, à la transmission du bruit provenant de l'extérieur) compris entre 30 et 45 dB(A) de

¹ NB : les indicateurs de bruit réglementaires actuellement en vigueur sont les $L_{Aeq}(6h-22h)$ et $L_{Aeq}(22h-6h)$ définis par la norme NF S 31-110 ; par homogénéité, ces indicateurs pourront être remplacés, à terme, par les indicateurs $L_{Aeq}(6h-18h)$, $L_{Aeq}(18h-22h)$ et $L_{Aeq}(22h-6h)$, imposés par la directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 (JOCE du 18 juillet 2002)



LA PREVENTION DU BRUIT DES INFRASTRUCTURES - Le classement sonore des transports terrestres -

2/4

les textes (suite)

3 Arrêtés du 25 avril 2003 (JO du 28 mai 2003) relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement ; de santé ; et dans les hôtels.

circulaire du 25 avril 2003 (DPPR-DGUHC-DHOS-DGS) relative à l'application de la réglementation acoustique des bâtiments autres que d'habitation

circulaire du 25 mai 2004 (DPPR-DR-DTT-DIV) relative au bruit des transports terrestres

manière à ce que les niveaux de bruit résiduels intérieurs ne dépassent pas 35dB(A) de jour et 30 dB(A) de nuit².

La réglementation relative au classement sonore ne vise donc pas à interdire de futures constructions ni à réglementer leur implantation ou leur hauteur (elle ne constitue ainsi pas un règlement d'urbanisme), mais à faire en sorte que celles-ci soient suffisamment insonorisées (elle se traduit par une règle de construction).

Quelles sont les obligations des collectivités locales ?

Les maires des communes concernées ont l'obligation d'afficher en mairie les arrêtés préfectoraux de classement sonore pendant un mois au moins.

La collectivité locale compétente en matière d'urbanisme doit reporter les périmètres des secteurs affectés par le bruit, ainsi que les prescriptions d'isolement acoustique arrêtés par le préfet, dans les annexes informatives du PLU.

Cette formalité, essentielle pour garantir l'information des particuliers et des professionnels sur les règles acoustiques applicables dans les secteurs affectés par le bruit, est obligatoire. Elle est effectuée par un arrêté de mise à jour pris par la collectivité locale compétente en matière d'urbanisme (voir article R. 123-22 du code de l'urbanisme).

Ce qui peut être fait au delà des obligations réglementaires :

Informier davantage le public sur les implications réglementaires issues du classement sonore pour leur projet de construction

Bien que cela ne soit plus une obligation, il est particulièrement recommandé d'informer le demandeur d'un certificat d'urbanisme de la localisation du terrain concerné dans un secteur affecté par le bruit, de lui préciser la catégorie sonore de l'infrastructure concernée, et de lui fournir les informations figurant dans l'arrêté préfectoral de classement sonore sur les prescriptions d'isolement acoustique à respecter dans la mesure où il est envisagé de réaliser un bâtiment d'habitation, un établissement d'enseignement, de santé ou un hôtel.

Il est également particulièrement recommandé d'intégrer, en annexe à la carte communale, la carte des secteurs affectés par le bruit et les prescriptions d'isolement acoustique arrêtées par le préfet.

Ces mesures de bon sens concourent à la meilleure information des particuliers ou des professionnels de la construction.

² Ces exigences pourront évoluer suite à la transposition de la directive n° 2002/49/CE du 25 juin 2002 (voir fiche correspondante).



LA PREVENTION DU BRUIT DES INFRASTRUCTURES - Le classement sonore des transports terrestres -

3/4

Exploiter les informations du classement sonore en vue de mettre en œuvre une politique locale de prévention et de réduction du bruit des transports terrestres

La connaissance des catégories sonores des infrastructures de transports terrestres et des secteurs affectés par le bruit peut être utilisée en vue de planifier, dans ces secteurs, des actions de lutte contre le bruit complémentaires aux règles d'isolation acoustique.

La carte des secteurs affectés par le bruit fournit en particulier une première information sur l'exposition au bruit des transports terrestres : elle représente en fait des zones où les niveaux sonores dans l'environnement dépassent ou risquent de dépasser à terme le niveau de 60 dB(A) en période de jour (en $L_{Aeq}(6h-22h)$) du seul fait des infrastructures de transports terrestres. Les enquêtes de gêne révèlent que cette dose de bruit est généralement perçue comme étant « gênante » par 25% des personnes enquêtées, et, qu'au delà de ce niveau, la proportion de personnes gênées croît très rapidement.

La carte des tronçons classés selon leur catégorie sonore complète l'information précédente et permet notamment de repérer les tronçons d'infrastructures les plus bruyantes, et donc les secteurs affectés par le bruit où les niveaux sont les plus critiques. On notera en particulier que les infrastructures de catégories 1 à 3 sont susceptibles d'émettre des niveaux sonores gênants pour plus de 80% des personnes enquêtées ou à l'origine d'effets néfastes sur le sommeil.

Compte tenu de ces informations, les collectivités compétentes pourraient décliner dans leurs documents de planification (voir fiches SCoT, PDU, PLU, carte communale) un véritable plan local d'actions, cohérentes dans les domaines de l'urbanisme et des déplacements, ciblées sur les secteurs affectés par le bruit, en vue d'y prévenir ou réduire l'exposition au bruit des transports terrestres.

Se préparer à l'entrée en vigueur des textes de transposition de la directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002

Cette directive implique une adaptation des modalités actuelles de classement sonore des infrastructures de transports terrestres ainsi que des exigences d'isolation acoustique applicables au bâtiments édifiés dans les secteurs affectés par le bruit (voir fiche correspondante).

D'ores et déjà, le dispositif de classement sonore a été adapté par circulaire du 25 mai 2004, afin :

- d'améliorer l'information du public en mettant en ligne sur internet les informations relatives aux voies classées ;³
- de procéder au réexamen des données de classement sonore tous les 5 ans.

³ Cette nouvelle disposition concerne les services de l'Etat en charge du classement sonore et s'ajoute à l'obligation faite aux collectivités locales compétentes en urbanisme, de reporter les données de classement dans les documents d'urbanisme (rappel).



LA PREVENTION DU BRUIT DES INFRASTRUCTURES - Le classement sonore des transports terrestres -

4/4

Au-delà des adaptations déjà déclenchées, il faut noter, parmi les autres changements qui peuvent être anticipés, celui qui pourrait concerner les périodes d'évaluation des indicateurs de bruit qui devront être évalués entre 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h (au lieu des périodes encore en vigueur 6h-22h et 22h-6h).

⇒ Il est notamment recommandé de préparer les bases de données de prévisions de trafic (débits, vitesses, allures par catégories de véhicules sur les réseaux) sur chacune de ces trois périodes afin de permettre la mise à jour des classements sonores en fonction des nouveaux indicateurs ainsi que la réalisation des cartes de bruit exigées par la directive.

Pour en savoir plus :

- *Guide méthodologique « Classement sonore des infrastructures de transports terrestres », METLTM/Certu (mars 1998)*

*Edition : octobre 2005
Contact : Jérôme LARIVÉ*



Ministère de l'Ecologie
et du Développement Durable

*DPPR / Mission Bruit
Tél. 01 42 19 15 41 – Fax. ~15 93
M.él. mission-bruit@ecologie.gouv.fr
Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable
20, Av. de Ségur – 75302 Paris SP 07
Site Internet : <http://www.ecologie.gouv.fr>
(rubriques « risques et pollutions », puis « bruit » ...)*



PREFET DE L'HERAULT

**Direction Départementale
des Territoires et de la Mer**

Service Environnement
et Aménagement Durable du Territoire

Unité Mobilité Bruit Déchets Publicité

**Note relative à la politique de lutte contre
le bruit et au classement sonore des
infrastructures de transport terrestre**

mise à jour le 13/06/2014

La politique nationale pour réduire les nuisances sonores, engagée depuis la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992, relative à la lutte contre le bruit, s'articule autour de deux lignes directrices pour ce qui concerne les transports terrestres.

Le classement sonore des voies bruyantes et la définition des secteurs où l'isolation des locaux doit être renforcée pour une meilleure protection :

Les bâtiments à construire situés dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre le bruit extérieur. Ces prescriptions sont fixées par l'arrêté du 30 mai 1996, la circulaire du 25 juillet 1996 pour les bâtiments d'habitation, l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996, et par 3 arrêtés et une circulaire du 25 avril 2003 pour les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels.

Ces textes ont été codifiés dans la partie réglementaire du code de l'environnement. Désormais ce sont les articles L 571-10 et R 571-32 à R 571-43 qui réglementent le classement des infrastructures de transport terrestre.

La prise en compte du bruit lors de la construction ou la modification significative d'infrastructures :

Les maîtres d'ouvrage d'infrastructures doivent prendre en compte les nuisances sonores dans la construction de voies nouvelles et la modification significative de voies existantes, et s'engager à ne pas dépasser des valeurs seuils de niveaux sonores. Ces prescriptions sont fixées par les articles R 571-44 à R 571-52-1.

Vers une meilleure protection

Les citoyens vivent le bruit comme une des premières atteintes à leur environnement. La nuisance sonore engendrée par les transports terrestres est la plus fortement ressentie. Pourtant, elle ne fait l'objet que d'un faible nombre des plaintes spontanées, et est souvent considérée comme une fatalité.

La loi bruit du 31 décembre 1992 a fixé les bases d'une nouvelle politique de protection contre le bruit des transports :

Les maîtres d'ouvrage doivent s'assurer et s'engager à ne pas dépasser les valeurs seuils de niveau sonore lors de toute modification ou création d'infrastructures de transport (article L 571-9 du Code de l'Environnement, arrêté du 30 mai 1996 et arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996)	Les constructeurs doivent doter leurs bâtiments d'un isolement acoustique adapté aux bruits de l'espace extérieur, et notamment des voies bruyantes existantes ou en projet (article L 571-10 du Code de l'Environnement, arrêté du 30 mai 1996 et arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996)
---	---

Parallèlement à ce dispositif qui s'adresse aux nouvelles constructions, des observatoires départementaux du bruit et des plans de résorption des « points noirs du bruit » ont été mis en place par les pouvoirs publics.

La prise en compte du bruit des transports dans la construction

Les infrastructures de transport terrestre sont classées en fonction de leur niveau sonore à partir duquel sont déterminés des secteurs de nuisances. L'isolation phonique des constructions nouvelles implantées dans ces secteurs doit être déterminée selon leur exposition sonore.

Le Classement en 7 questions

1 Qu'est-ce que le classement sonore ?

Les infrastructures de transport terrestre sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée, ou à partir du bord du rail extérieur, de chaque infrastructure classée.

2 Qui définit le classement ?

C'est le Préfet qui, par arrêté, ratifie le classement sonore des infrastructures. Il recueille préalablement l'avis des communes concernées. Le classement sonore est publié au recueil des actes administratifs.

3 Quelles sont les infrastructures concernées ?

Il s'agit des infrastructures existantes et celles en projet (avec DUP, PIG, emplacement réservé dans les documents d'urbanisme) dont le trafic réel ou estimé, est supérieur à un seuil minimal différent selon le type d'infrastructure :

- Les routes et rues écoulant un trafic supérieur à 5 000 véhicules par jour,
- Les voies de chemin de fer interurbaines de plus de 50 trains par jour,
- Les voies de chemin de fer urbaines de plus de 100 trains par jour,
- Les lignes de transports en communs en site propre de plus de 100 rames par jour,

4 Qu'est ce qu'un secteur affecté par le bruit ?

C'est une zone qui s'étend de part et d'autre d'une infrastructure classée. La largeur maximale du secteur dépend de la catégorie de l'infrastructure. Elle est de 10 m pour la catégorie 5, de 30 m pour la catégorie 4, de 100 m pour la catégorie 3, de 250 m pour la catégorie 2 et de 300 m pour la catégorie 1. Cette zone est destinée à couvrir l'ensemble du territoire où une isolation acoustique renforcée est nécessaire.

5 Quels sont les bâtiments concernés ?

Ce sont les bâtiments nouveaux à usage d'habitation, d'enseignement, de santé et d'action sociale.

6 Le classement sonore est-il une servitude ?

Non : bien que le classement doive être **reporté obligatoirement en ANNEXE des POS et PLU** conformément aux articles R 123-13 et R 123-14 du code de l'urbanisme, ce n'est qu'à titre informatif (l'annexe bruit doit comporter un plan matérialisant les secteurs affectés par le bruit ainsi qu'une copie du ou des arrêtés préfectoraux de classement ou bien la mention du lieu où ces actes peuvent être consultés). Il n'y a ni création de nouvelle règle d'urbanisme, ni règle d'inconstructibilité liée au bruit.

7 Quels sont les effets du classement sur la construction ?

L'isolement acoustique de façade devient une règle de construction à part entière (article R 111-4-1 du code de la construction et de l'habitation) sous la responsabilité du constructeur.

Le rôle des différents acteurs

Le Préfet	Il élabore un projet d'arrêté. Il consulte les communes qui ont alors 3 mois pour remettre leur avis. Il prend ensuite l'arrêté de classement. Cet arrêté est mis à jour tous les cinq ans.
La DDTM	Elle est chargée par le Préfet de mener à bien les études nécessaires à l'établissement de classement, et d'en suivre la mise en application.
La Commune	Elle est consultée par le Préfet. Elle reporte le classement en annexe des documents d'urbanisme, ou demande à l'autorité compétente sur son territoire en matière de PLU de le faire.
Les constructeurs	Ils dotent leurs bâtiments d'un isolement acoustique adapté aux bruits de l'espace extérieur, et notamment des voies bruyantes existantes ou en projet ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral de classement sonore.

Urbanisme – Construction et Voies Bruyantes

Les étapes clés de la prise en compte dans la construction :

Le Certificat d'Urbanisme (C.U.)	Le C.U. informe le pétitionnaire que son projet de construction est situé dans un secteur affecté par le bruit dû à une infrastructure de catégorie 1 à 5. Il doit aussi informer le pétitionnaire du type de tissu dans lequel se trouve son projet (ouvert ou en U) afin que le constructeur puisse déterminer la valeur de l'isolement minimal à prévoir.
Le Permis de Construire (P.C.)	La réglementation n'oblige pas à rappeler les dispositions acoustiques particulières sur le permis de construire. L'isolement acoustique de façade est une règle de construction que le titulaire du permis s'engage à respecter. Le service instructeur du permis de construire n'a plus à déterminer l'isolement acoustique requis: c'est le constructeur lui-même qui le détermine.
Le contrôle du règlement de construction	Un contrôle peut être réalisé selon la procédure classique, dans un délai de trois ans après l'achèvement des travaux.

Le classement sonore du département de l'Hérault

Il vient de faire l'objet d'une mise à jour intégrant les infrastructures nouvelles et les nouveaux projets ainsi que l'évolution des trafics.

L'Hérault dispose actuellement de 7 arrêtés préfectoraux de classement sonore :

→ 6 arrêtés en date du 21 mai 2014 :

- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0410 portant modification de l'arrêté préfectoral n° 2007-01-1064 du 1^{er} juin 2007, concernant le classement sonore des lignes de tramway de l'agglomération de Montpellier dans le département de l'Hérault.
- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0411 portant classement sonore des autoroutes dans le département de l'Hérault.
- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0412 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de moins de 10 000 habitants de l'arrondissement de Montpellier.
- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0413 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de plus de 10 000 habitants.
- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0414 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de moins de 10 000 habitants de l'arrondissement de Béziers.
- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0415 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de moins de 10 000 habitants de l'arrondissement de Lodève.

→ 1 arrêté en date du 1er juin 2007 :

- Arrêté n° 2007/01/1064 portant classement sonore des voies ferrées et des lignes de tramway dans le département de l'Hérault.

A noter que seuls les articles de l'arrêté préfectoral n° 2007/01/1064 du 1^{er} juin 2007 concernant le classement sonore des voies ferrées demeurent applicables : le classement sonore des lignes de tramway de l'agglomération de Montpellier a été révisé par l'arrêté n° DDTM34-2014-05-0410 du 21 mai 2014 ; la révision du classement sonore des voies ferrées dans l'Hérault est quant à elle remise à une date ultérieure, une procédure RFF au plan régional Languedoc-Roussillon devant être mise en oeuvre.

LA QUESTION DU BRUIT DANS LES P.L.U.

Un enjeu de Développement Durable



1 – Les textes et obligations relatives au bruit des infrastructures de transports terrestres

La Loi Bruit (n° 92-1444 du 31 décembre 1992) relative à la lutte contre le bruit a pour objet de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation (sans nécessité ou par manque de précaution) des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à leur environnement. Cette loi a été transcrite dans les articles L 571 du code de l'environnement.

Principaux textes réglementaires parus depuis 1992 en ce qui concerne les transports :

- 09/01/1995 décret 95-22 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres et arrêté du 5 mai 1995 concernant les routes (articles L 571-9 et R 571-44 à R 571-52 du code de l'environnement).
- 08/11/1999 arrêté relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.
- 12/06/2001 circulaire relative aux observatoires de bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs du bruit.
- 28/02/2002 instruction relative à la prise en compte dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures existantes.
- 06/10/2003 plan national d'actions contre le bruit.
- 25/05/2004 circulaire interministérielle relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

Par ailleurs :

- 25/06/2002 directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement
- 12/11/2004 ordonnance de transposition dans le droit français.
- 26/10/2005 loi 2005-1319 portant diverses adaptations au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.
- 24/03/2006 décret 2006-361 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- 03/04/2006 arrêté fixant la liste des grands aéroports concernés.
- 04/04/2006 arrêté spécifiant les attendus techniques.
- 07/06/2007 circulaire portant sur l'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement.
- 23/07/2008 circulaire précisant l'organisation de la réalisation des PPBE ainsi que leur contenu pour les infrastructures routières et ferroviaires nationales les plus circulées.

Les articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

L'article L 121-1 du code de l'urbanisme précise que le PLU, comme le SCOT ou la carte communale, doit déterminer les conditions permettant d'assurer, entre autres objectifs, la prévention et la réduction des nuisances sonores. Le document d'urbanisme doit donc prendre en compte, de manière forte, cette composante de l'environnement urbain.

2 – Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres

Sont concernées toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour, les infrastructures ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour, ainsi que les infrastructures ferroviaires urbaines et lignes de bus en site propre de plus de 100 trains ou bus par jour. Les secteurs affectés par le bruit sont déterminés de part et d'autre des bords extérieurs de la chaussée et varient de 10 à 300 m selon la catégorie déterminée en fonction des niveaux sonores et de divers paramètres (trafic, % PL, vitesse, pente...) :

Catégorie	1	2	3	4	5
Secteur	300 m	250 m	100 m	30 m	10 m

La réglementation ne vise pas à interdire de futures constructions (ce n'est donc pas une servitude d'utilité publique), mais à faire en sorte qu'elles soient suffisamment insonorisées. Il s'agit d'une règle de construction (relevant de la responsabilité du constructeur) et non d'urbanisme, qui fixe des normes d'isolation acoustique, selon la nature des constructions situées dans les secteurs affectés par le bruit.

En application des articles R 123-13 et R 123-14 du code de l'urbanisme, les ANNEXES des documents d'urbanisme indiquent, à titre d'information, sur un ou plusieurs documents graphiques **le périmètre des secteurs** situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées en application de l'article L 571-10 du code de l'environnement. A titre informatif également, les annexes comprennent **la référence des arrêtés préfectoraux correspondants et l'indication des lieux où ils peuvent être consultés**.

Pour une bonne compréhension du public, il paraît souhaitable de constituer un dossier « classement sonore » en annexe comportant, non seulement un plan matérialisant les secteurs affectés par le bruit et la référence aux arrêtés préfectoraux, mais également si possible :

- les arrêtés préfectoraux eux-mêmes,
- une note relative à la politique de lutte contre le bruit et au classement sonore,
- les textes relatifs aux prescriptions d'isolement acoustique.

Où en est le classement sonore dans l'Hérault ?

La révision du classement sonore de 2007 s'est achevée en 2014. Il vient de faire l'objet d'une mise à jour intégrant les infrastructures nouvelles et les nouveaux projets ainsi que l'évolution des trafics.

L'Hérault dispose actuellement de 7 arrêtés préfectoraux de classement sonore :

→ 6 arrêtés en date du 21 mai 2014 :

- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0410 portant modification de l'arrêté préfectoral n° 2007-01-1064 du 1^{er} juin 2007, concernant le classement sonore des lignes de tramway de l'agglomération de Montpellier dans le département de l'Hérault.

- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0411 portant classement sonore des autoroutes dans le département de l'Hérault.

- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0412 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de moins de 10 000 habitants de l'arrondissement de Montpellier.

- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0413 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de plus de 10 000 habitants.

- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0414 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de moins de 10 000 habitants de l'arrondissement de Béziers.

- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0415 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de moins de 10 000 habitants de l'arrondissement de Lodève.

→ 1 arrêté en date du 1er juin 2007 :

- Arrêté n° 2007/01/1064 portant classement sonore des voies ferrées et des lignes de tramway dans le département de l'Hérault.

A noter que seuls les articles de l'arrêté préfectoral n° 2007/01/1064 du 1^{er} juin 2007 concernant le classement sonore des voies ferrées demeurent applicables : le classement sonore des lignes de tramway de l'agglomération de Montpellier a été révisé par l'arrêté n° DDTM34-2014-05-0410 du 21 mai 2014 ; la révision du classement sonore des voies ferrées dans l'Hérault est quant à elle remise à une date ultérieure, une procédure RFF au plan régional Languedoc-Roussillon devant être mise en oeuvre.

En ce qui concerne les normes d'isolation acoustique, elles sont réglementées par les textes suivants :

- [Articles R 571-32 à R 571-43 du code de l'environnement.](#)
- [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.](#)
- [Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement.](#)
- [Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements de santé.](#)
- [Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les hôtels.](#)
- [Arrêté 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.](#)

L'intégralité des documents du classement sonore 2014 produits par la DDTM (arrêtés préfectoraux, cartes et tableaux associés propres à chacune des nombreuses communes concernées, fiche destinée au public) est publiée prochainement sur le site des services de l'Etat dans le département de l'Hérault à l'adresse suivante : <http://www.herault.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports-terrestres/Classement-sonore-dans-le-departement-de-l-Herault-2014-et-2007>

Les documents d'urbanisme doivent annexer le classement mis à jour soit à l'occasion d'une procédure en cours, soit par la procédure de mise à jour prévue à l'article R 123-22 du code de l'urbanisme.

3 – La prise en compte des nuisances sonores dans les documents d'urbanisme

Au delà du classement sonore, et de sa traduction dans les annexes, il convient aussi de prendre en compte plus largement la problématique bruit et notamment de déterminer les conditions permettant d'assurer la réduction des nuisances sonores. Le bruit est aujourd'hui considéré comme une nuisance majeure. Une réflexion et des choix justifiés doivent apparaître clairement dans le document d'urbanisme en s'appuyant sur le « *guide PLU et bruit – La boîte à outils de l'aménageur* » disponible en ligne sur le site des services de l'Etat dans le département de l'Hérault à l'adresse suivante : <http://www.herault.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports-terrestres/Bruit-et-Urbanisme>.

Afin que l'environnement sonore prenne rang dans la réflexion globale qui va conduire au projet d'aménagement et de développement durable, l'objectif du document d'urbanisme doit être de limiter le développement de l'urbanisation (notamment celle à usage d'habitation) dans les secteurs où les nuisances sonores sont importantes et notamment à proximité des infrastructures bruyantes. Il est donc nécessaire de procéder à un état des lieux et de définir des mesures spécifiques relatives à l'implantation et aux conditions de construction.

- Le rapport de présentation doit analyser l'état initial des nuisances sonores dues aux transports et exprimer les besoins liés à leur prévention et à leur réduction en justifiant les choix retenus.
- Le PADD peut prévoir des orientations d'urbanisme et d'aménagements pour prévenir et réduire le bruit dû aux transports. Il peut aussi décliner une description plus précise et plus technique des différentes actions.
- Le règlement peut fixer, pour les zones déterminées, des règles d'utilisation et d'occupation des sols telles que :
 - adapter la hauteur des bâtiments aux conditions de propagation du bruit,
 - imposer un retrait des constructions par rapport à l'alignement de la voie,
 - prévoir l'implantation des constructions,
 - autoriser, sous conditions, la réalisation d'écrans acoustiques,
 - réglementer les changements de destination,
 - mettre en place des zones « tampon »,
 - graduer les secteurs en fonction de leur niveau d'exposition et de leur sensibilité.

4 – La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

Au titre de l'article L 571-9 du code de l'environnement, tous les maîtres d'ouvrage routiers et ferroviaires et notamment l'Etat sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils règlementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux règles en vigueur. Les articles R 571-44 à R 571-52 précisent les prescriptions applicables. Les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et des 8 novembre 1999 et 23 juillet 2013 pour les voies ferrées, fixent les seuils à ne pas dépasser.

5 – La directive européenne de gestion du bruit dans l'environnement et sa mise en oeuvre dans le droit français

- Les grandes infrastructures de transports terrestres et aériens (l'aéroport de Montpellier Méditerranée n'est pas concerné), ainsi que les grandes agglomérations, doivent faire l'objet d'une cartographie des nuisances sonores qu'elles génèrent. Dans l'Hérault, seule l'Agglomération de Montpellier est concernée.
- Les cartes de bruit constituent le socle nécessaire à l'établissement des plans destinés à prévenir ou réduire le bruit dans les zones jugées prioritaires (PPBE).

Il s'agit d'évaluer et de prévenir les nuisances sonores résultant d'activités humaines, notamment les bruits émis par les moyens de transports terrestres et aériens ou des installations classées soumises à autorisation. Le but est de définir une approche commune afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition du bruit ambiant et d'en informer les populations.

Etape 1 : Cartes avant le 30 juin 2007 / Plans de prévention avant le 18 juillet 2008 pour :

- les agglomérations (unités urbaines INSEE) de plus de 250 000 habitants
- les routes de plus de 6 millions de véhicules par an (16400 véhicules/jour)
- les voies ferrées de plus de 60 000 passages de trains par an (164 trains par jour)
- les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an

L'agglomération de Montpellier (au sens du décret du 24 mars 2006) est constituée par les communes de Castelnau Le Lez, Clapiers, Le Crès, Grabels, Jacou, Juvignac, Montferrier, Montpellier, Saint Clément de Rivière, Saint Jean de Védas et Vendargues. Elle compte plus de 250 000 habitants et dispose de la compétence de lutte contre les nuisances sonores (arrêté du 13 juillet 2001). Le PPBE de l'agglomération de Montpellier a été approuvé le 1er avril 2010 et publié.

Toutes les cartes de bruit des grandes infrastructures de transport terrestres ont été publiées fin 2008. Le projet de PPBE de l'Etat, soumis à la consultation du public du 1er juin au 1er août 2010 a été approuvé par arrêté préfectoral du 3 février 2011.

S'agissant des PPBE des autres collectivités compétentes : CG projet de PPBE soumis à la consultation du public du 22 juin au 22 août 2011 ; Approbation du PPBE par délibération de l'Assemblée départementale en date du 30 janvier 2012.

Etape 2 : **Cartes avant le 30 juin 2012 / Plans de prévention avant le 18 juillet 2013** pour :

- les agglomérations de plus de 100 000 habitants
- les routes de plus de 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules/jour)
- les voies ferrées de plus de 30 000 passages de trains par an (82 trains par jour).

Les compétences

- **Pour les agglomérations**

- Les cartes de bruit : EPCI compétent en bruit ou commune
- Les PPBE : EPCI compétent en bruit ou commune

- **Pour les infrastructures**

- Les cartes de bruit : le Préfet – **Les cartes de bruit ont été élaborées et approuvées par arrêtés préfectoraux le 23 novembre 2012 pour le réseau routier et le 09 août 2013 pour le réseau ferroviaire.**

Elles sont mises en ligne sur le site des services de l'Etat dans le département de l'Hérault à l'adresse suivante : <http://www.herault.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports-terrestres/Le-PPBE-et-les-Cartes-de-Bruit-Strategiques/2eme-echance-2012-2013-trafic-8200-vehicules-et-82-trains-jour>

- Les PPBE : le Préfet pour le réseau national

Dans l'Hérault, le PPBE de l'Etat concerne l'A9, la voie ferrée Tarascon Sète, les autoroutes non concédées A 75 et A 750, les RN 9, 109 et 113.

Les gestionnaires pour le réseau des collectivités (Conseil Général de l'Hérault, villes de Montpellier, Castelnau Le Lez, Lattes, Frontignan, Sète, Agde, Béziers et Agglomération de Montpellier).

Cette deuxième étape est l'occasion :

- de réviser les PPBE 1ère échéance existants,
- d'élaborer, sous la responsabilité de chaque maître d'ouvrage, les PPBE « nouveaux » à partir des nouvelles cartes de bruit établies pour un seuil de trafic inférieur.

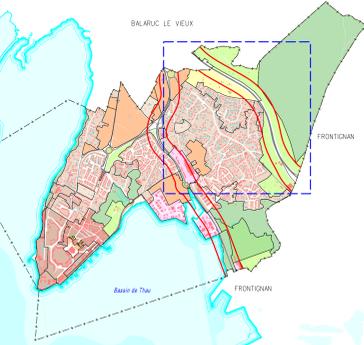
Le PPBE 2ème échéance de l'Etat est en cours de rédaction. Il sera présenté au comité bruit au quatrième trimestre 2014 puis soumis à la consultation du public en début d'année 2015.

Balaruc les Bains

Plan local d'urbanisme (PLU)

Classement sonore des infrastructures terrestres

Echelle : 1/3000ème



Elaboration du PLU prescrite par DCM n° : 30 juin 2011
Arrêt du projet de PLU : DCM du 16 novembre 2016
Approbation du PLU : DCM du 14 juin 2017

LEGENDE

- Bruit des transports terrestres.
- Limite du périmètre d'isolement acoustique.
- RD N° 600 : catégorie 3
- RD N° 2 : catégorie 3

