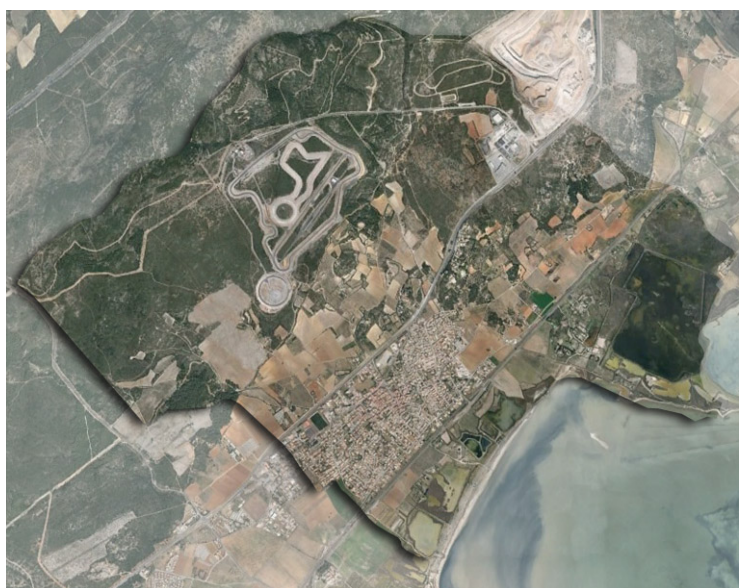


## COMMUNE DE MIREVAL

*Département de l'Hérault (34)*

6.6

### Bruit aux abords des infrastructures de transports terrestres



Approbation de la révision générale du POS : DCM du 3 février 1995

Prescription d'élaboration du PLU : DCM du 10 juillet 2014

Arrêt du projet de PLU : DCM du 20 septembre 2016

**Septembre 2016**

## **ANNEXE 6.6**

---

6.6.1. ARRÊTE DU 23 JUILLET 2013 MODIFIANT L'ARRÊTE DU 30 MAI 1996 RELATIF AU MODALITES DE CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES ET A L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE DES BÂTIMENTS D'HABITATION DANS LES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT

6.6.2. ARRÊTE N°DDTM34-2014-05-04012 PORTANT CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT TERRESTRE TRAVERSANT LES COMMUNES DE MOINS DE 10 000 HABITANTS DE L'ARRONDISSEMENT DE MONTPELLIER

6.6.3. ARRÊTE N° 2007/01/1064 PORTANT CLASSEMENT SONORE DES VOIES FERREES ET DES LIGNES DE TRAMWAY DANS LE DEPARTEMENT DE L'HERAULT

6.6.4. CARTE DU CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DES TRANSPORTS TERRESTRES DU DEPARTEMENT DE L'HERAULT

6.6.5. MISE A JOUR DU CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS TERRESTRES DU DEPARTEMENT DE L'HERAULT – VOIES FERREES ET LIGNES DE TRAMWAY

6.6.6. NOTE RELATIVE A LA POLITIQUE DE LUTTE CONTRE LE BRUIT ET AU CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCUTRES DE TRANSPORT TERRESTRE

6.6.7. LA QUESTION DU BRUIT DANS LES P.L.U – UN ENJEU DE DEVELOPPEMENT DURABLE

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT

#### 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

NOR : ETL1303418A

**Publics concernés :** maîtres d'ouvrage, maîtres d'œuvre, constructeurs et promoteurs, architectes, bureaux d'études, contrôleurs techniques, entreprises du bâtiment.

**Objet :** modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et isolement acoustique des bâtiments d'habitation à construire dans les secteurs affectés par le bruit des transports terrestres et aériens.

**Entrée en vigueur :** les dispositions des articles 2 à 4 de l'arrêté s'appliquent le lendemain du jour de sa publication. Les dispositions des articles 5 à 13 de l'arrêté s'appliquent aux bâtiments dont le permis de construire a été demandé à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014.

**Notice :** l'arrêté modifie l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, d'une part, en mettant le titre I<sup>er</sup> en cohérence avec les dispositions de l'arrêté du 8 novembre 1999, d'autre part, en simplifiant la méthode forfaitaire prévue au titre II et en regroupant dans cet arrêté les dispositions relatives à l'isolement aux bruits de transports aériens.

**Références :** les textes modifiés par le présent décret peuvent être consultés, dans leur rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

La ministre des affaires sociales et de la santé, la ministre de l'égalité des territoires et du logement et le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie,

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

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 147-2 à L. 147-6 et R. 111-1, R. 111-3-1, R. 123-19, R. 123-24, R. 311-10, R. 311-10-2 et R. 410-13 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles R. 571-32 à R. 571-43 ;

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 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;

Vu l'arrêté 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 ;

Vu l'arrêté du 30 juin 1999 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation, notamment son article 7 ;

Vu l'arrêté du 30 juin 1999 relatif aux modalités d'application de la réglementation acoustique, notamment son article 6 ;

Vu l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires ;

Vu l'avis du comité des finances locales (commission consultative d'évaluation des normes) en date du 31 mai 2011 ;

Vu l'avis du Conseil national du bruit en date du 15 juin 2010,

Arrêtent :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – 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 est modifié conformément aux dispositions des articles 2 à 14 du présent arrêté.

**Art. 2.** – Le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> est remplacé par les dispositions suivantes :

« Cet arrêté a pour objet, en application des articles R. 571-32 à R. 571-43 du code de l'environnement : ».

Le cinquième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> est remplacé par les dispositions suivantes :

« – de déterminer, en vue d’assurer la protection des occupants des bâtiments d’habitation à construire dans ces secteurs, l’isolement acoustique minimal des pièces principales et cuisines vis-à-vis des bruits des transports terrestres, en fonction des critères prévus à l’article R. 571-43 du code de l’environnement. »

A la fin de l’article 1<sup>er</sup>, il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Cet arrêté a également pour objet de déterminer, en vue d’assurer la protection des occupants des bâtiments d’habitation à construire dans les zones d’exposition au bruit engendré par les aéronefs définies par les plans d’exposition au bruit des aéroports, l’isolement acoustique minimal des pièces principales et cuisines vis-à-vis des bruits des transports aériens. »

**Art. 3.** – Les quatrième, cinquième et sixième alinéas de l’article 2 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« 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 :

- pour les rues en “U” : à deux mètres en avant de la ligne moyenne des façades ;
- pour les tissus ouverts : à une distance de dix mètres de l’infrastructure considérée. Ces niveaux sont augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre afin d’être équivalents à un niveau en façade. La distance est mesurée, pour les infrastructures routières, à partir du bord de la chaussée le plus proche, et pour les infrastructures ferroviaires, à partir du rail le plus proche. 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. 4.** – Au deuxième alinéa de l’article 3, les mots : « ne peut conduire » sont remplacés par les mots : « ne conduit pas ».

Au quatrième alinéa de l’article 3, la référence à l’article 1<sup>er</sup> du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 est remplacée par la référence à l’article R. 571-32 du code de l’environnement.

Les cinquième et sixième alinéas de l’article 3 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Les calculs sont réalisés en considérant un sol réfléchissant, un angle de vue de 180 °, un profil en travers au niveau du terrain naturel, sans prendre en compte les obstacles situés le long de l’infrastructure, et, pour les infrastructures routières, en prenant en compte une allure stabilisée ou accélérée.

En l’absence de données de trafic, des valeurs forfaitaires par file de circulation peuvent être utilisées. Le cas échéant, les mesures sont réalisées aux points de référence, conformément aux normes NF S 31-088 pour le bruit dû au trafic ferroviaire et NF S 31-085, pour le bruit routier, dans les conditions définies à l’article 2 ci-dessus. »

**Art. 5.** – L’article 4 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Le classement des infrastructures routières et des lignes ferroviaires à grande vitesse ainsi que 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 :

#### *Infrastructures routières et lignes ferroviaires à grande vitesse*

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.

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles, les valeurs limites des niveaux sonores de référence du tableau ci-dessus sont à augmenter de 3 dB(A), en application de l’arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires. Les valeurs à prendre en compte sont donc les suivantes :

#### *Lignes ferroviaires conventionnelles*

NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE $L_{Aeq}$ (6 h-22 h) en dB(A)	NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE $L_{Aeq}$ (22 h-6 h) en dB(A)	CATÉGORIE de l’infrastructure	LARGEUR MAXIMALE DES SECTEURS affectés par le bruit de part et d’autre de l’infrastructure (1)
$L > 84$	$L > 79$	1	$d = 300$ m
$79 < L \leq 84$	$74 < L \leq 79$	2	$d = 250$ m

NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE $L_{Aeq}$ (6 h-22 h) en dB(A)	NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE $L_{Aeq}$ (22 h-6 h) en dB(A)	CATÉGORIE de l'infrastructure	LARGEUR MAXIMALE DES SECTEURS affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
73 < L ≤ 79	68 < L ≤ 74	3	d = 100 m
68 < L ≤ 73	63 < L ≤ 68	4	d = 30 m
63 < L ≤ 68	58 < L ≤ 63	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.»

**Art. 6.** – Au titre II, après le mot : « terrestres », sont insérés les mots : « et aériens ».

**Art. 7.** – L'article 5 est remplacé par les dispositions suivantes :

« En application de l'article R. 571-43 du code de l'environnement et des articles L. 147-5 et L. 145-6 du code de l'urbanisme, les pièces principales et cuisines des logements dans les bâtiments d'habitation à construire dans le secteur de nuisance d'une ou de plusieurs infrastructures de transports terrestres ou d'un aéroport doivent bénéficier d'un isolement acoustique minimal vis-à-vis des bruits extérieurs.

Lorsque le bâtiment considéré est situé dans un secteur affecté par le bruit d'infrastructures de transports terrestres, 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, et l'implantation de la construction dans le site. Cette évaluation est faite sous sa responsabilité selon les modalités fixées à l'article 7 du présent arrêté.

Lorsque le bâtiment est situé dans une des zones d'exposition au bruit engendré par les avions définies dans les plans d'exposition au bruit des aéroports, l'isolement acoustique minimal est déterminé selon les modalités décrites à l'article 8 ci-après.

Les valeurs d'isolement acoustique minimal retenues après application des articles 6 à 9 ne peuvent pas être inférieures à 30 dB, conformément à l'article 10 du présent arrêté.»

**Art. 8.** – L'article 6 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Selon la méthode forfaitaire, la valeur d'isolement acoustique minimal vis-à-vis des bruits de transports terrestres des pièces principales et cuisines des logements est déterminée de la façon suivante :

En tissu ouvert ou en rue en U, la valeur de l'isolement acoustique standardisé pondéré  $D_{nT>A>Tf}$  minimal des pièces est donnée dans le tableau ci-dessous par catégorie d'infrastructure. Cette valeur est fonction de la distance horizontale entre la façade de la pièce correspondante du bâtiment à construire et :

- pour les infrastructures routières, le bord de la chaussée classée le plus proche du bâtiment considéré ;
- pour les infrastructures ferroviaires, le rail de la voie classée le plus proche du bâtiment considéré.

La détermination de la distance horizontale à l'infrastructure considérée est illustrée par des schémas figurant en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie.

Tableau des valeurs d'isolement minimal  $D_{nT>A>Tf}$  en dB.

Distance horizontale (m)		0	10	15	20	25	30	40	50	65	80	100	125	160	200	250	300
Catégorie de l'infrastructure	1	45	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	
	2	42	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30		
	3	38	38	37	36	35	34	33	32	31	30						
	4	35	33	32	31	30											
	5	30															

Ces valeurs peuvent être diminuées en fonction de la valeur de l'angle de vue  $\alpha$  selon lequel on peut voir l'infrastructure depuis la façade de la pièce considérée. Cet angle de vue prend en compte à la fois l'orientation du bâtiment par rapport à l'infrastructure de transport et la présence d'obstacles tels que des bâtiments entre l'infrastructure et la pièce pour laquelle on cherche à déterminer l'isolement de façade.

Ces valeurs peuvent aussi être diminuées en cas de présence d'une protection acoustique en bordure de l'infrastructure, tel qu'un écran acoustique ou un merlon.

Les corrections sont calculées conformément aux indications suivantes :

Pour chaque infrastructure classée considérée, un point d'émission conventionnel situé au niveau du sol de cette infrastructure est défini :

- pour les infrastructures routières : sur le bord de la chaussée de cette infrastructure le plus éloigné de la façade de la pièce considérée ;
- pour les infrastructures ferrées : sur le rail de cette infrastructure le plus éloigné de la façade de la pièce considérée.

La position du point d'émission conventionnel est illustrée par des schémas figurant en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie.

### 1. Protection des façades du bâtiment considéré par des bâtiments

Les bâtiments susceptibles de constituer des écrans sont le bâtiment étudié lui-même, des bâtiments existants ou des bâtiments à construire faisant partie de la même tranche de construction que le bâtiment étudié.

L'angle de vue  $\alpha$  sous lequel l'infrastructure est vue est déterminé depuis la façade de la pièce considérée du bâtiment étudié. Cet angle n'est pas limité au secteur affecté par le bruit.

Les corrections à appliquer à la valeur d'isolement acoustique minimal en fonction de l'angle de vue sont les suivantes :

ANGLE DE VUE $\alpha$	CORRECTION
$\alpha > 135^\circ$	0 dB
$110^\circ < \alpha \leq 135^\circ$	- 1 dB
$90^\circ < \alpha \leq 110^\circ$	- 2 dB
$60^\circ < \alpha \leq 90^\circ$	- 3 dB
$30^\circ < \alpha \leq 60^\circ$	- 4 dB
$15^\circ < \alpha \leq 30^\circ$	- 5 dB
$0^\circ < \alpha \leq 15^\circ$	- 6 dB
$\alpha = 0^\circ$ (façade arrière)	- 9 dB

Pour chaque portion de façade, l'évaluation de l'angle de vue est faite en tenant compte du masquage en coupe par des bâtiments. Cette disposition est illustrée par des schémas et exemples figurant en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie.

### 2. Protection des façades du bâtiment considéré par des écrans acoustiques ou des merlons continus en bordure de l'infrastructure

Tout point récepteur de la façade d'une pièce duquel est vu le point d'émission conventionnel est considéré comme non protégé. La zone située sous l'horizontale tracée depuis le sommet de l'écran acoustique ou du merlon est considérée comme très protégée. La zone intermédiaire est considérée comme peu protégée.

Les corrections à appliquer à la valeur d'isolement acoustique minimal sont les suivantes :

PROTECTION	CORRECTION
Pièce en zone de façade non protégée	0
Pièce en zone de façade peu protégée	- 3 dB
Pièce en zone de façade très protégée	- 6 dB

Les notions de pièces en zone de façade non protégée, zone de façade peu protégée et zone de façade très protégée sont illustrées par un schéma figurant en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie.

En présence d'un écran ou d'un merlon en bordure d'une infrastructure et de bâtiments faisant éventuellement écran entre l'infrastructure et la façade du bâtiment étudié, on cumule les deux corrections, sauf si un des deux éléments faisant écran (bâtiment ou écran acoustique ou merlon) masque l'autre. Toutefois, la correction globale est limitée à - 9 dB. Le cumul des corrections dû à deux écrans est illustré par des schémas et exemples figurant en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie.

### 3. Exposition à plusieurs infrastructures de transports terrestres

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.

La valeur minimale de l'isolement acoustique à retenir est calculée de la façon suivante à partir de la série des valeurs ainsi déterminées. Les deux valeurs les plus faibles de la série sont comparées. La correction issue du tableau ci-dessous est ajoutée à la valeur la plus élevée des deux.

ÉCART ENTRE DEUX VALEURS	CORRECTION
Ecart de 0 à 1 dB	+ 3 dB
Ecart de 2 à 3 dB	+ 2 dB
Ecart de 4 à 9 dB	+ 1 dB
Ecart > 9 dB	0 dB

Si le bruit ne provient que de deux infrastructures, la série ne comporte que deux valeurs et la valeur calculée à l'aide du tableau est l'isolement acoustique minimal.

S'il y a plus de deux infrastructures, la valeur calculée à l'aide du tableau pour les deux plus faibles isolements est comparée de façon analogue à la plus faible des valeurs restantes. Le processus est réitéré jusqu'à ce que toutes les valeurs de la série aient été ainsi comparées.

Un exemple d'application de ces dispositions figure en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie. »

**Art. 9.** – L'article 7 est remplacé par les dispositions suivantes

« Lorsque le maître d'ouvrage effectue une estimation précise du niveau sonore engendré par les infrastructures des transports terrestres en façade, en prenant en compte des données urbanistiques et topographiques particulières et l'implantation de sa construction dans le site, il évalue la propagation des sons entre les infrastructures et le futur bâtiment :

- par calcul réalisé selon des méthodes conformes à la norme NFS 31-133 ;
- à l'aide de mesures réalisées selon les normes NFS 31-085 pour les infrastructures routières et NFS 31-088 pour les infrastructures ferroviaires.

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour l'ensemble des infrastructures, routières ou ferroviaires, en recalant les niveaux sonores calculés ou mesurés à 2 mètres en avant des façades du bâtiment sur les valeurs suivantes de niveaux sonores au point de référence défini à l'article 2 du présent arrêté :

Niveaux sonores pour les infrastructures routières et pour les lignes ferroviaires à grande vitesse :

CATÉGORIE	NIVEAU SONORE AU POINT de référence en période diurne (en dB(A))	NIVEAU SONORE AU POINT de référence en période nocturne (en dB(A))
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

## Niveaux sonores pour les infrastructures ferroviaires conventionnelles :

CATÉGORIE	NIVEAU SONORE AU POINT de référence en période diurne (en dB(A))	NIVEAU SONORE AU POINT de référence en période nocturne (en dB(A))
1	86	81
2	82	77
3	76	71
4	71	66
5	66	61

Lors d'une estimation par calcul sur modèle numérique de propagation sonore, les caractéristiques acoustiques des infrastructures sont définies à l'aide des informations pouvant être recueillies (puissance acoustique, vitesses, trafic, etc.) et sont recalées afin d'ajuster, par le calcul, le niveau sonore au point de référence à la valeur correspondante donnée dans le tableau concerné ci-dessus.

Lors d'une estimation par calcul, la valeur calculée au point de référence ou à l'emplacement du futur bâtiment est augmentée de 3 dB(A) pour tenir compte de la réflexion de la façade dans le cas où les points de calcul sont en champ libre.

Un exemple d'application de cette disposition figure en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie.

Lors d'une estimation par mesure, des mesurages sont effectués simultanément en plaçant les microphones au point de référence de chaque infrastructure concernée et aux emplacements correspondant à 2 mètres en avant des façades des bâtiments étudiés. La valeur mesurée au point de référence de chaque infrastructure est comparée à la valeur correspondante du tableau concerné ci-dessus et la différence est appliquée aux valeurs mesurées en façade des bâtiments étudiés. Lors d'un mesurage en champ libre, la valeur mesurée au point de référence ou à l'emplacement du futur bâtiment est augmentée de 3 dB(A) pour tenir compte de la réflexion sur la façade.

La valeur d'isolement acoustique minimal déterminée à partir de cette évaluation est telle que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisines est 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.

Un exemple d'application de cette disposition figure en annexe d'un arrêté des ministres chargés de la construction et de l'écologie.

Dans le cadre du contrôle des règles de construction applicable à toutes les catégories de bâtiments, les hypothèses et paramètres conduisant aux valeurs d'isolement acoustique minimal déterminées à partir de cette évaluation sont tenues à disposition par le maître d'ouvrage de manière à permettre la vérification de l'estimation précise du niveau sonore en façade réalisée par le maître d'ouvrage. »

**Art. 10.** – L'article 8 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Dans les zones définies par le plan d'exposition aux bruits des aéroports, au sens de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, l'isolement acoustique standardisé pondéré  $D_{nT,A, tr}$  minimum des locaux vis-à-vis de l'espace extérieur est de :

- en zone A : 45 dB ;
- en zone B : 40 dB ;
- en zone C : 35 dB ;
- en zone D : 32 dB. »

**Art. 11.** – L'article 9 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Dans le cas de zones exposées à la fois au bruit des infrastructures de transports terrestres et aériens, la valeur minimale de l'isolement acoustique standardisé pondéré  $D_{nT,A, tr}$  des locaux vis-à-vis de l'espace extérieur est calculée en prenant en compte les différentes sources de bruit de transports (terrestres et aériens).

La valeur minimale de l'isolement acoustique est déterminée à partir des deux valeurs calculées pour les infrastructures de transports terrestres et pour le trafic aérien. Pour la valeur concernant les infrastructures de transports terrestres, il s'agit de la valeur calculée selon les articles 6 ou 7 qui peut être inférieure à 30 dB. Pour le trafic aérien, il s'agit de la valeur définie à l'article 8. Ces deux valeurs sont comparées. La valeur minimale de l'isolement est la valeur la plus élevée des deux, augmentée de la correction figurant dans le tableau ci-dessous :

ÉCART ENTRE DEUX VALEURS	CORRECTION
Ecart de 0 à 1 dB	+ 3 dB
Ecart de 2 à 3 dB	+ 2 dB



ÉCART ENTRE DEUX VALEURS	CORRECTION
Ecart de 4 à 9 dB	+ 1 dB
Ecart > 9 dB	0 dB

**Art. 12.** – Après l'article 9, il est inséré un article 9-1 ainsi rédigé :

« Les valeurs d'isolement retenues après application des articles 6 à 9 ne sont en aucun cas inférieures à 30 dB et s'entendent pour des locaux ayant une durée de réverbération de 0,5 seconde à toutes les fréquences.

La mesure de l'isolement acoustique de façade est effectuée conformément à la procédure décrite dans le guide de mesures acoustiques de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (disponible sur le site [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)), les portes et fenêtres étant fermées et les systèmes d'occultation ouverts. La correction de durée de réverbération est calculée à partir des mesures de la durée de réverbération dans les locaux. L'isolement est conforme si la valeur mesurée est supérieure ou égale à la valeur exigée diminuée de l'incertitude I définie dans les arrêtés du 30 juin 1999 susvisés. »

**Art. 13.** – Au premier alinéa de l'article 15, la référence à l'article 6 est remplacée par la référence aux articles 2 et 6.

**Art. 14.** – Les dispositions des articles 2 à 4 de l'arrêté s'appliquent le lendemain du jour de sa publication.

Les dispositions des articles 5 à 13 de l'arrêté sont applicables aux bâtiments d'habitation faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014.

**Art. 15.** – L'article annexe est supprimé.

**Art. 16.** – Le directeur de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages, le directeur général de la santé, la directrice générale de la prévention des risques et le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer 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 le 23 juillet 2013.

*La ministre de l'égalité des territoires  
et du logement,*

Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur de l'habitat,  
de l'urbanisme et des paysages,  
E. CRÉPON*

*La ministre des affaires sociales  
et de la santé,*

Pour la ministre et par délégation :

*Le directeur général de la santé,  
J.-Y. GRALL*

*Le ministre de l'écologie,  
du développement durable  
et de l'énergie,*

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur de l'habitat,  
de l'urbanisme et des paysages,  
E. CRÉPON*

*La directrice générale  
de la prévention des risques,  
P. BLANC*

*Le directeur général des infrastructures,  
des transports et de la mer,  
D. BURSAUX*



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 rocales 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 1er 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 (*)
Juignac	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.



PREFECTURE DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON  
PREFECTURE DE L'HERAULT

ARRETE N° 2007/01/1064

direction  
départementale  
de l'Équipement  
Hérault



**PORTANT CLASSEMENT SONORE  
DES VOIES FERREES ET DES LIGNES DE TRAMWAY  
DANS LE DEPARTEMENT DE L'HERAULT**

LE PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON  
PREFET DE L'HERAULT

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

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 leur équipements,

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

Vu l'arrêté interministériel du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement,

Vu l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,

Vu les arrêtés préfectoraux n°s 2001-I-975 à 2001-I-980 du 13 mars 2001 recensant et classant les principaux axes de transports terrestres ferroviaires bruyants dans le département de l'Hérault,

Vu l'avis des maires des communes concernées, suite à leur consultation en date du 29 août 2006,

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

**Considérant** que l'article 13 de la Loi du 31 décembre 1992 susvisée a posé les principes de la prise en compte des nuisances sonores pour la construction de bâtiments à proximité des infrastructures de transports terrestres, sur la base du classement de celles-ci au titre du bruit,

**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 et des lignes de tramway,
- Classement des autoroutes A9, A 75 et A 750,
- Classement de la voirie par arrondissement (à l'exception de celle des communes de plus de 10 000 habitants),
- Classement de la voirie des communes de plus de 10 000 habitants.

Sur proposition du Directeur Départemental de l'Équipement,

## **A R R E T E**

### **ARTICLE 1**

**Les arrêtés préfectoraux n°s 2001-I-975 à 2001-I-980 sont abrogés.**

### **ARTICLE 2**

Les dispositions de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 susvisé 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 plans joints en annexe.

### **ARTICLE 3**

Le tableau suivant donne, pour chaque tronçon de voie ferrée ou de ligne de tramway mentionné, la ou les communes concernées, le classement dans une des 5 catégories définies dans l'arrêté susmentionné, la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons, ainsi que 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 du rail extérieur de la voie la plus proche pour les infrastructures ferroviaires.**

<i>Nom de l'infrastructure</i>	<i>Communes concernées</i>	<i>Délimitation</i>	<i>Catégorie</i>	<i>Largeur</i>	<i>Tissu</i>
Ligne SNCF NIMES / NARBONNE	Lunel - Lunel-Viel Valergues St Brès - Baillargues St Aunès - Le Crès Castelnau le Lez Montpellier - Lattes Villeneuve-les-Maguelone Mireval - Vic La Gardiole Frontignan - Sète Marseillan – Agde - Vias Portiragnes - Cers Villeneuve-Les-Béziers Béziers - Colombiers Nissan-Lez-Enserune	Du Gard à l'Aude	1	300 m	Ouvert
Ligne SNCF « LGV » NIMES / MONTPELLIER (DUP du 16/05/05)	Lunel - Lunel-Viel Saturargues - St Brès Baillargues - Valergues Mudaison - Mauguio Montpellier - Lattes	De Lunel à Lattes	1	300 m	Ouvert
Ligne Nouvelle « LGV » MONTPELLIER PERPIGNAN (PIG du 29/12/2000 prorogé pour 3 ans à compter du 12/12/06)	St Jean de Védas Villeneuve les Maguelone Fabrègues – Gigean Poussan – Loupian Mèze – Pomerols Pinet – Florensac Saint Thibéry Bessan – Montblanc Béziers – Cers Villeneuve les Béziers Sauvian – Vendres Lespignan Nissan lez Enserune	De St Jean de Védas à Nissan lez Enserune	2	250 m	Ouvert
Ligne Tramway de l'agglomération de Montpellier n° 1	Montpellier		4	30 m	Ouvert
Ligne Tramway de l'agglomération de Montpellier n° 2	St Jean de Védas Montpellier Castelnau le Lez Le Crès Jacou		4	30 m	Ouvert

#### 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 aux décrets n° 95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995 susvisés et à leurs arrêtés d'application.



## 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 transports terrestres, qui sont affectés par le bruit, devront être reportés à titre d'information dans les documents graphiques 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 transports terrestres 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**

Le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Hérault, les Maires des communes concernées et le Directeur Départemental de l'Équipement 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 Maires des communes concernées,
- au Directeur Régional de la SNCF,
- au Directeur Régional de RFF,
- au Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

## **ARTICLE 8**

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.

A Montpellier, le 1er juin 2007

*signé le Préfet,  
Michel Thenault*

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



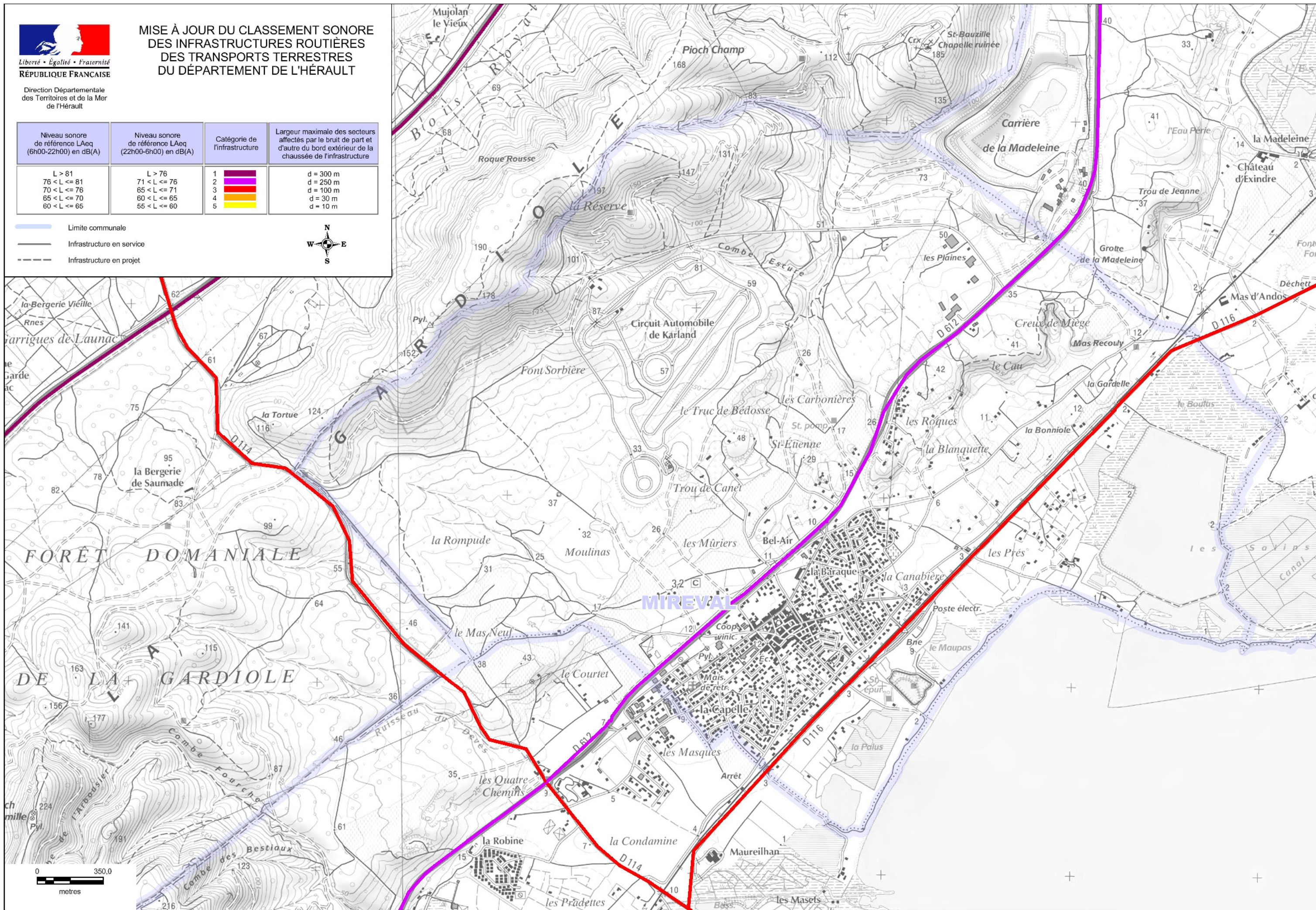
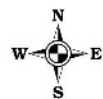
Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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

### MISE À JOUR DU CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DES TRANSPORTS TERRESTRES DU DÉPARTEMENT 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

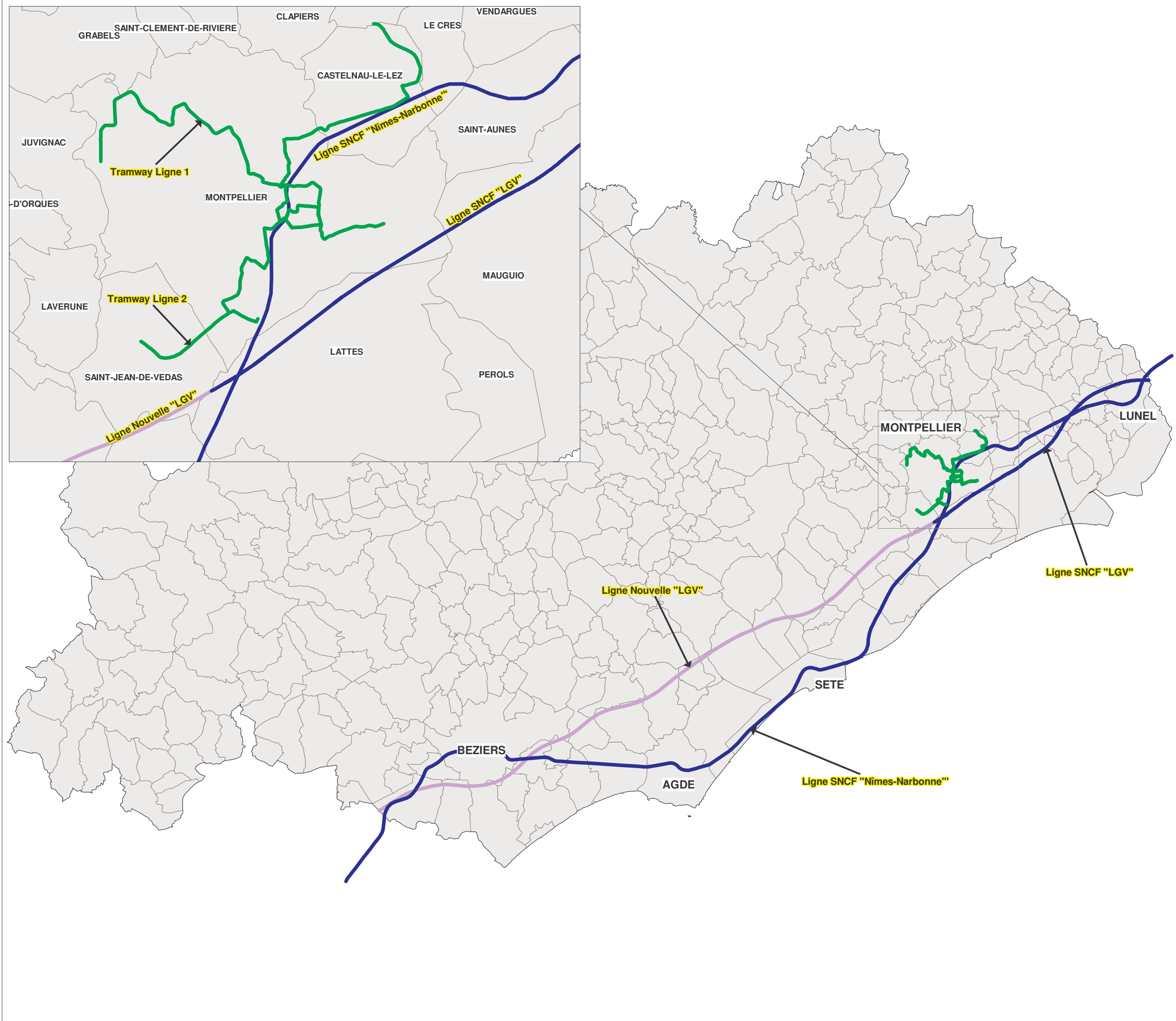
- Limite communale
- Infrastructure en service
- Infrastructure en projet



**MISE A JOUR  
DU CLASSEMENT SONORE  
DES INFRASTRUCTURES  
DES TRANSPORTS TERRESTRES  
DU DEPARTEMENT DE L'HERAULT**

**VOIES FERREES ET LIGNES DE TRAMWAY**

- Ligne SNCF ( Nîmes-Narbonne )
- Ligne SNCF LGV ( Lunel-Lattes )
- Ligne Nouvelle LGV ( Saint-Jean-de-Védas-Nissan-Lez-Enserune )
- Ligne Tramway N°1
- Ligne Tramway N°2



**Légende**

- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 4



**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

<b>Le Préfet</b>	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.
<b>La DDTM</b>	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.
<b>La Commune</b>	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.
<b>Les constructeurs</b>	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 :

<b>Le Certificat d'Urbanisme (C.U.)</b>	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.
<b>Le Permis de Construire (P.C.)</b>	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.
<b>Le contrôle du règlement de construction</b>	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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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) sera 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-2007-et-2014>.

**Les documents d'urbanisme devront 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 réglementaires 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 Castelnaud 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-echeance-2012-2013-traffic-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, Castelnaud 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 troisième trimestre 2014 puis soumis à la consultation du public d'ici la fin de l'année 2014.**