

# Communauté de Communes du Centre Haut-Rhin

COMMUNAUTE DE COMMUNES



## 5.9. Modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit

ÉLABORATION DU P.L.U. Intercommunal

PLUi APPROUVÉ par délibération du Conseil de la Communauté de Communes du 23 DÉCEMBRE 2019

Le Président



## Table des matières

|  |          |
|--|----------|
| <b>L'arrêté n°2013050-0009 du 21 février 2013 .....</b>  | <b>3</b> |
| <b>Modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit .....</b> | <b>3</b> |

## **L'arrêté n°2013050-0009 du 21 février 2013**

modifie les différents arrêtés antérieurs relatifs au classement des infrastructures de transport terrestre du département du Haut-Rhin et déterminant l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit à leur voisinage. Cet arrêté est consultable en mairie, à la préfecture et à la Direction Départementale des territoires. Les modalités de classement restent soumises à l'arrêté du 30 mai 1996 partiellement mentionné ci-dessous (JO du 28 juin 1996 - Environnement) et suivants.

### **Modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et 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 n°92-1444 (a) du 31 décembre 1992 (b) relatives à la lutte contre le bruit, et notamment son article 13 ;

Vu le décret n°95-21 du 9 janvier 1995 (b) 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 n°95-22 du 9 janvier 1995 (b) 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 (c) relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation, et notamment son article 9 ;

Vu l'arrêté du 28 octobre 1994 (c) relatif aux modalités d'application de la réglementation acoustique, et notamment son article 6 ;

Vu l'arrêté du 5 mai 1995 (d) relatif au bruit des infrastructures routières,

Arrêtent :

**Art. 1er.** - Cet arrêté a pour objet, en application des dispositions du décret n°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 1<sup>er</sup> - 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 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<sup>1</sup> de dix mètres, augmenté 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.

---

<sup>1</sup> 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.

**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 n°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 sonore de référence LA <sub>eq</sub> (6 h-22 h) en dB (A) | Niveau sonore de référence LA <sub>eq</sub> (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 <sup>2</sup> |
|--|--|-------------------------------|---|
| 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  |

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.

<sup>2</sup> Cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2 comptée de part et d'autre de l'infrastructure

### NIEDERHERGHEIM

| Voie   |    |                               |   |                       | Type | Largeur |
|--------|----|-------------------------------|---|-----------------------|------|---------|
| D 1b   | de | Herrlisheim RD 1bIV (28+667)) | à | A 35 - RD 201(32+880) | 3    | 100 m   |
| A 35   | de | RD 1bis (75+254)              | à | Ech. Meyenheim        | 1    | 300 m   |
| A 35   | de | de Fronholtz (69+801)         | à | RD 1bis (75+254)      | 1    | 300 m   |
| RD 201 | de | RD 1b Niederhergheim          | à | RD 8 Oberhergheim     | 3    | 100 m   |

### OBERHERGHEIM

| Voie   |    |                      |   |                   | Type | Largeur |
|--------|----|----------------------|---|-------------------|------|---------|
| RD 201 | de | RD 1b Niederhergheim | à | RD 8 Oberhergheim | 3    | 100 m   |
| A 35   | de | RD 1bis (75+254)     | à | Ech. Meyenheim    | 1    | 300 m   |

### BILTZHEIM

| Voie |    |                  |   |                | Type | Largeur |
|------|----|------------------|---|----------------|------|---------|
| A 35 | de | RD 1bis (75+254) | à | Ech. Meyenheim | 1    | 300 m   |

### NIEDERENTZEN

| Voie |    |                  |   |                | Type | Largeur |
|------|----|------------------|---|----------------|------|---------|
| A 35 | de | RD 1bis (75+254) | à | Ech. Meyenheim | 1    | 300 m   |

### OBERENTZEN

| Voie |    |                  |   |                | Type | Largeur |
|------|----|------------------|---|----------------|------|---------|
| A 35 | de | RD 1bis (75+254) | à | Ech. Meyenheim | 1    | 300 m   |

### MEYENHEIM

| Voie   |    |                               |   |                         | Type | Largeur |
|--------|----|-------------------------------|---|-------------------------|------|---------|
| A 35   | de | Ech. Meyenheim                | à | RD 55 (98+515)          | 1    | 300 m   |
| RD 201 | de | Meyenheim Nord échangeur A 35 | à | à Meyenheim Nord Rd 3bl | 4    | 30 m    |
| RD 201 | de | Meyenheim Nord RD 3 bl        | à | Réguisheim LA Nord      | 3    | 100 m   |

### MUNWILLER

| Voie   |    |                               |   |                         | Type | Largeur |
|--------|----|-------------------------------|---|-------------------------|------|---------|
| A 35   | de | Ech. Meyenheim                | à | RD 55 (98+515)          | 1    | 300 m   |
| RD 201 | de | Meyenheim Nord échangeur A 35 | à | à Meyenheim Nord Rd 3bl | 4    | 30 m    |
| A 35   | de | RD 1bis (75+254)              | à | Meyenheim Nord Rd 3bl   | 1    | 300 m   |

### REGUISHEIM

| Voie   |    |                           |   |                     | Type | Largeur |
|--------|----|---------------------------|---|---------------------|------|---------|
| D 201  | de | de Meyenheim Nord RD 3 bl | à | Réguisheim LA Nord) | 3    | 100 m   |
| A 35   | de | Ech. Meyenheim            | à | RD 55 (98+515)      | 1    | 300 m   |
| RD 2   | de | RD 201 (17+500))          | à | A 35 (19+400)       | 3    | 100 m   |
| RD 2   | de | A 35 (19+400)             | à | à RD 47 (21+0)      | 3    | 100 m   |
| RD 201 | de | Réguisheim LA Sud         | à | Ensisheim Nord RD 2 | 3    | 100 m   |
| RD 201 | de | Réguisheim LA Nord        | à | Réguisheim LA Sud   | 4    | 30 m    |

ENSISHEIM

| Voie   |    |                          |   |                          | Type | Largeur |
|--------|----|--------------------------|---|--------------------------|------|---------|
| D 2    | de | Ensisheim RD 20 (15+000) | à | à RD 4b (15+500)         | 4    | 30 m    |
| RD 2 b | de | RD 101                   | à | Rue de Markdorf          | 4    | 30 m    |
| RD 101 | de | Réguisheim LA Sud        | à | Ensisheim Nord RD 2      | 3    | 100 m   |
| RD 201 | de | Réguisheim LA Sud        | à | Ensisheim Nord RD 2      | 3    | 100 m   |
| A 35   | de | Ech. Meyenheim           | à | RD 55 (98+515)           | 1    | 300 m   |
| RD 20  | de | Ensisheim RD 2 (0+0)     | à | Ensisheim (1+980)        | 4    | 30 m    |
| RD 20  | de | Ensisheim (1+980)        | à | RD 20 IV (5+155)         | 3    | 100 m   |
| RD 2   | de | Ensisheim LA (13+800)    | à | Ensisheim RD 20 (15+000) | 4    | 30 m    |
| RD 2   | de | RD 4b (15+500)           | à | RD 201 (16+500)          | 4    | 30 m    |
| RD 2   | de | RD 201 (16+500)          | à | RD 201 (17+500)          | 3    | 100 m   |
| RD 2   | de | RD 201 (17+500)          | à | A 35 (19+400)            | 3    | 100 m   |
| RD 2   | de | Pulversheim LA (11+850)  | à | Ensisheim LA (13+800)    | 3    | 100 m   |
| RD 4 b | de | Ensisheim LA (15+500)    | à | Ungersheim LA (17+900)   | 3    | 100 m   |
| RD 4 b | de | Ensisheim RD 2 (15+030)  | à | Ensisheim LA (15+500)    | 4    | 30 m    |

*PLUi approuvé*

