



# SAINT-ALBAN D'HURTIERES

## Plan Local d'Urbanisme

### 5.5 - INFRASTRUCTURES SONORES

PROJET ARRÊTÉ PAR DÉLIBÉRATION DU : 25 MARS 2022  
PROJET APPROUVÉ PAR DÉLIBÉRATION DU :



## PREFET DE LA SAVOIE

Direction départementale des territoires  
Service environnement, eau, forêts

### Arrêté Préfectoral DDT/SEEF n° 2016-2022

#### **Portant recensement et classement sonore des infrastructures de transports terrestres, routières et ferroviaires du département de la Savoie en application de l'article R571-37 du code de l'environnement**

Le Préfet de la Savoie,  
Chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur,

VU le code de l'environnement, et notamment ses articles L571-10 et R571-32 à R571-43,  
VU le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L151-17 et R151-34,  
VU le code de la construction et de l'habitation et notamment son article R.111-4-1,  
VU l'arrêté du 30 juin 1999 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation,  
VU l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé 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 3 septembre 2013 illustrant par des schémas et exemples les articles 6 et 7 de l'arrêté du 30 mai 1996 modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013,  
VU les arrêtés préfectoraux en date du 25 juin 1999 et du 13 juin 2000 définissant le classement sonore des infrastructures de transports terrestres du département de la Savoie pris en application de l'article R571-37 du code de l'environnement,  
VU les avis des communes transmis suite à la consultation administrative du 21 juillet 2016, en application de l'article R571-39 du code de l'environnement,  
VU les observations reçues lors de la participation du public sur le projet de cette décision ayant une incidence sur l'environnement en application de l'article L120-1 du code de l'environnement, dont les éléments ont été mis à disposition le 30 septembre 2016 sur le site internet de l'État en Savoie,

**Considérant** que la loi relative à la lutte contre le bruit a pour objet de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation des bruits ou vibrations de nature à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou de porter atteinte à l'environnement, que le classement des voies de transports terrestres oblige les constructeurs à une réalisation d'isolation phonique adéquate des bâtiments pour une bonne protection des occupants, au travers d'une information systématique au travers des annexes des plans locaux d'urbanisme,

**Considérant** que le classement sonore de 1999 et 2000 des infrastructures de transports terrestres de la Savoie doit être actualisé en raison des évolutions de trafics et d'infrastructures,

**Sur proposition** du directeur départemental des territoires de la Savoie;

## **ARRETE**

### **ARTICLE 1**

Les arrêtés préfectoraux en date du 25 juin 1999 et du 13 juin 2000 de classement sonore des infrastructures de transports terrestres du département de la Savoie sont abrogés.

### **ARTICLE 2**

En application, de l'article R571-37 du code de l'environnement, les infrastructures de transports terrestres du département de la Savoie qui sont affectés par le bruit, sont recensés et classés dans les tableaux de classement sonore constituant l'annexe 1 du présent arrêté.

La liste des communes concernées par le présent arrêté est en annexe 2.

Les tableaux définissent par commune, pour chaque tronçon de voie, en application de l'arrêté du 23 juillet 2013 :

- la catégorie de classement de 1 à 5 de l'infrastructure,
- la largeur des secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit de part et d'autre de ces voies ; cette largeur est comptée du bord extérieur de la chaussée la plus proche, ou du bord du rail extérieur de la voie ferrée.
- le type de tissu urbain.

Une cartographie de ce classement est disponible sur le site internet des services de l'Etat (<http://www.savoie.gouv.fr/>).

### **ARTICLE 3**

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 à l'article 2 aux abords du tracé des infrastructures routières et ferroviaires du département de la Savoie, doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément à l'article R571-43 du code de l'environnement.

En application de l'article 11 de l'arrêté de 30 juin 1999 pris en application du code de la construction et de l'habitation, cette obligation est applicable à tout bâtiment d'habitation qui fait l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration de travaux relative aux surélévations de bâtiments d'habitation anciens et aux additions à de tels bâtiments, déposée à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2000.

L'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 7 à 12 de l'arrêté du 23 juillet 2013, modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé 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.

Actuellement, les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 3 sont :

Pour les infrastructures routières et pour les lignes ferroviaires à grande vitesse :

| Catégorie | Niveau sonore au point de référence en période diurne (dB[A]) | Niveau sonore au point de référence en période nocturne (dB[A]) |
|-----------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 1         | 83                                                            | 78                                                              |
| 2         | 79                                                            | 74                                                              |
| 3         | 73                                                            | 68                                                              |
| 4         | 68                                                            | 63                                                              |
| 5         | 63                                                            | 58                                                              |

Pour les infrastructures ferroviaires conventionnelles :

| Catégorie | Niveau sonore au point de référence en période diurne (dB[A]) | Niveau sonore au point de référence en période nocturne (dB[A]) |
|-----------|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 1         | 86                                                            | 81                                                              |
| 2         | 82                                                            | 77                                                              |
| 3         | 76                                                            | 71                                                              |
| 4         | 71                                                            | 66                                                              |
| 5         | 66                                                            | 61                                                              |

#### ARTICLE 4

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de l'Etat du département de la Savoie et un affichage réalisé pendant un mois au minimum, dans les mairies des communes concernées visées à l'article 2, et au siège des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de plan local d'urbanisme.

Un certificat d'affichage sera transmis à la préfecture (DDT de la Savoie) au terme de la période d'affichage par chaque commune et intercommunalité.

Le présent arrêté est susceptible d'un recours auprès du tribunal administratif de Grenoble, à l'adresse 2 Place de Verdun, 38 000 Grenoble dans un délai de 2 mois à compter de la publication du présent l'arrêté.

Un recours gracieux peut également être transmis au signataire du présent arrêté. L'absence de réponse au terme d'un délai de deux mois vaut rejet implicite du recours gracieux. Cette démarche prolonge le délai du recours contentieux qui peut alors être introduit auprès du tribunal administratif dans les deux mois suivant la réponse du recours gracieux.

## ARTICLE 5

Le directeur départemental des territoires de la Savoie, les maires des communes concernées ainsi que les présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de plan local d'urbanisme sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Chambéry, le **28 DEC. 2016**

Le Préfet,



**Denis LABBÉ**

SAINT ALBAN DE MONTBEL

| Infrastructure       | Nom de la voie | Nom tronçon                 | Débutant | Finissant                | Catégorie | Largeur | Tissu        |
|----------------------|----------------|-----------------------------|----------|--------------------------|-----------|---------|--------------|
| Route départementale | D921           | D921-Saint Alban de Montbel | D36E     | Limite commune Novalaise | 4         | 30      | Tissu ouvert |

SAINT ALBAN D' HURTIÈRES

| Infrastructure | Nom de la voie | Nom tronçon | Débutant                                 | Finissant                                 | Catégorie | Largeur | Tissu        |
|----------------|----------------|-------------|------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------|---------|--------------|
| Autoroute      | A43            | A43-SFTRF   | Limite commune Saint Georges d'Hurtières | Limite commune Saint Pierre de Belleville | 2         | 250     | Tissu ouvert |

SAINT ALBAN LEYSSE

| Infrastructure       | Nom de la voie     | Nom tronçon              | Débutant                  | Finissant                 | Catégorie | Largeur | Tissu        |
|----------------------|--------------------|--------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------|---------|--------------|
| Route départementale | D912               | D912- Route de La Féclaz | Limite commune La Ravoire | D9- Route de Leysses      | 3         | 100     | Tissu ouvert |
| Voie communale       | Avenue de Turin    | Avenue de Turin          | Limite commune Bassens    | Avenue de Chambéry        | 3         | 100     | Tissu ouvert |
| Voie communale       | Avenue de Chambéry | Avenue de Chambéry       | Avenue de Turin           | Limite commune La Ravoire | 3         | 100     | Tissu ouvert |

SAINT ANDRÉ

| Infrastructure | Nom de la voie              | Nom tronçon                             | Débutant                               | Finissant                | Catégorie | Largeur | Tissu        |
|----------------|-----------------------------|-----------------------------------------|----------------------------------------|--------------------------|-----------|---------|--------------|
| Voie ferrée    | Ligne ferroviaire n°900 000 | Ligne Aix les Bains - Chambéry - Modane | Saint Michel de Maurienne 220,3 km (*) | Modane gare 236,1 km (*) | 2         | 250     | Tissu ouvert |
| Autoroute      | A43                         | A43-SFTRF                               | Limite commune Le Freney               | Limite commune Modane    | 3         | 100     | Tissu ouvert |

SAINT AVRE

| Infrastructure       | Nom de la voie              | Nom tronçon                             | Débutant                  | Finissant                             | Catégorie | Largeur | Tissu        |
|----------------------|-----------------------------|-----------------------------------------|---------------------------|---------------------------------------|-----------|---------|--------------|
| Voie ferrée          | Ligne ferroviaire n°900 000 | Ligne Aix les Bains - Chambéry - Modane | Algebelle 175,1 km (*)    | Saint Jean-de-Maurienne 208 km (*)    | 2         | 250     | Tissu ouvert |
| Autoroute            | A43                         | A43-SFTRF                               | Sainte Etienne de Cuines  | Saint Marie de Cuines                 | 3         | 100     | Tissu ouvert |
| Route départementale | D1006                       | D1006-Saint Avre                        | Limite commune La Chambre | Limite commune Sainte Marie de Cuines | 3         | 100     | Tissu ouvert |
| Route départementale | D213                        | D213                                    | D1006                     | D213 – Place de la gare               | 4         | 30      | Tissu ouvert |
| Route départementale | D213                        | D213 – Place de la gare                 | D213 – depuis RD1006      | D213 – Avenue de la gare              | 4         | 30      | Tissu ouvert |
| Route départementale | D213                        | D213 – Avenue de la gare                | D213 – Place de la gare   | Limite commune La Chambre             | 4         | 30      | Tissu ouvert |

SAINT BALDOPH

| Infrastructure       | Nom de la voie | Nom tronçon                       | Débutant                  | Finissant               | Catégorie | Largeur | Tissu        |
|----------------------|----------------|-----------------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------|---------|--------------|
| Route départementale | D201           | D201- Route d'Aprémont            | Limite commune La Ravoire | Limite commune Apremont | 4         | 30      | Tissu ouvert |
| Route départementale | D9             | D9 – Route des Chevaliers Tireurs | Limite commune Myans      | D201                    | 3         | 100     | Tissu ouvert |

SAINT BÉRON

| Infrastructure       | Nom de la voie | Nom tronçon | Débutant                             | Finissant                                | Catégorie | Largeur | Tissu        |
|----------------------|----------------|-------------|--------------------------------------|------------------------------------------|-----------|---------|--------------|
| Route départementale | D1006          | D1006       | Limite commune Saint Franc           | Limitation agglomération (*) Saint Béron | 3         | 100     | Tissu ouvert |
| Route départementale | D1006          | D1006       | Rue du Château                       | Limitation agglomération (*) Saint Béron | 4         | 30      | Tissu ouvert |
| Route départementale | D1006          | D1006       | Limite agglomération (*) Saint Béron | Limite commune Domessin                  | 3         | 100     | Tissu ouvert |

SAINT CASSIN

| Infrastructure       | Nom de la voie | Nom tronçon        | Débutant                             | Finissant                         | Catégorie | Largeur | Tissu        |
|----------------------|----------------|--------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|-----------|---------|--------------|
| Route départementale | D1006          | D1006-Saint Cassin | Limite commune Saint Thibaud de Couz | Limitation 50 km/h (*) (Le Creux) | 3         | 100     | Tissu ouvert |
| Route départementale | D1006          | D1006-Saint Cassin | Limitation 50 km/h (*) (Le Creux)    | Limite commune Cognin             | 4         | 30      | Tissu ouvert |

**Legifrance**.gouv.fr

LE SERVICE PUBLIC DE LA DIFFUSION DU DROIT

JORF n°0177 du 1 août 2013 page 13132  
texte n° 23

## ARRETE

**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: ETLL1303418A  
ELI: Non disponible

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 1er 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 Ier 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 :

**Article 1**

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.

**Article 2**

Le premier alinéa de l'article 1er 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 1er 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 1er, 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. »

### Article 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. »

### Article 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 1er 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. »

### Article 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<br>LAeq (6 heures-22 heures)<br>en dB(A)                                               | NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE<br>LAeq (22 heures-6 heures)<br>en dB(A) | CATÉGORIE<br>de<br>l'infrastructure | LARGEUR MAXIMALE DES<br>SECTEURS<br>affectés par le bruit de part<br>et d'autre de<br>l'infrastructure (1) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $L > 81$                                                                                                          | $L > 76$                                                            | 1                                   | $d = 300 \text{ m}$                                                                                        |
| $76 < L \leq 81$                                                                                                  | $71 < L \leq 76$                                                    | 2                                   | $d = 250 \text{ m}$                                                                                        |
| $70 < L \leq 76$                                                                                                  | $65 < L \leq 71$                                                    | 3                                   | $d = 100 \text{ m}$                                                                                        |
| $65 < L \leq 70$                                                                                                  | $60 < L \leq 65$                                                    | 4                                   | $d = 30 \text{ m}$                                                                                         |
| $60 < L \leq 65$                                                                                                  | $55 < L \leq 60$                                                    | 5                                   | $d = 10 \text{ m}$                                                                                         |
| (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<br>LAeq (6 h-22 h) en dB(A)                                                            | NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE<br>LAeq (22 h-6 h) en dB(A) | CATÉGORIE<br>de<br>l'infrastructure | LARGEUR MAXIMALE DES<br>SECTEURS<br>affectés par le bruit de part<br>et d'autre de l'infrastructure<br>(1) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $L > 84$                                                                                                          | $L > 79$                                               | 1                                   | $d = 300 \text{ m}$                                                                                        |
| $79 < L \leq 84$                                                                                                  | $74 < L \leq 79$                                       | 2                                   | $d = 250 \text{ m}$                                                                                        |
| $73 < L \leq 79$                                                                                                  | $68 < L \leq 74$                                       | 3                                   | $d = 100 \text{ m}$                                                                                        |
| $68 < L \leq 73$                                                                                                  | $63 < L \leq 68$                                       | 4                                   | $d = 30 \text{ m}$                                                                                         |
| $63 < L \leq 68$                                                                                                  | $58 < L \leq 63$                                       | 5                                   | $d = 10 \text{ m}$                                                                                         |
| (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. "

**Article 6**

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

**Article 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 aéronefs 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. »

**Article 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,  $tr$  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 DnT, A, tr en dB.

Vous pouvez consulter le tableau dans le  
JO n° 177 du 01/08/2013 texte numéro 23

Ces valeurs peuvent être diminuées en fonction de la valeur de l'angle de vue 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 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             | CORRECTION |
|--------------------------|------------|
| > 135°                   | 0 dB       |
| 110° < ≤ 135°            | — 1 dB     |
| 90° < ≤ 110°             | — 2 dB     |
| 60° < ≤ 90°              | — 3 dB     |
| 30° < ≤ 60°              | — 4 dB     |
| 15° < ≤ 30°              | — 5 dB     |
| 0° < ≤ 15°               | — 6 dB     |
| = 0°<br>(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 isoléments 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. »

## Article 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 NF S 31-133 ;
- à l'aide de mesures réalisées selon les normes NF S 31-085 pour les infrastructures routières et NF S 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. »

## Article 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 DnT, 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. »

## Article 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 DnT, 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     |
| Ecart de 4 à 9 dB        | + 1 dB     |
| Ecart > 9 dB             | 0 dB       |

### Article 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. "

### Article 13

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

### Article 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 1er janvier 2014.

### Article 15

L'article annexe est supprimé.

### Article 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