

# CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES DE LA HAUTE GARONNE

Les infrastructures de transports terrestres 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 autour de chaque infrastructure classée. Ces secteurs doivent être reportés dans les documents graphiques des Plans Locaux d'Urbanisme.

## **Qui définit le classement ?**

C'est le Préfet qui, par arrêté, procède au classement sonore des infrastructures, après avoir pris l'avis des communes concernées.

## **Quelles sont les infrastructures concernées ?**

Les routes et rues écoulant plus de 5000 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 voies de transports en commun en site propre de plus de 100 autobus ou rames par jour · Les infrastructures en projet sont également concernées (dès publication de l'acte d'ouverture d'enquête publique ou inscription en emplacement réservé dans le PLU ou institution d'un projet d'intérêt général)

## **Comment classe-t-on ?**

Le classement est établi d'après les niveaux d'émission sonores (L<sub>aeq</sub>) des infrastructures pour les périodes diurne (6h00 à 22h00) et nocturne (22h00 à 6h00), sur la base des trafics attendus à l'horizon 2025. □ Les niveaux sonores sont calculés en fonction des caractéristiques des voies (trafics, vitesses, pourcentage de poids lourds, géométrie de la voie...) selon des méthodes normalisées.

## **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, jusqu'à 300 mètres maximum. La largeur maximale du secteur dépend de la catégorie (par exemple, 300 mètres en catégorie 1, 250 mètres en catégorie 2, 100 mètres en catégorie 3 etc.). Cette zone est destinée à couvrir l'ensemble du territoire où une isolation acoustique renforcée est nécessaire.

## **Quels sont les effets du classement ?**

L'isolement acoustique des façades devient une règle de construction à part entière. Les secteurs affectés par le bruit sont reportés dans les documents d'urbanisme

## **Quels sont les bâtiments concernés ?**

Ce sont les nouveaux bâtiments d'habitation, d'enseignement de santé, de soins et d'action sociale et d'hébergement à caractère touristique.

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

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 aérodromes, 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 LAeq (6 heures-22 heures) en dB(A)	NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE LAeq (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 ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	d = 250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	d = 100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	d = 30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	d = 10 m

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

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 LAeq (6 h-22 h) en dB(A)	NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE LAeq (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 ≤ 84	74 < L ≤ 79	2	d = 250 m
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. »

### 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  $D_{nT,A,tr}$  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
$> 135^\circ$	0 dB
$110^\circ < \leq 135^\circ$	- 1 dB
$90^\circ < \leq 110^\circ$	- 2 dB
$60^\circ < \leq 90^\circ$	- 3 dB
$30^\circ < \leq 60^\circ$	- 4 dB
$15^\circ < \leq 30^\circ$	- 5 dB
$0^\circ < \leq 15^\circ$	- 6 dB
$= 0^\circ$ (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 isollements 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  $D_{nT,A}$ , 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
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



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Paris, le **23 OCT. 2013**

**Le ministre délégué chargé des Transports,  
de la Mer et de la Pêche**

à

Monsieur le Préfet de la région Aquitaine,  
Préfet de la Gironde

Réf : D13024323

Objet : Décision ministérielle du Grand Projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO)

L'approbation ministérielle du 30 mars 2012 a validé la deuxième étape des études préliminaires relatives au programme du Grand projet ferroviaire du sud-ouest (GPSO), en retenant notamment le tracé de référence sur la quasi-totalité du linéaire des lignes nouvelles. Elle demandait la poursuite des études sur les secteurs où le projet devait encore faire l'objet d'approfondissements et d'optimisations, en concertation avec les acteurs locaux.

Le comité de pilotage, réuni le 26 octobre 2012, a émis des propositions sur la plupart des secteurs nécessitant des approfondissements à l'issue de l'approbation ministérielle et décidé de la nécessité d'une phase complémentaire de concertation sur quelques secteurs particuliers.

A l'issue de cette phase de concertation, Réseau ferré de France (RFF) m'a transmis, le 1<sup>er</sup> mars 2013, ses propositions pour la poursuite des études et des procédures préalables à la déclaration d'utilité publique du GPSO. En parallèle, vous m'avez adressé les vôtres le 22 février 2013.

Par ailleurs, la Commission « Mobilité 21 », que j'avais instituée en octobre 2012 afin de hiérarchiser et de mettre en perspective les nombreux projets d'infrastructure figurant dans le projet de schéma national des infrastructures de transports (SNIT), m'a remis son rapport le 27 juin 2013. Le Gouvernement en a partagé les critères d'analyse et s'est fixé comme référence le scénario n°2 proposé par la Commission, permettant l'engagement de 30 milliards d'euros d'investissements d'ici 2030. Ce scénario retient notamment, dans ses premières priorités, le lancement de la réalisation de la ligne à grande vitesse Bordeaux – Toulouse sur la période 2014-2030. La Commission « Mobilité 21 » considère que la réalisation de la branche Bordeaux – Espagne relève d'une seconde temporalité et ne devrait être justifiée qu'au-delà de 2030. Cependant, ne pouvant être totalement affirmative sur ce point, elle propose de réserver une enveloppe de 2 milliards d'euros pour l'anticipation avant 2030 d'éventuels premiers travaux de certains projets, dont la branche Bordeaux – Espagne du GPSO.

Au regard de ces derniers éléments, je décide des orientations suivantes, complétant les derniers points laissés en suspens par la décision ministérielle du 30 mars 2012 et fixant le cadre pour la tenue des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique.

#### Secteurs ayant fait l'objet d'adaptations et d'optimisations à la suite de l'approbation ministérielle du 30 mars 2012

##### Secteur d'Ustaritz à Ciboure (Pyrénées-Atlantiques)

La mission d'expertise confiée au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) sur l'optimisation du profil en long et les enjeux environnementaux du projet sur ce secteur a conclu à la nécessité d'abandonner la variante H462 et de faire rechercher une optimisation de l'insertion paysagère de la voie nouvelle à proximité de Saint-Jean-de-Luz à partir de la variante H463.

A la demande du comité de pilotage, les recommandations de cette mission ont été présentées, le 26 novembre 2012, à la commission consultative des Pyrénées Atlantiques qui en a pris acte.

Je retiens cette solution pour la poursuite des procédures préalables à l'enquête d'utilité publique. J'ai demandé à RFF de poursuivre l'optimisation du franchissement de la Nivelle et je vous demande d'appliquer, en lien avec RFF pour ce qui le concerne, les recommandations formulées par la mission du CGEDD, relatives notamment à la préservation des écosystèmes en Pays basque.

##### Secteur du Passage d'Agen à Layrac (Lot-et-Garonne)

Les démarches que vous avez entreprises, à la suite du comité de pilotage du 9 janvier 2012, ont mis en évidence le refus par les collectivités territoriales concernées du principe d'une prise en charge majorée du surcoût du tracé H226. Parallèlement, l'insertion environnementale de l'alternative envisagée plus au nord prévoyant notamment un double franchissement de la Garonne, s'est révélée plus délicate.

En conséquence, RFF a poursuivi les études afin d'optimiser le coût du projet sur ce secteur tout en améliorant son insertion globale, en proposant notamment, dans une nouvelle variante H228, un abaissement du profil en long au niveau de la commune de Layrac.

À l'issue de la phase de concertation complémentaire, la commission consultative du 17 décembre 2012 a pris acte des avancées que représentait la variante H228 par rapport à la variante H226. RFF a également mené des compléments d'études pour analyser la faisabilité et l'intérêt de propositions alternatives formulées par la commune de Layrac.

Au regard des positions exprimées par les élus locaux, de vos propositions et de celles de RFF, je décide de retenir pour la poursuite des procédures préalables à l'enquête d'utilité publique l'hypothèse H228, qui respecte les caractéristiques d'une ligne à grande vitesse à un coût maîtrisé.

##### Secteur de Farques-sur-Ourbise à Xaintrailles (Lot-et-Garonne)

Compte tenu du nouvel arrêté préfectoral de protection de biotope intervenu en date du 10 octobre 2012 pour le secteur de l'étang de Lagüe, annulant et remplaçant celui du Coucurreit en date du 6 octobre 1983, RFF a proposé, conformément à l'approbation ministérielle du 30 mars 2012, un tracé plus au nord. Je retiens l'évolution du tracé plus au nord pour sa présentation à l'enquête d'utilité publique.

#### Secteur de Saint-Loup à Le Pin (Tarn-et-Garonne)

À la suite de l'approbation ministérielle du 30 mars 2012, RFF a approfondi les études sur ce secteur, en particulier au droit du franchissement de l'autoroute A 62, et a poursuivi la concertation locale, ainsi que l'a demandé le comité de pilotage du 26 octobre 2012.

Ces approfondissements ont permis d'envisager la faisabilité technique d'une solution permettant le passage sous l'autoroute A 62, baptisée H237, dont RFF m'a assuré que le coût est équivalent à celui du tracé retenu par l'approbation ministérielle du 30 mars 2012. En particulier, cette solution inclut la réalisation d'une tranchée couverte de 500 mètres au passage du lieu dit de Gâches, un passage en tranchée couverte d'une longueur de 130 mètres sous l'autoroute A 62, au nord du viaduc autoroutier de Costes – Pejade, suivie d'une inscription en déblai avec couverture partielle dont le linéaire sera à optimiser en phase d'études détaillées. Elle s'accompagne par ailleurs de la réalisation d'un viaduc de 700 mètres environ pour le franchissement de la vallée de l'Arratz, avec un traitement paysager soigné de l'entrée du viaduc.

Un consensus sur l'optimisation globale que représente cette solution s'est exprimé lors de la commission consultative du 11 janvier 2013 et a été confirmé lors de la réunion du 11 février 2013 avec les présidents des collectivités co-financeuses des études. En conséquence, je décide de retenir l'hypothèse H237 pour la poursuite des études.

#### Secteur de Castelsarrasin (Tarn-et-Garonne)

RFF a poursuivi l'optimisation des conditions d'insertion de la ligne sur ce secteur, notamment au regard des résultats des dernières études hydrauliques. Je décide de retenir l'optimisation du tracé sur ce secteur, telle que présentée au comité de pilotage du 26 octobre 2012.

#### Secteur de Bressols (Tarn-et-Garonne)

L'approbation ministérielle du 30 mars 2012 a validé le tracé sur ce secteur, tout en demandant la recherche des modalités de transparence optimale de la ligne sur la section entre la future gare et l'autoroute A 20, en cohérence avec les projets urbains locaux et les projets d'aménagement du territoire.

Après approfondissement des études techniques et sur proposition du comité de pilotage du 26 octobre 2012, RFF a notamment proposé un abaissement du profil en long de cinq à six mètres rendu possible par la déviation de la ligne existante à l'ouest et la reprise de son profil en long, avec un traitement approprié des ouvertures pour gérer la transparence de l'infrastructure : cinq passages élargis sous le remblai sont prévus entre la gare et l'A 20, à positionner en fonction des aménagements dans ce secteur. Cette solution a recueilli l'adhésion des élus locaux concernés à la suite de la concertation et a été confirmée par le maire de Bressols dans son courrier du 6 février 2013 et lors de la réunion des présidents des collectivités co-financeuses des études du 11 février 2013.

J'ai demandé en conséquence à RFF d'intégrer cette solution au dossier support de l'enquête d'utilité publique.

#### Secteur de Pompignan – Saint-Rustice (Tarn-et-Garonne et Haute-Garonne)

Sur ce secteur, les propositions par RFF à l'issue de l'approbation ministérielle du 30 mars 2012 ont porté sur l'abaissement du profil en long de la ligne nouvelle en sortie du tunnel, permettant l'amélioration des conditions de franchissement des infrastructures existantes, et la réduction des impacts sur le milieu humain.

Ces optimisations, qui ont fait l'objet d'un accord lors des commissions consultatives du 2 octobre 2012 pour la Haute-Garonne et du 8 octobre 2012 pour le Tarn-et-Garonne puis du comité de pilotage du 26 octobre 2012, seront intégrées dans le dossier d'enquête publique.

### **Fonctionnalités du projet d'aménagement ferroviaire au sud de Bordeaux**

Les approfondissements d'études menés à la demande de l'approbation ministérielle du 30 mars 2012 sur la pertinence et les conséquences de l'accueil sur le site d'Hourcade de wagons de transport de matières dangereuses ont montré la nécessité du maintien de cette activité sur le site, compte tenu des coûts substantiels qu'engendrerait la relocalisation de l'activité de transport de matières dangereuses sur le seul autre site envisageable en Aquitaine, à Lalouque, dans le sud du département des Landes.

Dans le cadre de l'exploitation du réseau ferré dans ce secteur, la mesure de sécurisation retenue à ce stade pour la constitution du dossier d'enquête publique, reposera sur l'extension à la voie nouvelle du dispositif spécifique d'exploitation des circulations ferroviaires en vigueur sur le site.

Enfin, au regard des éléments d'analyse transmis par RFF, je confirme la pertinence de la création d'une base travaux au niveau de la gare de triage d'Hourcade. La justification de cette proposition et l'évaluation des impacts de cette base travaux devront être précisées dans le dossier support de l'enquête publique, tout comme les autres bases travaux proposées à la suite de l'approfondissement des analyses de leur positionnement optimal.

### **Suites des procédures préalables à l'enquête d'utilité publique**

Compte tenu des recommandations de la Commission « Mobilité 21 », je retiens comme référence pour les prochaines étapes un schéma de réalisation du GPSO selon deux phases définies en fonction de leur caractère prioritaire. La première phase comprendra les lignes nouvelles entre Bordeaux et Toulouse, d'une part, et entre le Sud-Gironde et le raccordement nord de Dax, d'autre part, avec l'objectif d'une mise en service à l'horizon 2024 pour la première et 2027 pour la seconde. La seconde phase sera, quant à elle, constituée de la ligne nouvelle entre Dax et la frontière espagnole avec l'objectif d'une mise en service au plus tard en 2032.

La première phase fera l'objet d'une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique au premier semestre 2014. Concomitamment, les aménagements des lignes existantes aux abords des agglomérations toulousaine et bordelaise seront présentés à des enquêtes publiques spécifiques.

La seconde phase présente un intérêt certain dans le cadre du développement du réseau trans-européen de transport et dans nos échanges avec la péninsule ibérique le long de la façade atlantique, à l'horizon de saturation de la ligne existante. Au cours de l'instruction du dossier, la réalisation d'études complémentaires est apparue nécessaire afin d'assurer la sécurité juridique de la déclaration d'utilité publique du tracé et de définir un projet présentant toutes les garanties au regard des exigences environnementales, notamment au droit des communes d'Ondres et de Labenne. Ces approfondissements indispensables conduisent à un objectif d'une déclaration d'utilité publique ultérieure pour le tracé de la section Dax – frontière espagnole : il importe à cette fin de continuer à suivre l'évolution des trafics sur la ligne actuelle dans le cadre de l'observatoire mis en place au Pays basque. Vous poursuivrez la démarche de concertation aux points singuliers du projet, afin de finaliser les études de tracé et son insertion, notamment au droit des deux communes précitées. A l'issue des résultats des études complémentaires, il conviendra de prendre des arrêtés préfectoraux de projet d'intérêt général sur cette section afin de préserver la réalisation future du projet.

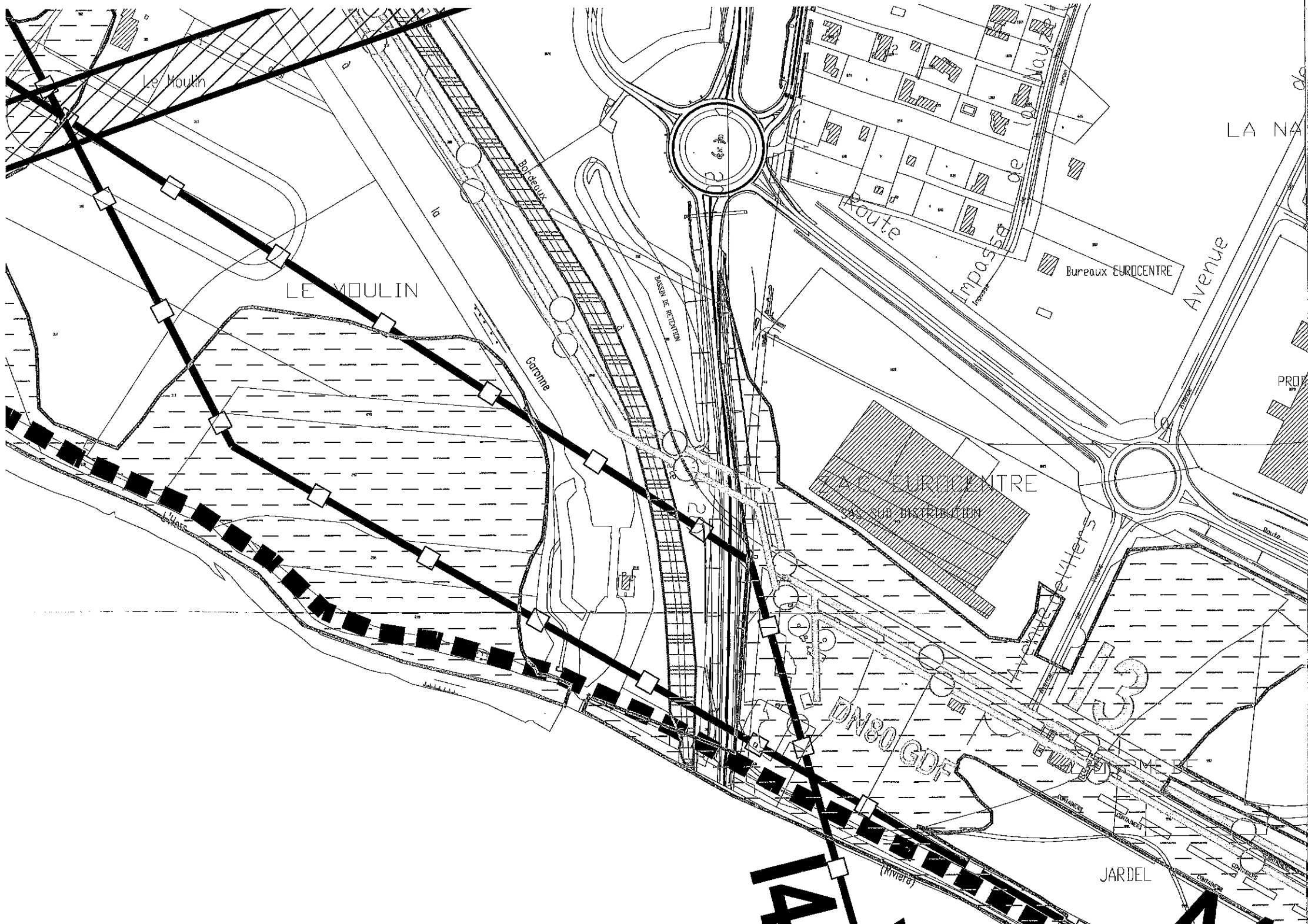
Sur ces bases, j'ai demandé à RFF de préparer les dossiers supports des enquêtes publiques et la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et, à cette fin, de solliciter l'avis de l'Autorité environnementale dans les meilleurs délais. Je vous demande d'initier, en lien avec RFF et les services de l'État concernés, l'ensemble des procédures préalables aux enquêtes publiques du premier semestre 2014.

Une fois rendu l'avis de l'Autorité environnementale, j'approuverai le dossier support de l'enquête d'ici le début de l'année 2014 et déciderai alors le lancement de l'enquête publique. Cette décision sera notamment prise au regard de la mobilisation effective des collectivités territoriales pour la mise à disposition des concours publics nécessaires au bon avancement du chantier de LGV Tours-Bordeaux, qui permettra à elle seule de réduire de cinquante minutes les temps de parcours entre Paris et l'ensemble des agglomérations du grand Sud-Ouest et dont la réalisation est un préalable indispensable à celle du GPSO.



Frédéric CUVILLIER

Copie : M. le préfet de la région Midi-Pyrénées, préfet de la Haute-Garonne  
M. le président de Réseau ferré de France



Le Moulin

LE MOULIN

Garonne

Boulevard

BASSIN DE RETENTION

Route

Impasse de la Na...

Bureaux EUROCENTRE

Avenue

EUROCENTRE  
EURO INSTITUTION

DNEO GDF

JARDEL

LA NA...

PRO...

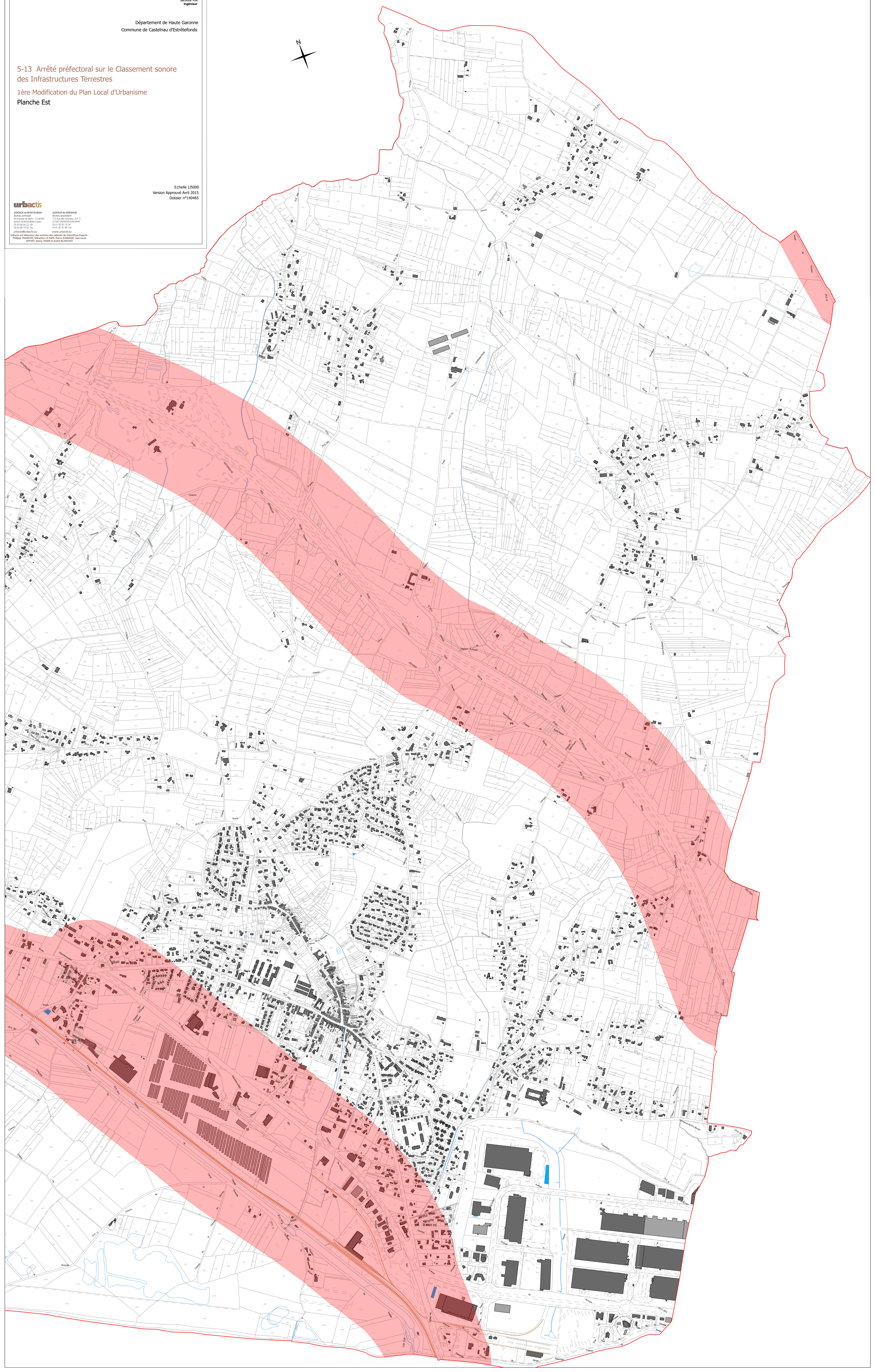
Route

13

(rivière)

5-13 Arrêté préfectoral sur le Classement sonore  
des Infrastructures Terrestres  
1ère Modification du Plan Local d'Urbanisme  
Planche Est

Echelle 1/5000  
Version Approuvée Avril 2015  
Dossier n°140465



**Département de Haute Garonne  
Commune de Castelnau d'Estrètefonds**

**5-13 – ARRÊTÉ PRÉFECTORAL SUR LE CLASSEMENT SONORE  
DES INFRASTRUCTURES TERRESTRES**

**1<sup>ÈRE</sup> MODIFICATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME**

**DOSSIER APPROUVÉ**

Avril 2015  
Dossier n°140491

**AGENCE de MONTAUBAN**

*Bureau principal*  
60 Impasse de Berlin  
Albasud - CS 80391  
82003 MONTAUBAN Cedex  
05 63 66 44 22 Tél  
05 63 66 14 92 Fax

**AGENCE de GRENADE**

*Bureau secondaire*  
11A Rue des Pyrénées - BP 3  
31330 GRENADE/GARONNE  
05 61 82 60 76 Tél  
05 61 82 81 98 Fax  
[urbactis@urbactis.eu](mailto:urbactis@urbactis.eu)  
[www.urbactis.eu](http://www.urbactis.eu)



## PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Direction Départementale des Territoires

Toulouse, le 23 DEC. 2014

Service Environnement Eau Forêt  
Mission Cadre de Vie  
et Polices de l'environnement

Affaire suivie par : Aline GUILLAUME  
Téléphone : 05 61 10 60 19  
Télécopie : 05 61 10 60 95  
Courriel : [aline.guillaume@haute-garonne.gouv.fr](mailto:aline.guillaume@haute-garonne.gouv.fr)

COURRIER ARRIVÉ  
07 JAN. 2015  
MAIRIE DE  
CASTELNAU D'ESTRETEFONDS

Madame, Monsieur le Maire,

La loi relative à la lutte contre le bruit du 31 décembre 1992, complétée par le décret n°95-21 du 9 janvier 1995 et son arrêté ministériel d'application du 30 mai 1996, impose que toutes les infrastructures de transports terrestres, quelles soient routières ou ferroviaires et quel que soit le maître d'ouvrage de ces voies, fassent l'objet d'un arrêté préfectoral les classant en fonction de leurs caractéristiques sonores.

Il se traduit par la classification des voies de transports terrestres en différents tronçons auxquels est affecté un secteur qualifié d'« affecté par le bruit » de part et d'autre de ces infrastructures. À l'intérieur de ces secteurs, les futurs bâtiments sensibles au bruit (habitation, établissement d'enseignement, de santé) devront présenter une isolation acoustique renforcée.

Il entraîne deux mesures particulières :

- une mesure d'information, par le biais du report des secteurs de nuisance sonore dans les documents d'urbanisme et le report de l'information dans les certificats d'urbanisme ;
- une obligation d'isolement acoustique renforcée de façade qui devient une règle pour les constructions nouvelles, en fonction de la catégorie de l'infrastructure.

Un projet de classement sonore vous a été soumis pour avis le 30 juin 2014 pour une période de trois mois. Après prise en compte de vos remarques, je vous prie de trouver ci-joint l'arrêté révisant le classement qui remplace à la date de publication au recueil des actes administratifs, celui des arrêtés préfectoraux du 26 Juillet 2000 et du 18 Janvier 2006.

Vous devrez assurer l'information du public à ce sujet, en affichant une copie de cet arrêté dans votre mairie un mois au minimum.

Il vous appartient, à la date de publication de l'arrêté préfectoral de classement, de mettre à jour les zones affectées par le bruit dans les documents d'urbanisme et d'y annexer l'arrêté.

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

Pour le préfet et par délégation,  
Le secrétaire général,

  
Thierry BONNIER



## PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

Direction Départementale des Territoires  
Mission Cadre de Vie  
et Polices de l'environnement

### Arrêté de classement sonore des infrastructures de transports terrestres de la Haute-Garonne

Le préfet de la région Midi-Pyrénées,  
Préfet de la Haute-Garonne,  
Chevalier de la Légion d'honneur,  
Officier de l'ordre national du Mérite,

Vu le code de l'environnement et notamment l'article L571-10 ;

Vu le code de la construction et de l'habitation et notamment ses articles R 111-4-1, R 111-23-1 à R 111-23-3 ;

Vu le code de l'urbanisme et notamment ses articles R111-1, R111-3-1, R123-13, R 123-14, R123-22, R311-10 ;

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 ministériel 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 l'arrêté préfectoral du 15 Octobre 1998 instituant le Comité de Pilotage départemental de classement des infrastructures terrestres sur le département de la Haute-Garonne ;

Vu l'arrêté préfectoral du 26 Juillet 2000 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres ;

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

Vu l'arrêté préfectoral du 18 Janvier 2006 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres de la ville de Toulouse et 24 autres communes ;

Vu l'arrêté ministériel 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 ;

Vu les avis des conseils municipaux des Communes concernées ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Les dispositions des arrêtés ministériels du 30 mai 1996 et du 25 avril 2003 susvisés sont applicables dans le département de la Haute-Garonne aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres listées dans un tableau et représentées sur des cartes joints en annexe. Le tableau donne pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnés, le classement dans une des cinq catégories définies dans les arrêtés ministériels du 30 mai 1996 et du 23 juillet 2013 susmentionnés, la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons et le type de tissu. Les cartes schématisent le classement, mais seules font foi les indications du tableau annexé.

**Art. 2.** – Les notions de rues en U et de tissu ouvert sont définies par la norme NF S 31-130 "cartographie du bruit en milieu extérieur".

La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans le tableau, comptée de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche.

**Art. 3.** – Le classement des infrastructures de transports terrestres dans le département de la Haute-Garonne 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 :

Infrastructures routières et lignes ferroviaires à grande vitesse			
Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence L, en période diurne (en dB(A))	Niveau sonore de référence L, en période nocturne (en dB(A))	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	$L > 81$	$L > 76$	$d = 300 \text{ m}$
2	$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	$d = 250 \text{ m}$
3	$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	$d = 100 \text{ m}$
4	$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	$d = 30 \text{ m}$
5	$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	$d = 10 \text{ m}$

**Art. 4.** – Conformément au décret n° 95-21 susvisé, les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit et mentionnés à l'article 1 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs, déterminé selon l'arrêté ministériel du 30 mai 1996 susvisé.

Cet isolement est déterminé, soit de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 6 de l'arrêté ministériel du 30 mai 1996, soit de manière spécifique sous la responsabilité du maître d'ouvrage du bâtiment à construire, par un calcul conforme aux modalités définies à l'article 7 du même arrêté, modifiés par les articles 8 et 9 d l'arrêté du 23 juillet 2013.

**Art. 5.** – Les communes concernées par le présent arrêté sont les suivantes :

Aignes, Aigrefeuille, Ardiège, Argut-Dessous, Arlos, Arnaud-Guilhem, Aucamville, Ausson, Aussonne, Auterive, Auzeville-Tolosane, Auzielle, Avignonet-Lauragais, Ayguesvives, Balma, Barbazan, Baziège, Beauchalot, Beaumont-sur-Lèze, Beaupuy, Beauzelle, Belberaud, Bessières, Blagnac, Bonrepos-Riquet, Bonrepos-sur-Aussonnelle, Bordes-de-Rivière, Bouloc, Boussens, Bruguières, Buzet-sur-Tarn, Calmont, Capens, Carbonne, Cassagne, Castagnède, Castanet-Tolosan, Castelginest, Castelmaurou, Castelnau-d'Estrétefond, Castillon-de-Saint-Martory, Cazères, Cépet, Chaum, Cierp-Gaud, Cier-de-Rivière, Cintegabelle, Clarac, Clermont-le-Fort, Colomiers, Cornebarrieu, Cugnaux, Daux, Deyme, Donneville, Drémil-Lafage, Eaunes, Escalquens, Estancarbon, Esténos, Eup, Fenouillet, Flourens, Fonbeauzard, Fonsorbes, Fontenilles, Fos, Fourquevaux, Fronsac, Fronton, Frouzins, Gagnac-sur-Garonne, Galié, Gardouch, Gargas, Garidech, Gémil, Gibel, Gourdan-Polignan, Gragnague, Gratentour, Grenade, His, Huos, La Salvetat-Saint-Gilles, Labarthe-Inard, Labarthe-Rivière, Labarthe-sur-Lèze, Labastide-Beauvoir, Labastidette, Labège, Labroquère, Lacroix-Falgarde, Lafitte-Vigordane, Lagardelle-sur-Lèze, Landorthe, Launaguet, Lavalette, Lavelanet-de-Comminges, Lauzerville, Lavernose-la-Casse, Le Fauga, Léguevin, Lespinasse, Lestelle-de-Saint-Martory, Lévigac, Lez, Longages, L'Union, Luscan, Mancieux, Mane, Marquefave, Martres-de-Rivière, Martres-Tolosane, Mazères-sur-Salat, Melles, Merville, Miramont-de-Comminges, Miremont, MondavezanMondonville, Monestrol, Mons, Montaigut-sur-Save, Montastruc-la-Conseillère, Montaut, Montberon, Montesquieu-Lauragais, Montgaillard-Lauragais, Montgeard, Montgiscard, Montlaur, Montrabé, Montréjeau, Montsaunès, Muret, Nailloux, Noé, Odars, Ondes, Ore, Palaminy, Péchabou, Pechbonnieu, Pechbusque, Pibrac, Pin-Balma, Pinsaguel, Pins-Justaret, Plaisance du Touch, Pointis de Rivière, Pompertuzat, Ponlat-Taillebourg, Portet-sur-Garonne, Quint-Fonsegrives, Ramonville-Saint-Agne, Renneville, Revel, Roquefort-sur-Garonne, Roques, Roquesérière, Roquettes, Rouffiac-Tolosan, Saiguède, Saint Alban, Saint Béal, Saint-Clar-de-Rivière, Sainte-Foy-d'Aigrefeuil, Saint-Élix-le-Château, Saint-Félix-Lauragais, Saint Gaudens, Saint-Hilaire, Saint Jean, Saint Jory, Saint Julien sur Garonne, Saint-Loup-Cammas, Saint Lys, Saint Marcel Paulel, Saint

Martory, Saint Médard, Saint Orens de Gameville, Saint Pierre, Saint Rome, Saint-Rustice, Saint Sauveur, Saint-Sulpice-sur-Lèze, Salies-du-Salat, Salles-sur-Garonne, Savarthes, Saubens, Seilh, Seilhan, Seysses, Toulouse, Tournefeuille, Valentine, Vaux, Venerque, Verfeil, Vernet, Vieille Toulouse, Vieilleville, Vigoulet-Auzil, Villate, Villefranche-de-Lauragais, Villematier, Villemur-sur-Tarn, Villeneuve-de-Rivière, Villeneuve-lès-Bouloc, Villeneuve-Tolosane, Vacquiers, Villenouvelle.

**Art. 6.** – Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs de la préfecture et de son affichage pendant une durée de un mois minimum à la mairie des communes visées à l'article 5.

**Art. 7.** – Le présent arrêté doit être annexé au documents d'urbanisme par les maires des communes visées à l'article 5.

Les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 3 et en annexe I et II du présent arrêté, devront être reportés dans les documents d'urbanisme par les Maires des communes visées à l'article 5.

**Art. 8.** – Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours dans les deux mois à partir de sa publication auprès du tribunal administratif de TOULOUSE.

**Art. 9.** – Le secrétaire général de la préfecture de la Haute-Garonne, les Sous-Préfets de Muret et de Saint-Gaudens, les maires des communes visées à l'article 5 et le Directeur Départemental des Territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Toulouse, le 23 DEC. 2014

Pour le préfet et par délégation,  
Le secrétaire général,

  
Thierry BONNIER

## ANNEXES

**Annexe I :** Tableau de classement sonore pour les communes concernées et classées par ordre alphabétique

(1) La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans le tableau ci-après, comptée de part et d'autre de l'infrastructure

- pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche.
- pour les voies ferrées, à partir du rail extérieur de la voie la plus proche.

(2) :légende

TO = Tissu Ouvert

U = Rue en U

TCSP = Transport en Commun en Site Propre

VCSM=Voie du Canal de Saint-Martory

I. = Intersection

E. = Échangeur

Av. = avenue

L.C. = Limite de commune

ER = Emplacement réservé

**Annexe II :** Cartographie du classement sonore (Planches n°1 à n° 51)

Commune traversée par la voie classée	N° de planche	Nom de l'infrastructure	Nom du tronçon	Délimitation du tronçon		Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
				Débutant	Finissant			
Buzet-sur-Tarn	0-37-38	A68	A68-01	L.C.	limite département	1	300	T.O.
		RD630	RD630-01	limite département	L.C.	3	100	T.O.
		RD888	RD888-03	A68	limite département	3	100	T.O.
		Voie ferré de Buzet à Toulouse Matabiau	Ligne 718000	L.C.	L.C.	3	100	T.O.
Calmont	11-48	A66	ASF-A66	L.C.	L.C.	2	250	T.O.
Capens	0-17-18	A64	A64-01	L.C.	L.C.	1	300	T.O.
		Voie ferré de Toulouse Matabiau à Boussens	Ligne 650000	L.C.	L.C.	3	100	T.O.
Carbonne	0-18-19	A64	A64-01	L.C.	L.C.	1	300	T.O.
			RD627-01	RD626B	RD627B	4	30	T.O.
			RD627-02	RD627B	RD62	3	100	T.O.
			RD627-03	RD62	Sortie Carbonne	4	30	T.O.
		RD627	RD627-04	Sortie Carbonne	A64	3	100	T.O.
Voie ferré de Toulouse Matabiau à Boussens	Ligne 650000	L.C.	L.C.	3	100	T.O.		
Castagnède	23	RD117	RD117-01	limite département	entrée Castagnède	3	100	T.O.
			RD117-02	entrée Castagnède	sortie Castagnède	4	30	T.O.
			RD117-03	sortie Castagnède	L.C.	3	100	T.O.
		Projet RD117	RD117-dév His et Castagnède	limite département	L.C.	3	100	T.O.
Castanet- Tolosan	36-42-43	A61	ASF-A61	L.C.	L.C.	1	300	T.O.
			RD813	RD813-01	L.C.	L.C.	3	100
		RD79	RD79-01	RD813	Sortie Castanet-Tolosan	4	30	T.O.
			RD79-02	Sortie Castanet-Tolosan	L.C.	3	100	T.O.
		RD57	RD57-01	Av de la République	Route de Labège	4	30	T.O.
			RD57-02	Route de Labège	L.C.	3	100	T.O.
		Avenue du 19 Mars 1962	CAS-01	Ch. Peries.	Av. Salettes.	4	30	T.O.
		Avenue de la République	CAS-02	RD 57	Ch. Peries.	4	30	T.O.
Route de Labège	CAS-03	RD 57	RD 57	4	30	T.O.		
Rue Jean Ingres	CAS-04	RD 813	RD 57	4	30	T.O.		
Castelginest	33-34	RD14	RD14-01	RD14A	sortie Castelginest	4	30	T.O.
			RD14-02	RD14	L.C.	3	100	T.O.
		RD14A	RD14A-02	RD14	RD15	4	30	T.O.
		RD15	RD15-08	L.C.	limitation 70	4	30	T.O.
			RD15-09	limitation 70	L.C.	3	100	T.O.
		RD59	RD59-01	RD14A	L.C.	4	30	T.O.
		projet BUN	projet BUN	L.C.	L.C.	3	100	T.O.
Castelmaurou	0-38-39	A68	ASF-A68	L.C.	L.C.	1	300	T.O.
			A680	ASF-A680	L.C.	L.C.	2	250
		RD888	RD888-01	L.C.	entrée Castelmaurou	3	100	T.O.
			RD888-02	entrée Castelmaurou	sortie Castelmaurou	4	30	T.O.
			RD888-03	sortie Castelmaurou	L.C.	3	100	T.O.
Voie ferré de Buzet à Toulouse Matabiau	Ligne 718000	L.C.	L.C.	3	100	T.O.		
Castelnaud- d'Estrétefond	0-1-2-32	A62	ASF-A62	limite département	L.C.	1	300	T.O.
			RD4	RD4-21	L.C.	L.C.	3	100
		RD820	RD820-01	L.C.	RD29	3	100	T.O.
			RD820-02	RD29	L.C.	2	250	T.O.
		RD29	RD29-02	L.C.	entrée Castelnaud	3	100	T.O.
			RD29-03	entrée Castelnaud	RD820	4	30	T.O.
Voie ferré de St Rustice à Avignonnet	Ligne 640000	L.C.	L.C.	2	250	T.O.		
Castillon-de- Saint-Martory	22-24	A64	ASF-A64	L.C.	L.C.	1	300	T.O.
		RD817	RD817-03	L.C.	L.C.	3	100	T.O.
Cazères	0-20	RD6	RD6-01	RD10	sortie Cazères	4	30	T.O.
			RD6-02	sortie Cazères	A64	3	100	T.O.
		Voie ferré de Toulouse Matabiau à Boussens	Ligne 650000	L.C.	L.C.	3	100	T.O.
Cépet	32-33	RD14	RD14-04	L.C.	entrée Cépet	3	100	T.O.
			RD14-05	entrée Cépet	sortie Cépet	4	30	T.O.
		RD14-06	sortie Cépet	L.C.	3	100	T.O.	
		RD20	RD20-02	L.C.	RD14	4	30	T.O.
Chaum	28-29	RN125	RN125-02	L.C.	L.C.	3	100	T.O.
Cier-de-Rivière	26	A645	ASF-A645	L.C.	L.C.	3	100	T.O.
		RD8	RD8-01	L.C.	L.C.	3	100	T.O.



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

## CLASSEMENT SONORE DU RÉSEAU FERRÉ EN HAUTE-GARONNE

Réalisation: Mai 2014

### Classement sonore

Catégorie sonore des voies ferrées (du + au -  
bruyant) / Etendue réglementaire de la nuisance

- Cat 1 / 300m
- Cat 2 / 250m
- Cat 3 / 100m
- Cat 4 / 30m
- Cat 5 / 10m
- Non classé

- Ligne non commercialement ouverte
- Communes concernées

### Éléments de localisation

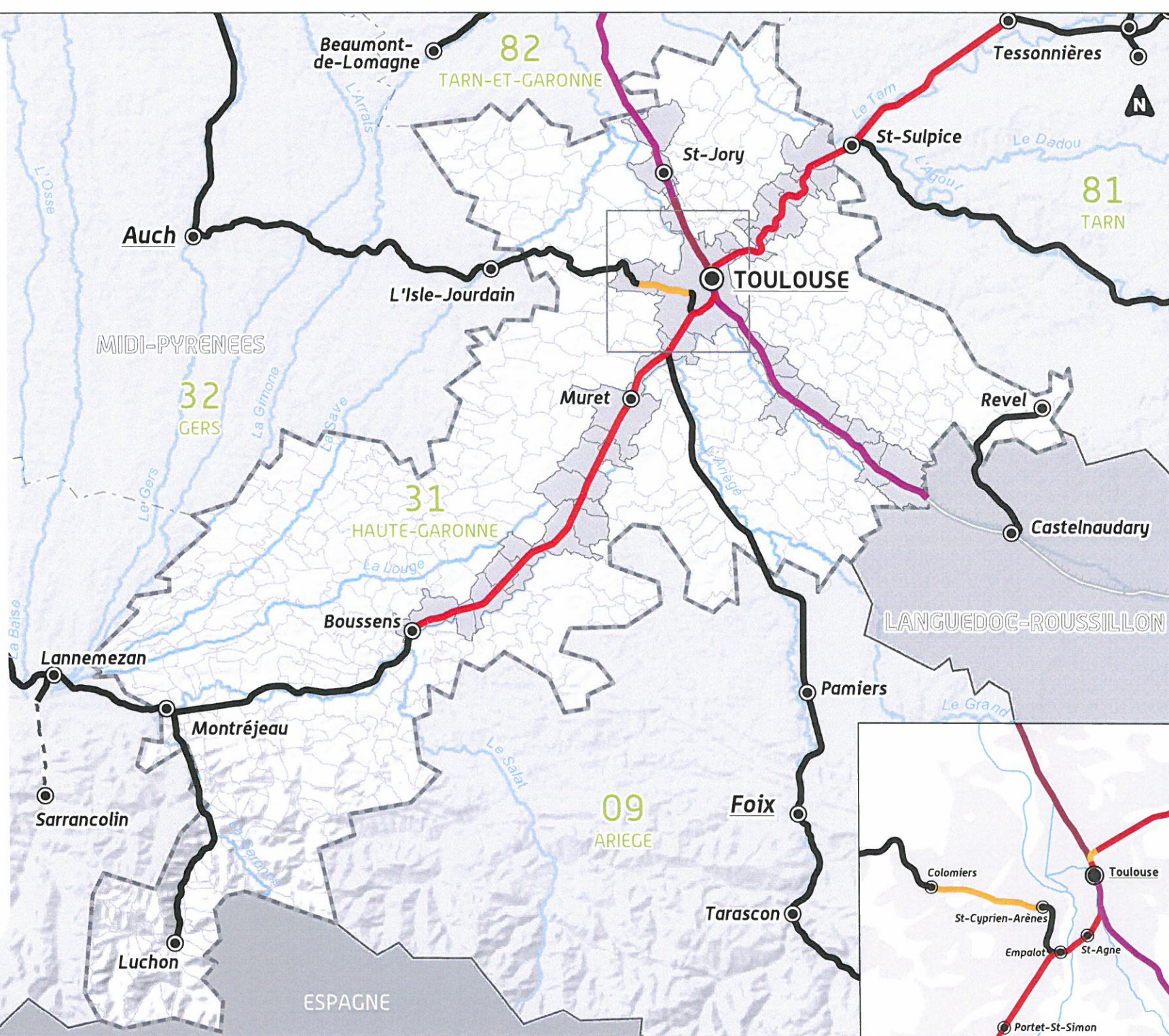
- Point singulier du réseau
- Cours d'eau
- Limite communale
- Limite départementale
- Limite régionale / nationale

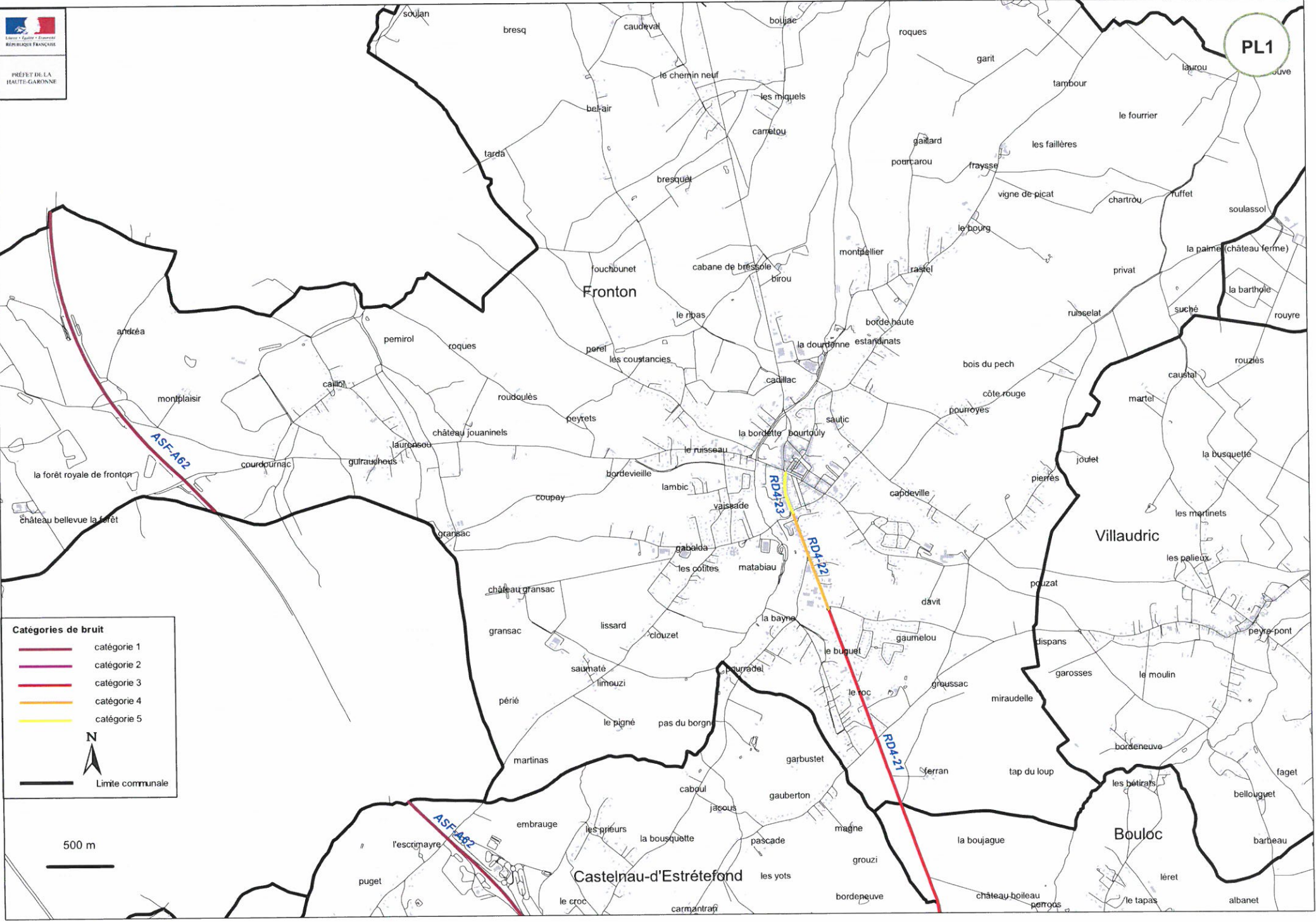
Sources :  
IGN © BD ALTI / © BD CARTHAGE / © BD CARTO  
Référentiel RGI V14-01  
Données classement sonore: export des tronçons  
ferroviaires issu de la base MAPBRUIT V3 le 06/11/13

**DOCUMENT NON CONTRACTUEL**

0 5 10 20 30 km


Réseau Ferré de France est l'entreprise  
publique propriétaire et gestionnaire  
du réseau ferré national

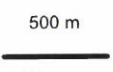




**Catégories de bruit**

- catégorie 1
- catégorie 2
- catégorie 3
- catégorie 4
- catégorie 5

 N  
 Limite communale

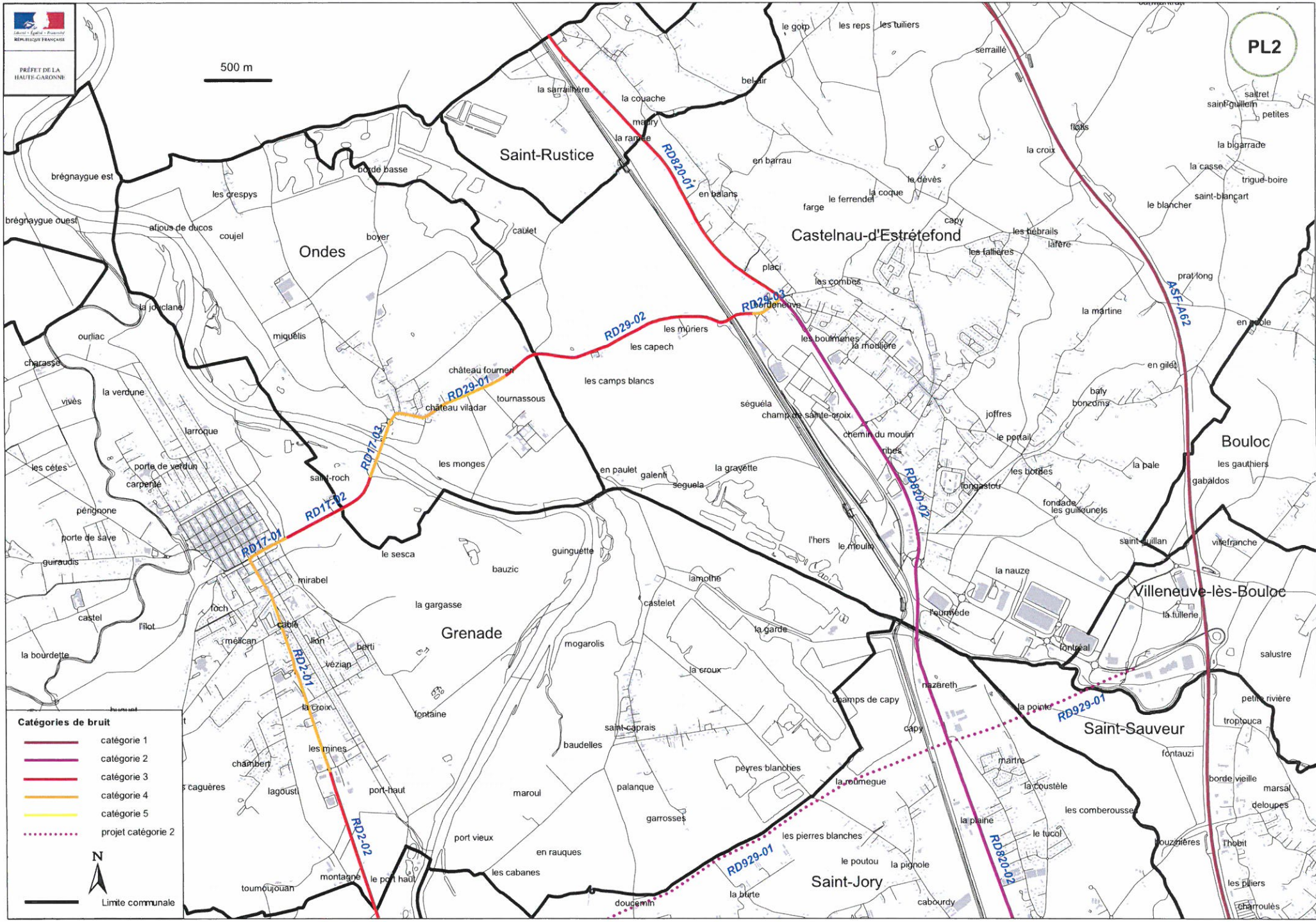




PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE

500 m

PL2



**Catégories de bruit**

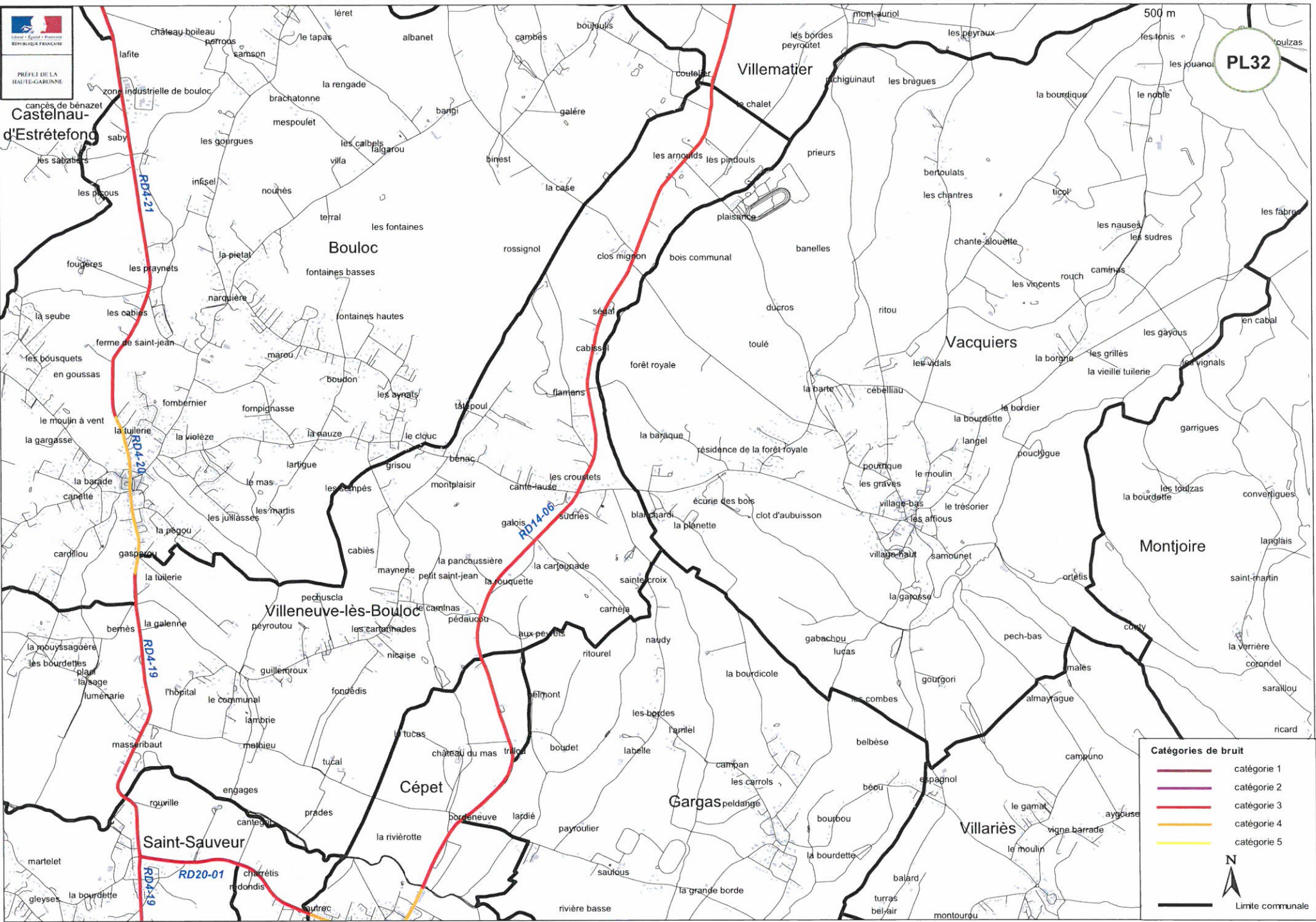
- catégorie 1
- catégorie 2
- catégorie 3
- catégorie 4
- catégorie 5
- ⋯ projet catégorie 2

N

Limite communale



PRÉFET DE LA HAUTE-GARONNE



PL32

**Catégories de bruit**

	catégorie 1
	catégorie 2
	catégorie 3
	catégorie 4
	catégorie 5

Limite communale

5-13 Arrêté préfectoral sur le Classement sonore  
des Infrastructures Terrestres  
1ère Modification du Plan Local d'Urbanisme  
Planche Ouest

Echelle 1/5000  
Version Approuvée Avril 2015  
Dossier n°14045

