

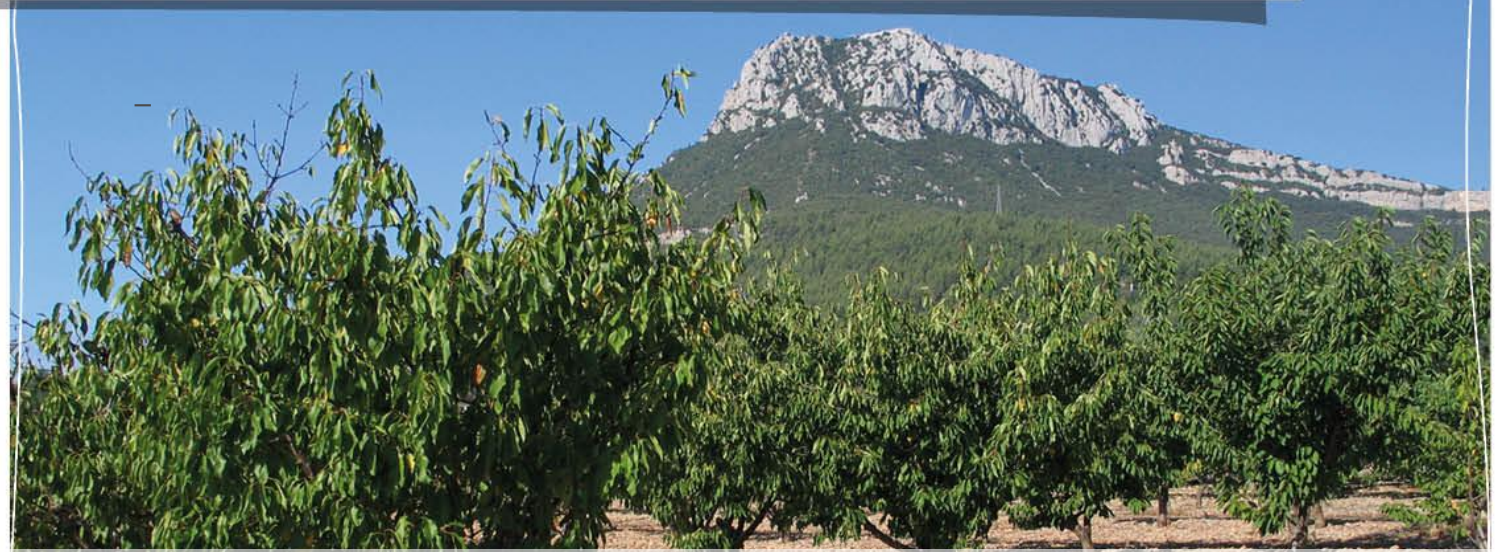


6D4.

Dispositions relatives au bruit

PLU

Plan Local d'Urbanisme
de la Farlède



PLU approuvé le 12.04.2013
Révision n°1 du PLU prescrite le 14.04.2015
Révision n°1 du PLU arrêtée le 19.12.2019
Révision n°1 du PLU approuvée le 01.06.2021

Modification n°1 du PLU révisé approuvée le 14.05.2024



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAR

**Direction
départementale
des territoires
et de la mer
du Var**

Service environnement
et forêt

Pôle environnement
et cadre de vie

Toulon, le 27 MARS 2013

**ARRETE PREFECTORAL
n°**

portant approbation
de la révision du classement sonore
des infrastructures de transports terrestres (ITT)
du réseau routier national (RRN) du département du Var
concernant
les autoroutes nationales concédées **A8, A50 et A57**
les autoroutes nationales non concédées **A50, A57 et A570**
et la route nationale **RN98**

LE PREFET DU VAR

Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite
Officier des Palmes Académiques

Vu la Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit ;

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

Vu le décret n° 95-21 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 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 trois arrêtés du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements de santé, les hôtels et les bâtiments d'enseignement ;

Vu le Code de l'Environnement, et notamment le livre V, titre VII, chapitre Ier, en ses articles L.571-1 et suivants, R.571-1 et suivants et chapitre II, en ses articles L.572-1 et suivants, R.572-1 et suivants ;

Vu le Code de l'Urbanisme, et notamment ses articles R.123-13, R.123-14, R.123-22 ;

Vu le Code de la construction et de l'habitation, et notamment ses articles L.111-11, L.111-11-1, L.111-11-2, R.111-4-1 ;

page 1 /5

Vu les arrêtés préfectoraux en date du 07 juin 2000 et 06 août 2001 publiant le classement sonore des infrastructures de transports terrestres du département du Var, assorti des pièces annexées ;

Vu la saisine des gestionnaires/exploitants tout au long de la procédure, à savoir la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Provence Alpes Côte d'Azur (PACA), la Direction interdépartementale des routes Méditerranée (DIRMED) pour le réseau autoroutier non concédé et la route nationale, la société concessionnaire d'autoroutes ESCOTA pour le réseau autoroutier concédé, et notamment la dernière consultation de présentation des résultats en date du 10 août 2012 ;

Vu l'avis des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés suite à leur saisine en date du 14 août 2012 conformément aux dispositions de l'article R.571-39 du Code de l'environnement ;

Vu l'avis des communes concernées suite à leur consultation pour une durée de 3 mois en date du 14 août 2012 conformément aux dispositions de l'article R.571-39 du Code de l'environnement ;

Vu le rendu d'études et l'analyse effectuée par le bureau d'études Bureau Veritas en novembre 2012 ;

Vu l'appui technique en tant qu'assistance à maîtrise d'ouvrage apporté par le Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) Méditerranée tout au long de la procédure et la validation des résultats obtenus le 1er février 2013 ;

Considérant l'information fournie sur le portail de l'État et la communication des éléments de procédure lors des réunions plénières du comité de suivi du bruit ;

Considérant la conformité de l'établissement de la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres du réseau routier national du département du Var par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var aux critères et conditions requis par la réglementation en vigueur en matière de classement sonore des ITT ;

Sur proposition du directeur départemental des territoires et de la mer du Var ;

A R R Ê T E

ARTICLE 1 : objet de la décision d'approbation de la révision du classement sonore

Les dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département du Var aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres (ITT) mentionnées à l'article 2 du présent arrêté.

Le présent arrêté vise à approuver la révision totale du classement sonore de ces infrastructures.

Le classement sonore comporte le présent arrêté assorti d'une annexe intitulée "rapport de classement" composé notamment de tableaux et de représentations cartographiques.

Ce rapport de classement fait partie intégrante de l'arrêté préfectoral. Il constitue l'objet principal de la décision administrative.

ARTICLE 2 : infrastructures concernées

Les infrastructures de transports terrestres concernées par le présent arrêté relève du réseau routier national (RRN). Elles concernent :

- les autoroutes nationales concédées **A8**, **A50** et **A57**, dont le gestionnaire est la société ESCOTA,
- les autoroutes nationales non concédées **A50** , **A57** et **A570** dont le gestionnaire est la DREAL PACA et l'exploitant la DIRMED,
- la route nationale **RN98** dont le gestionnaire est la DREAL PACA et l'exploitant la DIRMED.

ARTICLE 3 : caractéristique du classement

Le classement s'effectue sur la base des caractéristiques sonores de la voie. Ainsi, toutes les voies du département ne font pas l'objet d'un classement. Seules celles qui dépassent les niveaux sonores le sont.

Les infrastructures sont classées sur la base de leurs niveaux sonores diurnes et nocturnes reçus au point de référence. A noter que les indicateurs retenus sont les mêmes que ceux pris en compte pour la construction d'infrastructures nouvelles. Il s'agit du LAeq (6h-22h) pour le jour, et du LAeq (22h-6h) pour la nuit.

La catégorie des infrastructures de transports terrestres est donc définie comme suit :

Catégories des infrastructures en fonction des niveaux sonores			
Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	secteurs affectés par le bruit 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 infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.
$L > 81$	$L > 76$	1	300 m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	250 m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	100 m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	30 m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	10 m

Les tableaux contenus dans le rapport de classement annexé donnent, a minima, pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnés, le classement dans une des 5 catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 susmentionné, la largeur des secteurs affectés par le bruit ainsi que le type de tissu urbain traversé (rue en "U" ou tissu ouvert).

Les cartes contenues dans le rapport de classement annexé représentent, à minima, la catégorie de l'infrastructure, le secteur affecté par le bruit et la largeur de ces secteurs.

Pour des raisons de lisibilité, il peut être nécessaire de produire plusieurs cartes à des échelles suffisantes, ou de faire des grossissements sur certaines zones où les tronçons sont très courts. Toutefois, il ne s'agit pas de réaliser des cartes à l'échelle des documents d'urbanisme, mais d'illustrer graphiquement le contenu de l'arrêté de classement sonore.

En cas de discordance entre "tableau(x)" et "carte(s)", les indications du tableau priment.

ARTICLE 4 : isolement acoustique des bâtiments à construire

Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément à l'article R.111-23-2 du code de la construction et de l'habitation et aux arrêtés pris en application des décrets 95-20 et 95-21 susvisés.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Pour les établissements de santé, les hôtels et les bâtiments d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les trois arrêtés du 25 avril 2003 susvisés.

ARTICLE 5 : communes concernées

Les communes concernées par le présent arrêté sont : POURRIERES, POURCIEUX, OLLIERES, SAINT-MAXIMIN, TOURVES, BRIGNOLES, FLASSANS, CABASSE, LE LUC, LE CANNET-DES-MAURES, VIDAUBAN, LES ARCS, LE MUY, ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS, PUGET-SUR-ARGENS, FREJUS, LES ADRETS DE L'ESTEREL, TANNERON, SAINT-CYR-SUR-MER, LA CADIERE D'AZUR, LE CASTELLET, BANDOL, SANARY-SUR-MER, OLLIOULES, SIX-FOURS LES PLAGES, LA SEYNE-SUR-MER, TOULON, LA VALETTE, LA GARDE, LA FARLEDE, SOLLIES-VILLE, SOLLIES-PONT, CUERS, PIERREFEU, PUGET-VILLE, CARNOULES, PIGNANS, GONFARON, LA CRAU, HYERES.

ARTICLE 6 : publication et mise à disposition

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au Recueil des Actes Administratifs du département de la Préfecture du Var.

Il fait l'objet :

- d'une information dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département ;
- d'un affichage dans les mairies concernées pendant 1 mois minimum.

Le présent arrêté assorti de son annexe, à savoir le rapport du classement, est tenu à la disposition du public dans les mairies concernées et à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var à Toulon aux heures habituelles d'ouverture.

Le classement sonore des ITT est aussi mis en ligne sur le portail de l'État par la Préfecture. Il est consultable et téléchargeable à l'adresse suivante : www.var.gouv.fr

ARTICLE 7 : report dans les documents d'urbanisme

Les périmètres des secteurs affectés par le bruit doivent être reportés par les maires des communes, ainsi que par les maires des communes limitrophes le cas échéant, dans les documents graphiques du document d'urbanisme, à titre d'information.

Il faut également joindre dans les annexes du document d'urbanisme les éléments suivants :

- le classement des infrastructures de transports terrestres,
- les secteurs affectés par le bruit,
- les prescriptions d'isolement acoustique édictées,
- la référence des arrêtés préfectoraux correspondants,
- la mention des lieux où ces arrêtés peuvent être consultés.

Les procédures d'élaboration, de révision et de modification des documents d'urbanisme peuvent être mises à profit pour introduire le classement dans les documents graphiques et les annexes ; à noter qu'il est nécessaire d'ôter les dispositions qui avaient antérieurement été inscrites relevant uniquement du classement sonore des ITT du RRN.

ARTICLE 8 : délai et voie de recours

Le présent arrêté peut faire l'objet, dans le délai de deux mois à compter de la date de sa publication au RAA, d'un recours gracieux auprès du Préfet et/ou d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Toulon.

ARTICLE 9 : abrogation

Les dispositions du présent arrêté se substituent de plein droit, uniquement pour les infrastructures mentionnés à l'article 2 et les tronçons concernés, à celles des arrêtés antérieurs portant classement des ITT en date du 07 juin 2000 et 06 août 2001.

ARTICLE 10 : exécution et transmission

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Var, les sous-préfets territorialement compétents, la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Directeur Interdépartemental des Routes Méditerranée, le Directeur de la société autoroute ESCOTA, le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer du Var, sont chargés chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté.

Le présent arrêté sera, en outre, transmis en copie:

- au Ministre d'État, Ministre de l'Écologie, du Développement Durables et de l'Énergie (DGPR – mission bruit et DGITM) ;
- au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur – service biodiversité eau paysages (SBEP) et au service transport et infrastructure (STI) ;
- au Directeur de la société autoroute ESCOTA ;
- au Directeur Régional de Réseau Ferré de France ;
- au Directeur de l'Agence Régionale de la Santé – antenne territoriale de Toulon ;
- au Directeur de l'Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Énergie (ADEME) ;
- aux autres gestionnaires des infrastructures terrestres de transports membres du comité de suivi du bruit ;
- au Président du Conseil Général du Var ;
- aux Présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés ;
- au Président des Maires du Var ;
- aux Maires des communes concernées ; l'arrêté préfectoral sera affiché pendant un mois dans chacune des mairies des communes concernées.

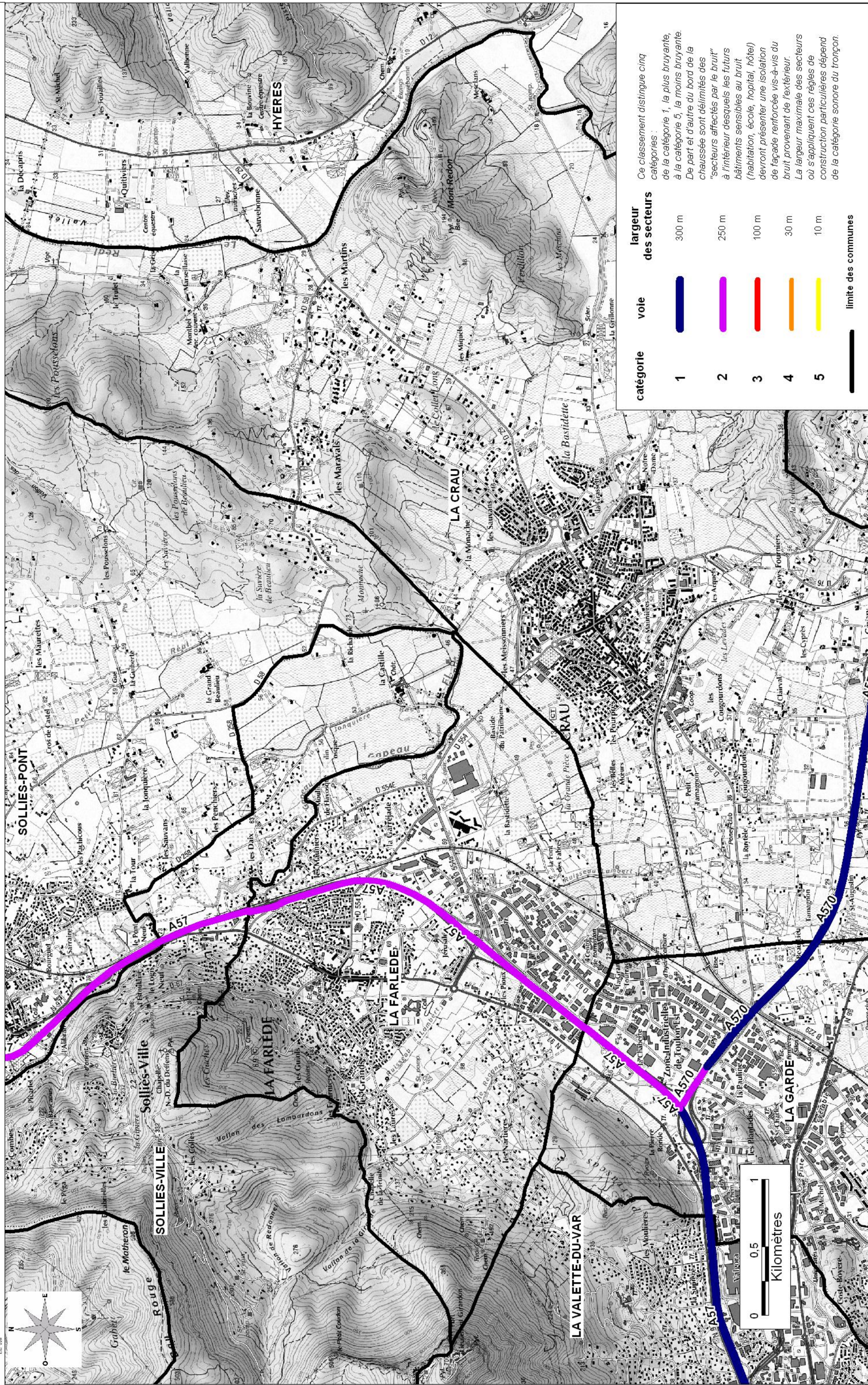
Fait à TOULON, le 27 MARS 2013
LE PREFET DU VAR



Laurent CAYREL

Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

La Farlède A 57 (conçédée)



catégorie	voie	largeur des secteurs
1		300 m
2		250 m
3		100 m
4		30 m
5		10 m
		limite des communes

Ce classement distingue cinq catégories :

- de la catégorie 1, la plus bruyante, à la catégorie 5, la moins bruyante.
- De part et d'autre du bord de la chaussée sont délimités des "secteurs affectés par le bruit" à l'intérieur desquels les futurs bâtiments sensibles au bruit (habitation, école, hôpital, hôtel) devront présenter une isolation de façade renforcée vis-à-vis du bruit provenant de l'extérieur.
- La largeur maximale des secteurs ou s'appliquent ces règles de construction particulières dépend de la catégorie sonore du tronçon.

**Direction
départementale
des territoires
et de la mer
du Var**

Toulon, le 01 AOUT 2014

ARRETE PREFECTORAL

Service environnement
et forêt

Pôle environnement
et cadre de vie

portant approbation
de la révision du classement sonore
des infrastructures de transports terrestres (ITT)
des routes départementales (RD)
du département du Var

LE PREFET DU VAR

Officier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Vu la Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit ;

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

Vu le décret n° 95-21 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 les trois arrêtés ministériels du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements de santé, les hôtels et les bâtiments d'enseignement ;

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 le Code de l'Environnement, et notamment le livre V, titre VII, chapitre Ier, en ses articles L.571-1 et suivants, R.571-1 et suivants et chapitre II, en ses articles L.572-1 et suivants, R.572-1 et suivants ;

Vu le Code de l'Urbanisme, et notamment ses articles R.123-13, R.123-14, R.123-22 ;

Vu le Code de la construction et de l'habitation, et notamment ses articles L.111-11, L.111-11-1, L.111-11-2, R.111-4-1 ;

Vu les arrêtés préfectoraux en date du 07 juin 2000 et 06 août 2001 publiant le classement sonore des infrastructures de transports terrestres du département du Var, assorti des pièces annexées ;

Vu la saisine du gestionnaire tout au long de la procédure, à savoir le Conseil Général du Var pour le réseau routier dénommé route départementale, et notamment la dernière consultation de présentation des résultats en date du 05 mars 2014 ;

Vu l'avis des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés suite à leur saisine en date du 27 mai 2013 conformément aux dispositions de l'article R.571-39 du Code de l'environnement ;

Vu l'avis des communes concernées suite à leur consultation pour une durée de 3 mois en date du 27 mai 2013 conformément aux dispositions de l'article R.571-39 du Code de l'environnement ;

Vu le rendu d'études et l'analyse effectuée par le bureau d'études Bureau Veritas en date du 18 décembre 2013 et la dernière version corrigée du 12 juin 2014 ;

Vu l'appui technique en tant qu'assistance à maîtrise d'ouvrage apporté par le Centre d'Études Techniques de l'Équipement (CETE) Méditerranée tout au long de la procédure et la validation des résultats obtenus le 19 décembre 2013 ;

Considérant l'information fournie sur le portail de l'État et la communication des éléments de procédure lors des réunions plénières du comité de suivi du bruit, dont le dernier en date du 28 mai 2013 ;

Considérant la conformité de l'établissement de la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres des routes départementales du département du Var par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var aux critères et conditions requis par la réglementation en vigueur en matière de classement sonore des infrastructures de transports terrestres (ITT) ;

Sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Var ;

A R R Ê T E

ARTICLE 1 : objet de la décision d'approbation de la révision du classement sonore

Les dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département du Var aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres (ITT) mentionnées à l'article 2 du présent arrêté.

Le présent arrêté vise à approuver la révision totale du classement sonore de ces infrastructures.

Le classement sonore comporte le présent arrêté assorti d'une annexe intitulée "rapport de classement" composée notamment de tableaux et de représentations cartographiques.

Ce rapport de classement fait partie intégrante de l'arrêté préfectoral. Il constitue l'objet principal de la décision administrative.

ARTICLE 2 : infrastructures concernées

Les infrastructures de transports terrestres concernées par le présent arrêté relève du réseau routier dénommé route départementale (RD).

Toutes les routes départementales du Var ne font pas l'objet d'un classement ; seules les voies (ou tronçon(s) de voies) concernées sont recensées.

N° voie	Communes
D3	ARTIGUES, OLLIERES, RIAN, SAINT-MAXIMIN-LA-SAINTE-BAUME
D4	FREJUS, PUGET-SUR-ARGENS
D5	LA CELLE, LA ROQUEBRUSSANNE, NEOULES
D7	FREJUS, ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS
D8	FREJUS, ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS, SAINTE-MAXIME
D12	HYERES, PIERREFEU
D13	BESSE-SUR-ISSOLE, FLASSANS-SUR-ISSOLE
DN7	BRIGNOLES, FLASSANS-SUR-ISSOLE, FREJUS, LE CANNET-DES-MAURES, LE LUC-EN-PROVENCE, LE MUY, LES ARCS-SUR-ARGENS, POURCIEUX, POURRIERES, PUGET-SUR-ARGENS, ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS, SAINT-MAXIMIN-LA-SAINTE-BAUME, TARADEAU, TOURVES, VIDAUBAN
DN8	EVENOS, LE BEAUSSET, LE CASTELLET, OLLIOULES, TOULON
D10	LORGUES, LES ARCS-SUR-ARGENS, TARADEAU,
D11	OLLIOULES, SANARY
D12	HYERES, PIERREFEU-DU-VAR
D13	BESSE-SUR-ISSOLE, FLASSANS-SUR-ISSOLE
D14	CUERS, GRIMAUD, PIERREFEU-DU-VAR
D15	BESSE-SUR-ISSOLE, FORCALQUEIRET, SAINTE-ANASTASIE-SUR-ISSOLE
D16	LA SEYNE-SUR-MER, SIX-FOURS
D17	LE CANNET-DES-MAURES, LE THORONET
D18	LA SEYNE-SUR-MER, SAINT-MANDRIER-SUR-MER
D19	FAYENCE, TOURRETTES
D22	CORRENS, MONTFORT-SUR-ARGENS, LE VAL
D23	POURRIERES
D25	LE MUY, SAINTE-MAXIME
D26	OLLIOULES, LA SEYNE-SUR-MER
D29	HYERES, LA CRAU, LA GARDE, TOULON
D37	FREJUS, LES ADRETS-DE-L'ESTEREL, MONTAUROUX, SAINT-RAPHAEL, TANNERON
D42	HYERES, LA GARDE, LE PRADET, TOULON
D42B	LA LONDE-LES-MAURES
D43	BRIGNOLES, CAMPS-LA-SOURCE, CUERS, FORCALQUEIRET, LA CELLE, ROCBARON
D46	HYERES, LA VALETTE-DU-VAR, LE REVEST-LES-EAUX, TOULON
D48	COGOLIN
D54	CHATEAUDOUBLE, DRAGUIGNAN, FIGANIERES, LA MOTTE, LES ARCS-SUR-ARGENS, TRANS-EN-PROVENCE
D56	CALLIAN
D58	SOLLIES-PONT
D59	DRAGUIGNAN
D61	GASSIN, GRIMAUD, RAMATUELLE
D61A	GRIMAUD
D62	TOULON
D63	LA SEYNE-SUR-MER, SIX-FOURS
D66	LA CADIERE-D'AZUR, LE CASTELLET, SAINT-CYR-SUR-MER

N° voie	Communes
D67	LA GARDE, LA FARLEDE
D68	POURRIERES
D74	LE PLAN-DE-LA-TOUR, SAINTE-MAXIME
D76	CARQUEIRANNE, LA CRAU
D81	GAREOULT, ROCBARON
D82	LA CADIERE-D'AZUR, LE CASTELLET
D86	LA GARDE, LA VALETTE-DU-VAR, LE PRADET
D87	SAINT-CYR-SUR-MER
D91	LES ARCS-SUR-ARGENS
D92	OLLIOULES, TOULON
D93	RAMATUELLE, SAINT-TROPEZ
D97	CARNOULES, CUERS, GONFARON, LA FARLEDE, LA VALETTE-DU-VAR, LE LUC-EN-PROVENCE, PIGNANS, PUGET-VILLE, SOLLIES-PONT, TOULON
D98	BORMES-LES-MIMOSAS, COGOLIN, GASSIN, HYERES, LA CRAU, LA GARDE, LA LONDE-LES-MAURES, LA MOLE, LA VALETTE-DU-VAR, SAINT-TROPEZ
D98B	FREJUS
D100	FREJUS, SAINT-RAPHAEL
D100A	FREJUS
D125	LE MUY
D197	HYERES
D198	BORMES-LES-MIMOSAS, LE LAVANDOU
D206	OLLIOULES
D211	SANARY-SUR-MER
D241	BORMES-LES-MIMOSAS
D246	LA VALETTE-DU-VAR
D276	HYERES, LA CRAU
D298	BORMES-LES-MIMOSAS, LE LAVANDOU
D298C	BORMES-LES-MIMOSAS
D412	PIERREFEU-DU-VAR
D442	CARQUEIRANNE
D554	BELGENTIER, BRIGNOLES, FORCALQUEIRET, GAREOULT, GINASSERVIS, HYERES, LA CRAU, LA FARLEDE, LE VAL, MEOUNES-LES-MONTRIEUX, NEOULES, SOLLIES-PONT, SOLLIES-TOUCAS, VINON-SUR-VERDON
D557	DRAGUIGNAN, FLAYOSC, VILLECROZE
D558	COGOLIN, GRIMAUD, LA GARDE-FREINET, LE CANNET-DES-MAURES
D559	BANDOL, BORMES-LES-MIMOSAS, CARQUEIRANNE, CAVALAIRE-SUR-MER, COGOLIN, FREJUS, GASSIN, GRIMAUD, HYERES, LA CADIERE-D'AZUR, LA CROIX-VALMER, LA GARDE, LA LONDE-LES-MAURES, LA SEYNE-SUR-MER, LE LAVANDOU, LE PRADET, LE RAYOL-CANADEL-SUR-MER, OLLIOULES, ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS, SAINT-CYR-SUR-MER, SAINTE-MAXIME, SAINT-RAPHAEL, SANARY-SUR-MER, SIX-FOURS-LES-PLAGES, TOULON
D559A	HYERES, LA LONDE-LES-MAURES
D559B	BANDOL, LA CADIERE-D'AZUR, LE BEAUSSET, LE CASTELLET
D559BIS	TOULON
D560	BARJOLS, BRUE-AURIAC, NANS-LES-PINS, SAINT-MAXIMIN-LA-SAINTE-BAUME, SAINT-ZACHARIE, SALERNES, SEILLONS-SOURCE-D'ARGENS, VILLECROZE
D560A	SAINT-MAXIMIN-LA-SAINTE-BAUME

N° voie	Communes
D562	CALLIAN, DRAGUIGNAN, ENTRECASTEAUX, FAYENCE, LE VAL, LE THORONET, LORGUES, MONTAUROUX, SAINT-ANTONIN-DU-VAR, TOURRETTES,
D563	FAYENCE
D616	SIX-FOURS-LES-PLAGES
D642	TOULON
D825	LE MUY
D952	VINON-SUR-VERDON
D955	DRAGUIGNAN
D1555	DRAGUIGNAN, LA MOTTE, LE MUY, LES ARCS, TRANS-EN-PROVENCE
D1559	SAINT-CYR-SUR-MER
D2008	TOULON
D2026	LA SEYNE-SUR-MER
D2086	LE PRADET
D2554	BRIGNOLES
Déviation	BANDOL
Déviation	SAINT-MAXIMIN-LA-SAINTE-BAUME
Déviation	VIDAUBAN
Projet de déviation	BELGENTIER
Projet de déviation	LA GARDE-FREINET
Projet de déviation	LA MOLE
Projet de déviation	ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS
Projet de déviation	SAINT-ZACHARIE
Projet de déviation	GRIMAUD, SAINTE-MAXIME
Projet de contournement	PIERREFEU-DU-VAR

ARTICLE 3 : caractéristique du classement

Le classement s'effectue sur la base des caractéristiques sonores de la voie. Ainsi, toutes les voies du département ne font pas l'objet d'un classement. Seules celles qui dépassent les niveaux sonores le sont.

Les infrastructures sont classées sur la base de leurs niveaux sonores diurnes et nocturnes reçus au point de référence. A noter que les indicateurs retenus sont les mêmes que ceux pris en compte pour la construction d'infrastructures nouvelles. Il s'agit du LAeq (6h-22h) pour le jour, et du LAeq (22h-6h) pour la nuit.

La catégorie des infrastructures de transports terrestres est donc définie comme suit :

Catégories des infrastructures en fonction des niveaux sonores			
Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	secteurs affectés par le bruit 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 infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.
$L > 81$	$L > 76$	1	300 m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	250 m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	100 m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	30 m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	10 m

Les tableaux contenus dans le rapport de classement annexé donnent, à minima, pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnés, le classement dans une des 5 catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 susmentionné, la largeur des secteurs affectés par le bruit ainsi que le type de tissu urbain traversé (rue en "U" ou tissu ouvert).

Les cartes contenues dans le rapport de classement annexé représentent, à minima, la catégorie de l'infrastructure, le secteur affecté par le bruit et la largeur de ces secteurs.

Pour des raisons de lisibilité, il peut être nécessaire de produire plusieurs cartes à des échelles suffisantes, ou de faire des grossissements sur certaines zones où les tronçons sont très courts. Toutefois, il ne s'agit pas de réaliser des cartes à l'échelle des documents d'urbanisme, mais d'illustrer graphiquement le contenu de l'arrêté de classement sonore.

En cas de discordance entre "tableau(x)" et "carte(s)", les indications du tableau de données priment.

ARTICLE 4 : isolement acoustique des bâtiments à construire

Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément à l'article R.111-23-2 du code de la construction et de l'habitation et aux arrêtés pris en application des décrets 95-20 et 95-21 susvisés.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Pour les établissements de santé, les hôtels et les bâtiments d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les trois arrêtés du 25 avril 2003 susvisés.

ARTICLE 5 : communes concernées

Les communes concernées par le présent arrêté sont :

ARTIGUES, BANDOL, BARJOLS, BELGENTIER, BESSE-SUR-ISSOLE, BORMES-LES-MIMOSAS, BRIGNOLES, BRUE AURIAC, CALLIAN, CAMPS-LA-SOURCE, CARNOULES, CARQUEIRANNE, CAVALAIRE-SUR-MER, CHATEAUDOUBLE, COGOLIN, CORRENS, CUERS, DRAGUIGNAN, ENTRECASTEAUX, EVENOS, FAYENCE, FIGANIERES, FLASSANS-SUR-ISSOLE, FLAYOSC, FORCALQUEIRET, FREJUS, GAREOULT, GASSIN, GINASSERVIS, GONFARON, GRIMAUD, HYERES, LA CADIERE D'AZUR, LA CELLE, LA CRAU, LA CROIX-VALMER, LA FARLEDE, LA GARDE, LA GARDE FREINET, LA LONDE-LES-MAURES, LA MOLE, LA MOTTE, LA ROQUEBRUSSANNE, LA SEYNE-SUR-MER, LA VALETTE, LE BEAUSSET, LE CANNET-DES-MAURES, LE CASTELLET, LE LAVANDOU, LE LUC-EN-PROVENCE, LE MUY, LE PRADET, LE RAYOL-CANADEL-SUR-MER, LE REVEST-LES-EAUX, LE THORONET, LE VAL, LES ADRETS DE L'ESTEREL, LES ARCS-SUR-ARGENS, LORGUES, MEOUNES-LES-MONTRIEUX, MONTAUROUX, MONTFORT-SUR-ARGENS, NANS-LES-PINS, NEOULES, OLLIERES, OLLIOULES, PIERREFEU-DU-VAR, PIGNANS, PLAN-DE-LA-TOUR, POURCIEUX, POURRIERES, PUGET-SUR-ARGENS, PUGET-VILLE, RAMATUELLE, RIAN, ROCBARON, ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS, SAINT-ANTONIN-DU-VAR, SAINT-CYR-SUR-MER, SAINT-MANDRIER-SUR-MER, SAINT-MAXIMIN-LA-SAINTE-BAUME, SAINT-RAPHAEL, SAINT-TROPEZ, SAINT-ZACHARIE, SAINTE-ANASTASIE-SUR-ISSOLE, SAINTE-MAXIME, SALERNES, SANARY-SUR-MER, SEILLONS-SOURCE-D'ARGENS, SIX-FOURS LES PLAGES, SOLLIES-PONT, SOLLIES-TOUCAS, SOLLIES-VILLE, TANNERON, TARADEAU, TOULON, TOURRETTES, TOURVES, TRANS-EN-PROVENCE, VIDAUBAN, VILLECROZE, VINON-SUR-VERDON

ARTICLE 6 : publication et mise à disposition

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au Recueil des Actes Administratifs du département de la Préfecture du Var.

Il fait l'objet :

- d'une information dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département ;
- d'un affichage dans les mairies concernées pendant 1 mois minimum.

Le présent arrêté assorti de son annexe, à savoir le rapport du classement, est tenu à la disposition du public dans les mairies concernées et à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var à Toulon aux heures habituelles d'ouverture.

Le classement sonore des ITT est aussi mis en ligne sur le portail de l'État. Il est consultable et téléchargeable à l'adresse suivante : www.var.gouv.fr

ARTICLE 7 : report dans les documents d'urbanisme

Les périmètres des secteurs affectés par le bruit doivent être reportés par les maires des communes, ainsi que par les maires des communes limitrophes le cas échéant, dans les documents graphiques du document d'urbanisme, à titre d'information.

Il faut également joindre dans les annexes du document d'urbanisme les éléments suivantes :

- le classement des infrastructures de transports terrestres,
- les secteurs affectés par le bruit,
- les prescriptions d'isolement acoustique édictées,
- la référence des arrêtés préfectoraux correspondants,
- la mention des lieux où ces arrêtés peuvent être consultés.

Les procédures d'élaboration, de révision et de modification des documents d'urbanisme peuvent être mises à profit pour introduire le classement dans les documents graphiques et les annexes ; à noter qu'il est nécessaire d'ôter les dispositions qui avaient antérieurement été inscrites relevant uniquement du classement sonore des ITT du réseau routier dénommé route départementale (RD).

ARTICLE 8 : délai et voie de recours

Le présent arrêté peut faire l'objet, dans le délai de deux mois à compter de la date de sa publication au RAA, d'un recours gracieux auprès du Préfet et/ou d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Toulon.

ARTICLE 9 : abrogation

Les dispositions du présent arrêté se substituent de plein droit, uniquement pour les infrastructures mentionnés à l'article 2 et les tronçons concernés, à celles des arrêtés antérieurs portant classement des ITT en date du 07 juin 2000 et 06 août 2001.

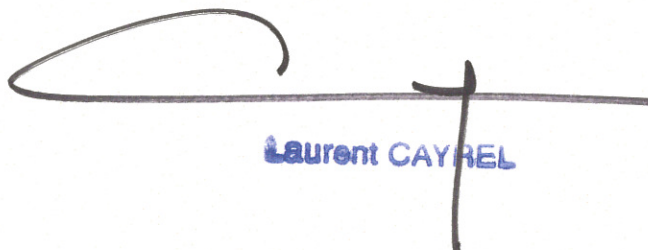
ARTICLE 10 : exécution et transmission

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Var, les sous-préfets territorialement compétents, la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer du Var, l'exploitant à savoir le Président du Conseil Général, sont chargés chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté.

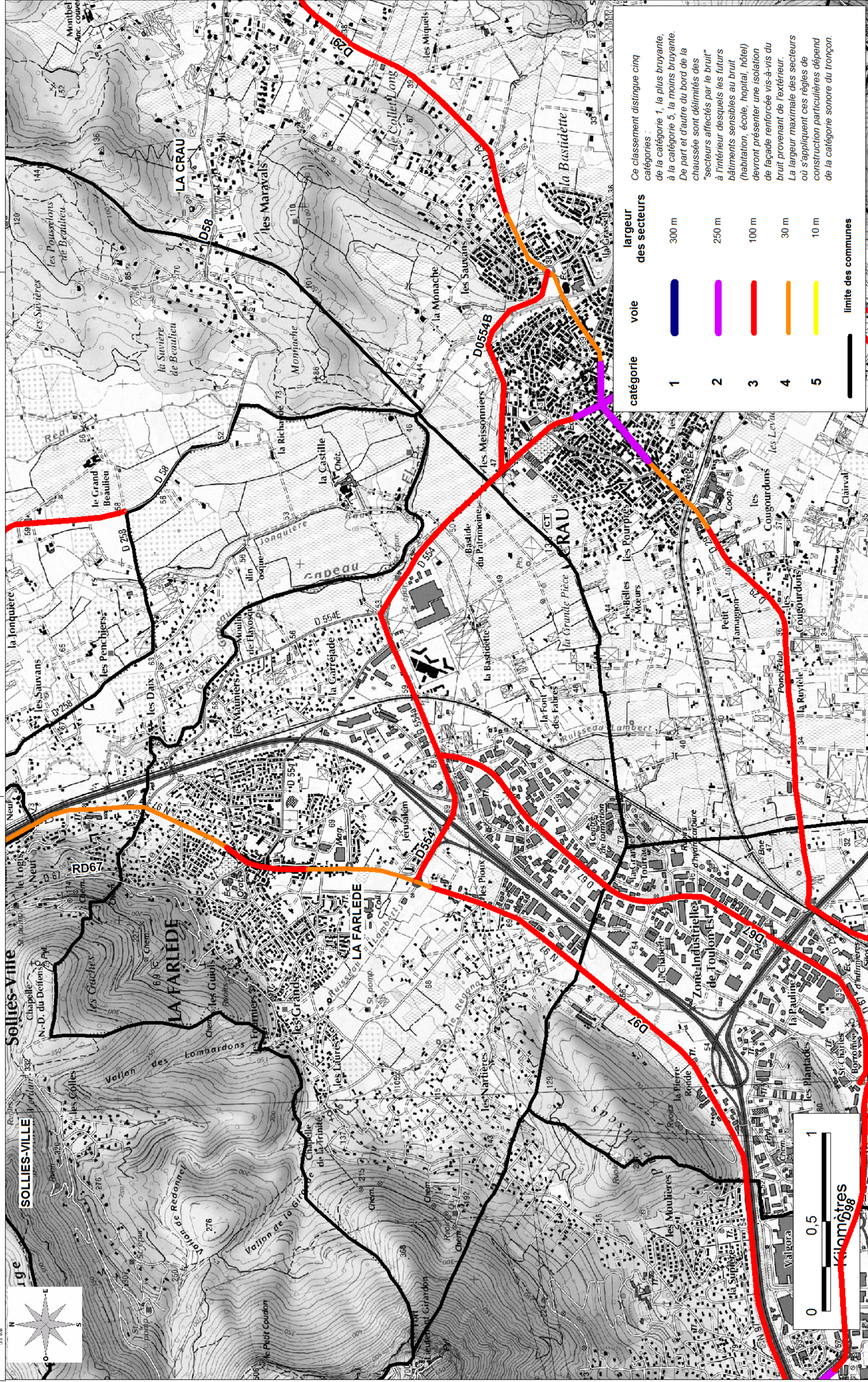
Le présent arrêté sera, en outre, transmis en copie:

- au Ministre d'État, Ministre de l'Écologie, du Développement Durables et de l'Énergie (DGPR – mission bruit et DGITM) ;
- au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur – service transport et infrastructure (STI) ;
- au Directeur de l'Agence Régionale de la Santé – antenne territoriale de Toulon ;
- au Directeur de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) ;
- aux autres gestionnaires des infrastructures terrestres de transports membres du comité de suivi du bruit ;
- au Directeur des Routes du Conseil Général du Var ;
- aux Présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés ;
- au Président de l'association des Maires du Var ;
- aux Maires des communes concernées : l'arrêté préfectoral sera affiché pendant un mois dans chacune des mairies des communes concernées ; le certificat d'affichage sera transmis à la DDTM du Var – service environnement et forêt – pôle environnement et cadre de vie.

Fait à TOULON, le 01 AOUT 2014
LE PREFET DU VAR



Laurent CAYREL





PRÉFET DU VAR

**Direction
départementale
des territoires
et de la mer
du Var**

Toulon, le 29 SEP. 2016

ARRETE PREFECTORAL

Service environnement
et forêt

Bureau environnement
et cadre de vie

portant approbation
de la révision du classement sonore
des infrastructures de transports terrestres (ITT)
des voies ferrées (VF)
du département du Var

LE PREFET DU VAR

Officier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

Vu le Code de l'Environnement, et notamment le livre V, titre VII, chapitre Ier, en ses articles L.571-1 et suivants, R.571-1 et suivants, et notamment ses articles L.571-10 et R.571-32 à R.571-43, et chapitre II en ses articles L.572-1 et suivants, R.572-1 et suivants, ;

Vu le Code de l'Urbanisme, et notamment ses articles R.123-13, R.123-14, R.123-22 mais aussi R.151-51 à R.151-55 ;

Vu le Code de la construction et de l'habitation, et notamment ses articles L.111-11, L.111-11-1, L.111-11-2, R.111-4-1 ;

Vu la Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit ;

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

Vu le décret n° 95-21 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 les trois arrêtés ministériels du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, dans les établissements de santé et dans les hôtels ;

Vu l'arrêté ministériel 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 ;

page 1 / 7

Vu l'arrêté préfectoral en date du 07 juin 2000 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres sur le territoire de diverses communes du département du Var, assorti des pièces annexées ;

Vu la saisine du gestionnaire de l'infrastructure, à savoir Réseau Ferré de France (RFF) demandant la prise en compte de données actualisées et notamment la dernière consultation en date du 06 août 2014 ;

Vu la saisine de la Direction Régionale de la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF), en date du 10 février 2016 et en date du 24 août 2016 ;

Vu la saisine des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés en date du 10 mai 2016 ;

Vu la saisine des communes concernées suite à leur consultation pour une durée de 3 mois à compter du 10 mai 2016 ;

Considérant le dossier de déclaration d'intérêt général assorti d'une étude acoustique concernant les travaux de modernisation de la ligne ferroviaire Toulon-Hyères – section La Pauline-Hyères déposé en décembre 2012 par Réseau Ferré de France, dont un des objectifs était d'augmenter les fréquences aller-retour des trains ;

Considérant la communication des éléments de procédure aux acteurs Bruit lors des réunions plénières du comité de suivi du bruit, dont le dernier en date du 26 mai 2016 ;

Considérant l'information faite au public sur le portail de l'État durant plusieurs mois à compter du 16 mars 2016 ;

Considérant la conformité de l'établissement de la mise à jour du classement sonore des voies bruyantes des voies ferrées du département du Var par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var aux critères et conditions requis par la réglementation en vigueur en matière de classement sonore des infrastructures de transports terrestres (ITT) ;

Sur proposition de la Secrétaire Générale de la Préfecture du Var ;

A R R Ê T E

ARTICLE 1 : objet de la décision d'approbation de la mise à jour du classement sonore

Les dispositions de l'arrêté ministériel du 23 juillet 2013, modifiant l'arrêté du 30 mai 1996, susvisés, sont applicables dans le département du Var aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres (ITT) mentionnées à l'article 2 du présent arrêté.

Le présent arrêté vise à approuver la mise à jour totale du classement sonore de ces infrastructures.

Le classement sonore comporte le présent arrêté assorti de deux annexes :

- Annexe 1 : éléments explicatifs et tableaux donnant pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnées, le classement dans une des 5 catégories et la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons ferroviaires.
- Annexe 2 : représentation cartographique.

Ces annexes font parties intégrantes de l'arrêté préfectoral. Elles constituent l'objet principal de la décision administrative.

Les dispositions du présent arrêté se substituent de plein droit, uniquement pour les infrastructures mentionnées à l'article 2 et les tronçons concernés, à celles des arrêtés antérieurs portant classement des ITT.

L'arrêté préfectoral en date du 07 juin 2000 portant classement des infrastructures ferroviaires du département du Var et détermination de l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit ferroviaire est abrogé.

ARTICLE 2 : infrastructures concernées

Les infrastructures de transports terrestres concernées par le présent arrêté relève du réseau ferroviaire dénommé voie ferrée (VF).

Toutes les voies ferrées du Var ne font pas l'objet d'un classement ; seules les voies (ou tronçon(s) de voies) concernées sont recensées, à savoir :

- la ligne n°930 000 dénommée ligne « Marseille-Vintimille » (LMV),
- la ligne n°942 000 dénommée ligne « La Pauline-Hyères » (LPH).

ARTICLE 3 : caractéristiques du classement

Le classement s'effectue sur la base des caractéristiques sonores de la voie. Ainsi, toutes les voies du département ne font pas l'objet d'un classement. Seules celles qui dépassent les niveaux sonores le sont.

Les infrastructures sont classées sur la base de leurs niveaux sonores diurnes et nocturnes reçus au point de référence. A noter que les indicateurs retenus sont les mêmes que ceux pris en compte pour la construction d'infrastructures nouvelles. Il s'agit du LAeq (6h-22h) pour le jour, et du LAeq (22h-6h) pour la nuit.

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 sont :

Pour les lignes ferroviaires à grande vitesse :

NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE L _{Aeq} (6 heures-22 heures) en dB(A)	NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE L _{Aeq} (22 heures-6 heures) en dB(A)	CATÉGORIE de l'infrastructure	LARGEUR MAXIMALE DES SECTEURS affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
L > 81	L > 75	1	d = 300 m
75 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	d = 250 m
70 < L ≤ 75	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

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles :

NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE L _{Aeq} (6 h-22 h) en dB(A)	NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE L _{Aeq} (22 h-6 h) en dB(A)	CATÉGORIE de l'infrastructure	LARGEUR MAXIMALE DES SECTEURS affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
L > 84	L > 79	1	d = 300 m
79 < L ≤ 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

« 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 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. »

Les tableaux donnent, à minima, pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnés, le classement dans une des 5 catégories, la largeur des secteurs affectés par le bruit ainsi que le type de tissu urbain traversé (rue en "U" ou tissu ouvert).

La carte simplifiée représente, à minima, la catégorie de l'infrastructure, le secteur affecté par le bruit et la largeur de ces secteurs.

Toutefois, il ne s'agit pas de réaliser des cartes à l'échelle des documents d'urbanisme, mais d'illustrer graphiquement le contenu de l'arrêté de classement sonore.

En cas de discordance entre "tableau(x)" et "carte(s)", les indications du tableau de données priment.

ARTICLE 4 : isolement acoustique des bâtiments à construire

Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément à l'article R.111-23-2 du code de la construction et de l'habitation et aux arrêtés pris en application des décrets 95-20 et 95-21 susvisés.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé par l'arrêté ministériel du 23 juillet 2013 susvisé 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.

Pour les établissements de santé, les hôtels et les bâtiments d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les trois arrêtés du 25 avril 2003 susvisés.

ARTICLE 5 : communes concernées

Les communes concernées par le présent arrêté sont :

Communes	Établissement public de coopération intercommunale (EPCI)
SAINT-CYR-SUR-MER	CA Sud Sainte Baume
BANDOL	CA Sud Sainte Baume
SANARY-SUR-MER	CA Sud Sainte Baume
SIX-FOURS	CA Toulon Provence Méditerranée
LA SEYNE-SUR-MER	CA Toulon Provence Méditerranée
OLLIOULES	CA Toulon Provence Méditerranée
TOULON	CA Toulon Provence Méditerranée
LA GARDE	CA Toulon Provence Méditerranée
LA CRAU	CA Toulon Provence Méditerranée
HYERES	CA Toulon Provence Méditerranée
LA FARLEDE	CC Vallée du Gapeau
SOLLIES-VILLE	CC Vallée du Gapeau
SOLLIES-PONT	CC Vallée du Gapeau
CUERS	CC Méditerranée Porte des Maures
PUGET-VILLE	CC Coeur du Var
CARNOULES	CC Coeur du Var
PIGNANS	CC Coeur du Var
GONFARON	CC Coeur du Var
LE LUC	CC Coeur du Var
LE CANNET DES MAURES	CC Coeur du Var
VIDAUBAN	CA Dracénie
TARADEAU	CA Dracénie
LES ARCS	CA Dracénie
LE MUY	CA Dracénie
ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS	CA Var Estérel Méditerranée
PUGET-SUR-ARGENS	CA Var Estérel Méditerranée
FREJUS	CA Var Estérel Méditerranée
SAINT-RAPHAEL	CA Var Estérel Méditerranée

ARTICLE 6 : publication et mise à disposition

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au Recueil des Actes Administratifs du département de la Préfecture du Var.

Il fait l'objet :

- d'une information dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département ;
- d'un affichage dans les mairies concernées pendant un mois minimum. Le certificat d'affichage sera transmis à la DDTM du Var – service environnement et forêt – bureau environnement et cadre de vie

Le présent arrêté, assorti de ses annexes, est tenu à la disposition du public dans les mairies concernées et à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var à Toulon aux heures habituelles d'ouverture.

Le classement sonore des ITT est aussi mis en ligne sur le portail de l'État. Il est consultable et téléchargeable à l'adresse suivante : www.var.gouv.fr

ARTICLE 7 : report dans les documents d'urbanisme

Dans les communes concernées par le présent arrêté disposant d'un document d'urbanisme, une mise à jour de ce document sera effectuée conformément aux articles R.123-13, R 123-14 et R.123-22 du Code de l'Urbanisme mais aussi R.151-51 à R.151-55 au regard de la recodification du Code de l'urbanisme.

Les périmètres des secteurs affectés par le bruit doivent être reportés par les maires des communes, ainsi que par les maires des communes limitrophes le cas échéant, dans les documents graphiques du document d'urbanisme, à titre d'information.

Il faut également joindre dans les annexes du document d'urbanisme les éléments suivants :

- le classement des infrastructures de transports terrestres,
- les secteurs affectés par le bruit,
- les prescriptions d'isolement acoustique édictées,
- la référence des arrêtés préfectoraux correspondants,
- la mention des lieux où ces arrêtés peuvent être consultés.

Les procédures d'élaboration, de révision et de modification des documents d'urbanisme peuvent être mises à profit pour introduire le classement dans les documents graphiques et les annexes ; à noter qu'il est nécessaire d'ôter les dispositions antérieurement inscrites.

ARTICLE 8 : délai et voie de recours

Le présent arrêté peut faire l'objet, dans le délai de deux mois à compter de la date de sa publication au RAA, d'un recours gracieux auprès du Préfet et/ou d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Toulon.

ARTICLE 9 : exécution et transmission

La Secrétaire Générale de la Préfecture du Var, les sous-préfets territorialement compétents, la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer du Var, l'exploitant à savoir SNCF Réseau, sont chargés chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté.

Le présent arrêté sera, en outre, transmis en copie:

- à la Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer (DGPR – mission bruit et DGITM) ;
- à la Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur – service transport et infrastructure (STI) ;
- au Directeur de l'Agence Régionale de la Santé – délégation territoriale du Var ;
- au Directeur de l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) ;
- aux autres gestionnaires des infrastructures terrestres de transports membres du comité de suivi du bruit ;
- au Directeur Régional de SNCF Réseau ;
- aux Présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés ;
- au Président de l'association des Maires du Var ;
- aux Maires des communes concernées.

Fait à TOULON, le **29 SEP. 2016**
LE PREFET DU VAR

Pour le Préfet et par délégation,

la secrétaire générale,


Sylvie HOUSPIC

ANNEXE 1

LISTE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES CONCERNÉES PAR LE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES DU VAR

REMARQUES PRÉLIMINAIRES

La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à une distance comptée de part et d'autre de l'infrastructure mesurée. Pour les infrastructures ferroviaires, la distance à mesurer est à **partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.**

Selon la catégorie de classement de l'infrastructure, cette largeur est la suivante :

Catégorie	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	300 m
2	250 m
3	100 m
4	30 m
5	10 m

Les notions de « rues en U » et de « tissu ouvert » sont définies dans la norme NF S 31-130 de la façon suivante :

- **On appelle « rue en U »** l'ensemble constitué par une infrastructure de transport et des bâtiments disposés de part et d'autre de façon quasi continue et de hauteur homogène répondant aux critères ci-dessous :
 - . La hauteur moyenne des façades est supérieure à 5 m de chaque côté de l'infrastructure
 - . L'étant la largeur moyenne entre façades sur un arc et H la plus petite des deux hauteurs moyennes des bâtiments déterminée pour chaque côté de l'infrastructure. H/I doit être supérieur à 0,3. De chaque côté, la hauteur prise en compte correspond à la moyenne des hauteurs de différents bâtiments sur l'arc considéré
 - . La longueur cumulée des discontinuités entre façades doit être inférieure ou égale à 20 % de la longueur totale de l'arc, et les discontinuités doivent être réparties le long de ce dernier. Ce critère doit être vérifié de chaque côté de l'infrastructure.
- **On appelle « tissu ouvert » (« 0 »)** l'ensemble constitué par une infrastructure de transport dont la configuration ne correspond pas à la définition de la rue en U.

VOIE EXISTANTE – Ligne Marseille – Vintimille - LIGNE N°930 000

Nom de l'infrastructure	N° du Segment ou N° des renseignements techniques « RT »	Communes concernées	Limite du tronçon		Délimitation du tronçon		Catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Type de tissu en U ou tissu ouvert
			Origine	Fin	Débutant du Km	Finissant au Km			
Ligne Marseille – Vintimille (LMV)		ST CYR SUR MER	Début limite administrative de la commune et limite départementale	Fin limite administrative de la commune	40.630	48.743	1	300 m	ouvert
		BANDOL	Début limite administrative de la commune	Fin limite administrative de la commune	48.743	52.463	1	300 m	ouvert
		SANARY SUR MER	Début limite administrative de la commune	Fin limite administrative de la commune	52.463	57.288	1	300 m	ouvert
		OLLIIOULES	Début limite administrative de la commune	Fin limite administrative de la commune	57.288	58.003	1	300 m	ouvert
		SIX FOURS LES PLAGES	Début limite administrative de la commune	Fin limite administrative de la commune	58.003	59.492	1	300 m	ouvert
		LA SEYNE SUR MER	Début limite administrative de la commune	Fin limite administrative de la commune	59.492	62.130	1	300 m	ouvert
		OLLIIOULES	Début limite administrative de la commune	Fin limite administrative de la commune	62.130	63.125	1	300 m	ouvert
		TOULON	Début limite administrative de la commune	Fin limite administrative de la commune	63.125	72.011	1	300 m	ouvert
		LA GARDE	Début limite administrative de la commune	Fin limite administrative de la commune	72.011	78.365	1	300 m	ouvert
		LA CRAU	Début limite administrative de la commune	Fin limite administrative de la commune	78.365	78.882	1	300 m	ouvert
		LA FARLEDE	Début limite administrative de la commune	Fin limite administrative de la commune	78.882	81.729	1	300 m	ouvert
		SOLLIES VILLE	Début limite administrative de la commune	Fin limite administrative de la commune	81.729	82.437	1	300 m	ouvert
		SOLLIES PONT	Début limite administrative de la commune	Fin limite administrative de la commune	82.437	85.896	1	300 m	ouvert

VOIE EXISTANTE – Ligne La Pauline – Hyères - LIGNE N°942 000

Nom de l'infrastructure	N° du Segment ou N° des renseignements techniques « RT »	Communes concernées	Limite du tronçon De ... à ...		Délimitation du tronçon		Catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Type de tissu rue en U ou tissu ouvert
			Origine	Fin	Débutant du Km	Finissant au Km			
Ligne La Pauline – Hyères (LPH)	5920	LA GARDE	Début limite administrative de la commune	Fin limite administrative de la commune	0	1.080	4	30 m	ouvert
	5920	LA CRAU	Début limite administrative de la commune	Fin limite administrative de la commune	1.080	6.250	4	30 m	ouvert
	5920	HYERES	Début limite administrative de la commune	Fin de la zone de manœuvre de la section de ligne actuellement exploitée	6.250	10.850	4	30 m	ouvert

ANNEXE 2

REPRÉSENTATION CARTOGRAPHIQUE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES CONCERNÉES PAR LE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES DU VAR

REMARQUES PRÉLIMINAIRES

Établissement public industriel et commercial (Epic), **SNCF Réseau** regroupe depuis le 1^{er} janvier 2015 tous les services en charge des infrastructures ferroviaires. Unique propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national, il réunit les compétences auparavant dispersées entre Réseau Ferré de France (RFF), SNCF Infra et la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF).

SNCF Réseau bénéficie dorénavant d'une gouvernance claire et efficace au sein d'un groupe industriel placé sous l'autorité de l'État, objectif majeur de la réforme ferroviaire. L'établissement public fonctionne ainsi en synergie avec l'exploitant ferroviaire **SNCF Mobilités**.

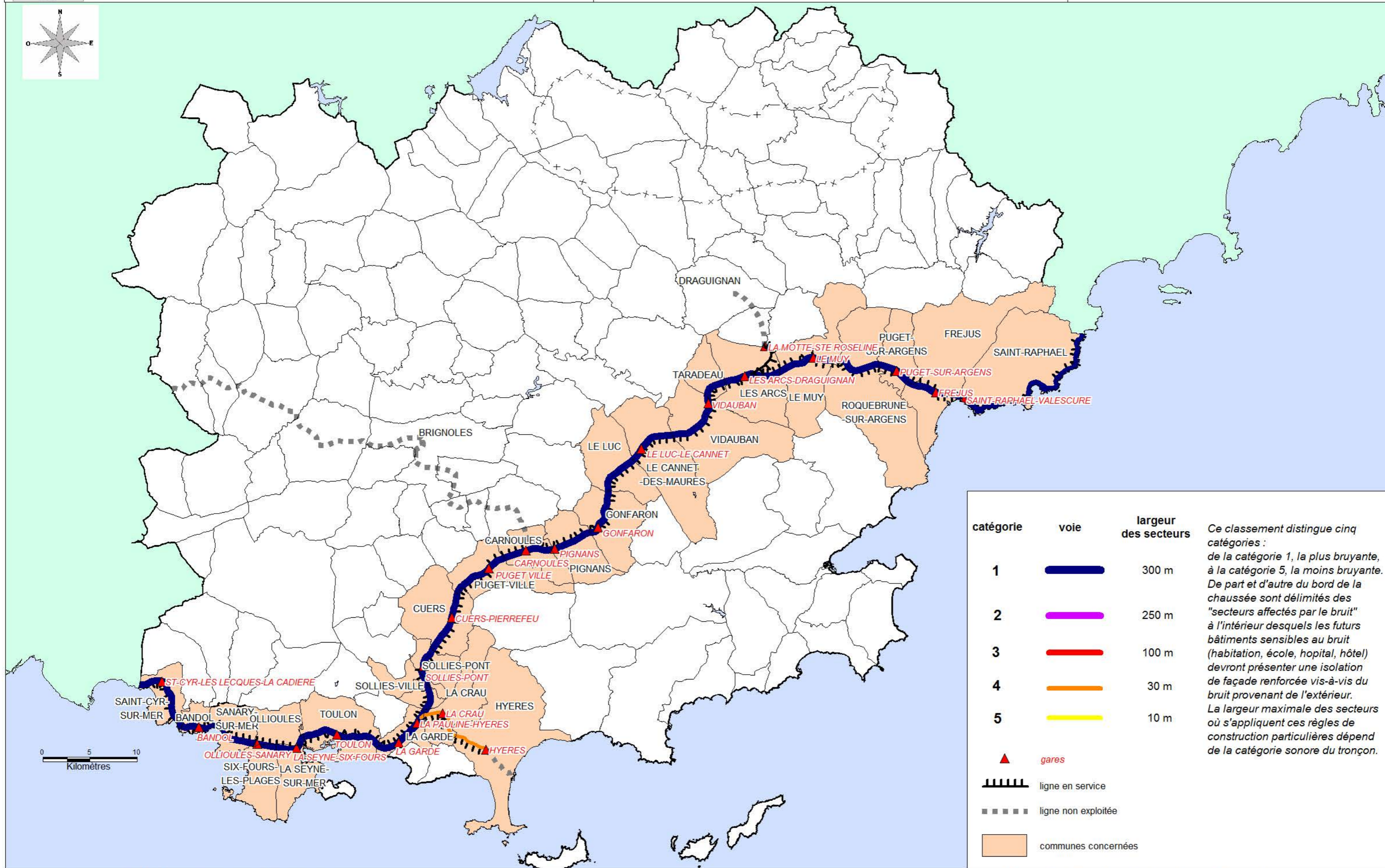
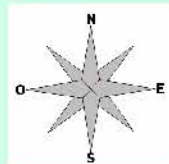
Cette carte simplifiée est fondée sur un extrait de la représentation du réseau ferré national établie par SNCF Réseau en février 2015.
site internet

<http://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/cartes/reseau-ferre-francais-simplifie>

<http://www.sncf-reseau.fr/fr/projets-chantiers-ferroviaires/cartes/reseau-ferre-francais-grand>

VOIE EXISTANTE – Ligne Marseille – Vintimille - LIGNE N°930 000

VOIE EXISTANTE – Ligne La Pauline – Hyères - LIGNE N°942 000



catégorie	voie	largeur des secteurs	
1		300 m	<p>Ce classement distingue cinq catégories : de la catégorie 1, la plus bruyante, à la catégorie 5, la moins bruyante. De part et d'autre du bord de la chaussée sont délimités des "secteurs affectés par le bruit" à l'intérieur desquels les futurs bâtiments sensibles au bruit (habitation, école, hopital, hôtel) devront présenter une isolation de façade renforcée vis-à-vis du bruit provenant de l'extérieur. La largeur maximale des secteurs où s'appliquent ces règles de construction particulières dépend de la catégorie sonore du tronçon.</p>
2		250 m	
3		100 m	
4		30 m	
5		10 m	
			gares
			ligne en service
			ligne non exploitée
			communes concernées



MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

NOR : ENVF9650195A

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

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

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

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment son article 13 ;

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, et notamment ses articles 3, 4 et 7 ;

Vu le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;

Vu l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur ;

Vu l'arrêté du 24 mars 1982 relatif à l'aération des logements ;

Vu l'arrêté du 28 octobre 1994 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation, et notamment son article 9 ;

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

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

Arrêtent :

Art. 1^{er}. - Cet arrêté a pour objet, en application des dispositions du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 susvisé :

- de déterminer, en fonction des niveaux sonores de référence diurnes et nocturnes, les cinq catégories dans lesquelles sont classées les infrastructures de transports terrestres recensées ;
- de fixer la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit situés de part et d'autre de ces infrastructures ;
- de fixer les modalités de mesure des niveaux sonores de référence et les prescriptions que doivent respecter les méthodes de calcul prévisionnelles ;
- de déterminer, en vue d'assurer la protection des occupants des bâtiments d'habitation à construire dans ces secteurs, l'isolement acoustique minimal des façades des pièces principales et cuisines contre les bruits des transports terrestres, en fonction des critères prévus à l'article 7 du décret susvisé.

TITRE I^{er}

CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES PAR LE PRÉFET

Art. 2. - Les niveaux sonores de référence, qui permettent de classer les infrastructures de transports terrestres recensées et de déterminer la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit, sont :

- pour la période diurne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, pendant la période de 6 heures à 22 heures, noté L_{Aeq} (6 heures-22 heures), correspondant à la contribution sonore de l'infrastructure considérée ;
- pour la période nocturne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, pendant la période de 22 heures

à 6 heures, noté L_{Aeq} (22 heures-6 heures), correspondant à la contribution sonore de l'infrastructure considérée.

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

- à deux mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les « rucs en U » ;
- à une distance de l'infrastructure (*) de dix mètres, augmentés de 3 dB (A) par rapport à la valeur en champ libre pour les tissus ouverts, afin d'être équivalents à un niveau en façade. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

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

Art. 3. - Les niveaux sonores de référence visés à l'article précédent sont évalués :

- pour les infrastructures en service, dont la croissance prévisible ou possible du trafic ne peut conduire à modifier le niveau sonore de plus de 3 dB (A), par calcul ou mesures sur site à partir d'hypothèses de trafic correspondant aux conditions de circulation moyennes représentatives de l'ensemble de l'année ;
- pour les infrastructures en service, dont la croissance prévisible ou possible du trafic peut conduire à modifier le niveau sonore de plus de 3 dB (A), par calcul à partir d'hypothèses de trafic correspondant à la situation à terme ;
- pour les infrastructures en projet, qui ont donné lieu à l'une des mesures prévues à l'article 1^{er} du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995, par calcul à partir des hypothèses de trafic retenues dans les études d'impact ou les études préalables à l'une de ces mesures.

Les calculs sont réalisés conformément à la norme NFS 31-130, en considérant un sol réfléchissant, un angle de vue de 180°, un profil en travers au niveau du terrain naturel, un type d'écoulement fluide ou pulsé, et sans prendre en compte les obstacles situés le long de l'infrastructure. En l'absence de données de trafic, des valeurs forfaitaires par files de circulation peuvent être utilisées.

Les mesures sont réalisées, le cas échéant, conformément aux normes Pr S 31-088 « Mesurage du bruit dû au trafic ferroviaire en vue de sa caractérisation » et NFS 31-130, annexe B, pour le bruit routier, aux points de référence, dans les conditions définies à l'article 2 ci-dessus.

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

NIVEAU sonore de référence L_{Aeq} (6 h-22 h) en dB (A)	NIVEAU sonore de référence L_{Aeq} (22 h-6 h) en dB (A)	CATÉGORIE de l'infrastructure	LARGEUR MAXIMALE des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
$L > 81$	$L > 76$	1	$d = 300$ m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	$d = 250$ m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	$d = 100$ m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	$d = 30$ m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	$d = 10$ m

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

Si sur un tronçon de l'infrastructure de transports terrestres il existe une protection acoustique par couverture ou tunnel, il n'y a pas lieu de classer le tronçon considéré.

Si les niveaux sonores de référence évalués pour chaque période diurne et nocturne conduisent à classer une infrastructure ou un

tronçon d'infrastructure de transports terrestres dans deux catégories différentes, l'infrastructure est classée dans la catégorie la plus bruyante.

TITRE II

DÉTERMINATION DE L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE MINIMAL DES BÂTIMENTS D'HABITATION CONTRE LES BRUITS DES TRANSPORTS TERRESTRES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE DU BÂTIMENT

Art. 5. - En application du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 susvisé, les pièces principales et cuisines des logements dans les bâtiments d'habitation à construire dans le secteur de nuisance d'une ou plusieurs infrastructures de transports terrestres doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs.

Cet isolement est déterminé de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 6 ci-après.

Toutefois, le maître d'ouvrage du bâtiment à construire peut déduire la valeur de l'isolement d'une évaluation plus précise des niveaux sonores en façade, s'il souhaite prendre en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, l'implantation de la construction dans le site, et, le cas échéant, l'influence des conditions météorologiques locales. Cette évaluation est faite sous sa responsabilité selon les modalités fixées à l'article 7 du présent arrêté.

Art. 6. - Selon la méthode forfaitaire, la valeur d'isolement acoustique minimal des pièces principales et cuisines des logements contre les bruits extérieurs est déterminée de la façon suivante.

On distingue deux situations, celle où le bâtiment est construit dans une rue en U, celle où le bâtiment est construit en tissu ouvert.

A. - Dans les rues en U

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

CATÉGORIE	ISOLEMENT MINIMAL D_{DAT}
1.....	45 dB (A)
2.....	42 dB (A)
3.....	38 dB (A)
4.....	35 dB (A)
5.....	30 dB (A)

Ces valeurs sont diminuées, sans toutefois pouvoir être inférieures à 30 dB (A) :

- en effectuant un décalage d'une classe d'isolement pour les façades latérales ;
- en effectuant un décalage de deux classes d'isolement pour les façades arrière.

B. - En tissu ouvert

Le tableau suivant donne, par catégorie d'infrastructure, la valeur de l'isolement minimal des pièces en fonction de la distance entre le bâtiment à construire et :

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

distance (2) 0 10 15 20 25 30 40 50 65 80 100 125 160 200 250 300

c a t é g o r i e	1	45	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32
	2	42	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	
	3	38	38	37	36	35	34	33	32	31	30					
	4	35	33	32	31	30										
	5	30														

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

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

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

(1) Une portion de façade est dite masquée par un écran lorsqu'on ne voit pas l'infrastructure depuis cette portion de façade.
(2) Dans le cas d'une façade latérale d'un bâtiment protégé par un écran, une butte de terre ou un obstacle naturel, on peut cumuler les corrections correspondantes.

La valeur obtenue après correction ne peut en aucun cas être inférieure à 30 dB (A).

Que le bâtiment à construire se situe dans une rue en U ou en tissu ouvert, lorsqu'une façade est située dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, une valeur d'isolement est déterminée pour chaque infrastructure selon les modalités précédentes.

Si la plus élevée des valeurs d'isolement obtenues est supérieure de plus de 3 dB (A) aux autres, c'est cette valeur qui sera prescrite pour la façade concernée. Dans le cas contraire, la valeur d'isolement prescrite est égale à la plus élevée des valeurs obtenues pour chaque infrastructure, augmentée de 3 dB (A).

Lorsqu'on se situe en tissu ouvert, l'application de la réglementation peut consister à respecter :

- soit la valeur d'isolement acoustique minimal directement issue du calcul précédent ;
- soit la classe d'isolement de 30, 35, 38, 42, ou 45 dB (A), en prenant, parmi ces valeurs, la limite immédiatement supérieure à la valeur calculée selon la méthode précédente.

Art. 7. - Lorsque le maître d'ouvrage effectue une estimation précise du niveau sonore en façade, en prenant en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, l'implantation de sa construction dans le site, ainsi que, le cas échéant, les conditions météorologiques locales, il évalue la propagation des sons entre l'infrastructure et le futur bâtiment :

- par calcul selon des méthodes répondant aux exigences de l'article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;
- à l'aide de mesures réalisées selon les normes NFS 31-085 pour les infrastructures routières et Pr S 31-088 pour les infrastructures ferroviaires.

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour chaque infrastructure, routière ou ferroviaire, en se recalant sur les valeurs suivantes de niveau sonore au point de référence, définies en fonction de la catégorie de l'infrastructure :

CATÉGORIE	NIVEAU SONORE au 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

L'application de la réglementation consiste alors à respecter la valeur d'isolement acoustique minimal déterminée à partir de cette évaluation, de telle sorte que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisines soit égal ou inférieur à 35 dB (A) en période diurne et 30 dB (A) en période nocturne, ces valeurs étant exprimées en niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, de 6 heures à 22 heures pour la période diurne, et de 22 heures à 6 heures pour la période nocturne. Cette valeur d'isolement doit être égale ou supérieure à 30 dB (A).

Lorsqu'un bâtiment à construire est situé dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, on appliquera pour chaque local la règle définie à l'article précédent.

Art. 8. - Les valeurs d'isolement obtenues par application des articles 6 et 7 s'entendent pour des pièces et locaux ayant une durée de réverbération de 0,5 seconde à toutes les fréquences.

Le bâtiment est considéré comme conforme aux exigences minimales requises en matière d'isolation acoustique contre les bruits extérieurs lorsque le résultat de mesure de l'isolement acoustique normalisé atteint au moins la limite obtenue selon l'article 6 ou l'article 7, dans les conditions définies par les arrêtés du 28 octobre 1994 susvisés.

La mesure de l'isolement acoustique de façade est effectuée suivant la norme NFS 31-057 « vérification de la qualité acoustique des bâtiments », dans les locaux normalement meublés, les portes et fenêtres étant fermées.

Toutefois, lorsque cet isolement a été déterminé selon la méthode définie à l'article 7, il est nécessaire de vérifier aussi la validité de l'estimation du niveau sonore en façade réalisée par le maître d'ouvrage.

Dans ce cas, la vérification de la qualité acoustique des bâtiments porte également sur l'évaluation du niveau sonore à deux mètres en avant des façades des locaux, par calcul selon la convention définie à l'article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995 susvisé, ou bien par mesure selon les normes en vigueur.

Art. 9. - Les exigences de pureté de l'air et de confort thermique en saison chaude doivent pouvoir être assurées tout en conservant pour les logements l'isolement acoustique requis par le présent arrêté, donc en maintenant fermées les fenêtres exposées au bruit dans les pièces suivantes :

- dans toutes les pièces principales et la cuisine lorsque l'isolement prévu est supérieur ou égal à 40 dB (A) ;
- dans toutes les pièces principales lorsque l'isolement prévu est supérieur ou égal à 35 dB (A) ;
- uniquement dans les chambres lorsque l'isolement prévu est compris entre 30 et 35 dB (A).

La satisfaction de l'exigence de pureté de l'air consiste à respecter l'arrêté du 24 mars 1982 relatif à l'aération des logements, les fenêtres mentionnées ci-dessus restant closes.

La satisfaction de l'exigence de confort thermique en saison chaude est ainsi définie : la construction et l'équipement sont tels que l'occupant peut maintenir la température des pièces principales et cuisines à une valeur au plus égale à 27 °C, du moins pour tous les jours où la température extérieure moyenne n'excède pas la valeur donnée dans l'annexe au présent arrêté. La température d'une pièce est la température de l'air au centre de la pièce à 1,50 mètre au-dessus du sol.

TITRE III

DISPOSITIONS DIVERSES

Art. 10. - Les dispositions prévues à l'article 6 de l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur sont abrogées.

Les dispositions prévues à l'article 3 et à l'annexe I de l'arrêté du 6 octobre 1978 précité continuent à s'appliquer jusqu'à la date d'entrée en vigueur des mesures prises en application de l'article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 susvisé.

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

Fait à Paris, le 30 mai 1996.

Le ministre de l'environnement,

Pour le ministre et par délégation :

*Le directeur de la prévention des pollutions
et des risques, délégué aux risques majeurs,*
G. DEFRANCE

*Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et du tourisme,*

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des routes,

C. LEYRIT

Le ministre du travail et des affaires sociales,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général de la santé,

J.-F. GIRARD

Le ministre de l'intérieur,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des libertés publiques

et des affaires juridiques,

J.-P. FAUGÈRE

*Le ministre de la fonction publique,
de la réforme de l'Etat et de la décentralisation,*

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur général des collectivités locales,

M. THENAULT

Le ministre délégué au logement,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur de l'habitat et de la construction,

P.-R. LEMAS

Le secrétaire d'Etat aux transports,

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Le directeur des transports terrestres,

H. DU MESNIL

(*) Cette distance est mesurée :

- pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche ;
- pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT

Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit

NOR : ETL1303418A

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vu l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur ;

Vu l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;

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

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

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

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

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

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

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit est modifié conformément aux dispositions des articles 2 à 14 du présent arrêté.

Art. 2. – Le premier alinéa de l'article 1^{er} est remplacé par les dispositions suivantes :

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

Le cinquième alinéa de l'article 1^{er} est remplacé par les dispositions suivantes :

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

A la fin de l’article 1^{er}, 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. »

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

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

- pour les rues en “U” : à deux mètres en avant de la ligne moyenne des façades ;
- pour les tissus ouverts : à une distance de dix mètres de l’infrastructure considérée. Ces niveaux sont augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre afin d’être équivalents à un niveau en façade. La distance est mesurée, pour les infrastructures routières, à partir du bord de la chaussée le plus proche, et pour les infrastructures ferroviaires, à partir du rail le plus proche. L’infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

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

Art. 4. – Au deuxième alinéa de l’article 3, les mots : « ne peut conduire » sont remplacés par les mots : « ne conduit pas ».

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

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

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

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

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

« Le classement des infrastructures routières et des lignes ferroviaires à grande vitesse ainsi que la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d’autre de l’infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence dans le tableau suivant :

Infrastructures routières et lignes ferroviaires à grande vitesse

NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE L_{Aeq} (6 heures-22 heures) en dB(A)	NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE L_{Aeq} (22 heures-6 heures) en dB(A)	CATÉGORIE de l’infrastructure	LARGEUR MAXIMALE DES SECTEURS affectés par le bruit de part et d’autre de l’infrastructure (1)
$L > 81$	$L > 76$	1	$d = 300$ m
$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2	$d = 250$ m
$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3	$d = 100$ m
$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4	$d = 30$ m
$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5	$d = 10$ m

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

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

Lignes ferroviaires conventionnelles

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

NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE L_{Aeq} (6 h-22 h) en dB(A)	NIVEAU SONORE DE RÉFÉRENCE L_{Aeq} (22 h-6 h) en dB(A)	CATÉGORIE de l'infrastructure	LARGEUR MAXIMALE DES SECTEURS affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure (1)
73 < L ≤ 79	68 < L ≤ 74	3	d = 100 m
68 < L ≤ 73	63 < L ≤ 68	4	d = 30 m
63 < L ≤ 68	58 < L ≤ 63	5	d = 10 m

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

Si, sur un tronçon de l'infrastructure de transports terrestres, il existe une protection acoustique par couverture ou tunnel, il n'y a pas lieu de classer le tronçon considéré.

Si les niveaux sonores de référence évalués pour chaque période diurne et nocturne conduisent à classer une infrastructure ou un tronçon d'infrastructure de transports terrestres dans deux catégories différentes, l'infrastructure est classée dans la catégorie la plus bruyante.»

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

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

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

Lorsque le bâtiment considéré est situé dans un secteur affecté par le bruit d'infrastructures de transports terrestres, cet isolement est déterminé de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 6 ci-après.

Toutefois, le maître d'ouvrage du bâtiment à construire peut déduire la valeur de l'isolement d'une évaluation plus précise des niveaux sonores en façade, s'il souhaite prendre en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, et l'implantation de la construction dans le site. Cette évaluation est faite sous sa responsabilité selon les modalités fixées à l'article 7 du présent arrêté.

Lorsque le bâtiment est situé dans une des zones d'exposition au bruit engendré par les 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.»

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

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

En tissu ouvert ou en rue en U, la valeur de l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT^*A^*U}$ 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 $D_{nT^*A^*U}$ en dB.

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

Ces valeurs peuvent être diminuées en fonction de la valeur de l'angle de vue α 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 α 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 α	CORRECTION
$\alpha > 135^\circ$	0 dB
$110^\circ < \alpha \leq 135^\circ$	- 1 dB
$90^\circ < \alpha \leq 110^\circ$	- 2 dB
$60^\circ < \alpha \leq 90^\circ$	- 3 dB
$30^\circ < \alpha \leq 60^\circ$	- 4 dB
$15^\circ < \alpha \leq 30^\circ$	- 5 dB
$0^\circ < \alpha \leq 15^\circ$	- 6 dB
$\alpha = 0^\circ$ (façade arrière)	- 9 dB

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

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

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

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

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

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

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

3. Exposition à plusieurs infrastructures de transports terrestres

Que le bâtiment à construire se situe dans une rue en U ou en tissu ouvert, lorsqu'une façade est située dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, une valeur d'isolement est déterminée pour chaque infrastructure selon les modalités précédentes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Niveaux sonores pour les infrastructures ferroviaires conventionnelles :

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

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

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

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

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

La valeur d'isolement acoustique minimal déterminée à partir de cette évaluation est telle que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisines est égal ou inférieur à 35 dB(A) en période diurne et 30 dB(A) en période nocturne, ces valeurs étant exprimées en niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, de 6 heures à 22 heures pour la période diurne, et de 22 heures à 6 heures pour la période nocturne.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 16. – Le directeur de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages, le directeur général de la santé, la directrice générale de la prévention des risques et le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 23 juillet 2013.

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

Pour la ministre et par délégation :

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

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

Pour la ministre et par délégation :

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

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

Pour le ministre et par délégation :

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

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

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

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE L'INDUSTRIE

INDUSTRIE

Arrêté du 9 mai 2003 autorisant une société à exploiter une installation de production d'électricité

NOR : INDI0301437A

Par arrêté de la ministre déléguée à l'industrie en date du 9 mai 2003, la société à responsabilité limitée Hydélec, dont le siège social est situé Les Bois de Maisonne, 38160 Chevières, est autorisée à exploiter un parc éolien d'une capacité de production de 7,6 MW, localisé à l'Espace entreprise Méditerranée, zone industrielle, Rivesaltes (Pyrénées-Orientales).

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement

NOR : DEVP0320066A

Le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, le ministre de la jeunesse, de l'éducation nationale et de la recherche, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, la ministre de l'écologie et du développement durable et le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées,

Vu la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, et notamment la notification n° 2001/524/F ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment ses articles R. 111-23-1, R. 111-23-2 et R. 111-23-3 ;

Vu le code de l'urbanisme, et notamment son article L. 147-3 ;

Vu le code du travail, et notamment son article R. 235-2-11 ;

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 571-1 à L. 571-25 ;

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

Vu le décret n° 95-408 du 18 avril 1995 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage et modifiant le code de la santé publique ;

Vu l'arrêté du 30 mai 1996 relatif au 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 du Conseil national du bruit en date du 25 mai 2000 et du 17 avril 2003,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. - Conformément aux dispositions des articles R. 111-23-2 du code de la construction et de l'habitation et L. 147-3 du code de l'urbanisme, le présent arrêté fixe les seuils de bruit et les exigences techniques applicables aux établissements d'enseignement. Il s'applique aux bâtiments neufs ou parties nouvelles de bâtiments existants.

On entend par établissement d'enseignement les écoles maternelles, les écoles élémentaires, les collèges, les lycées, les établissements régionaux d'enseignement adapté, les universités et établissements d'enseignement supérieur, général, technique ou professionnel, publics ou privés.

Les logements de l'établissement sont soumis à la réglementation concernant les bâtiments à usage d'habitation, au regard de laquelle les autres locaux de l'établissement d'enseignement sont considérés comme des locaux d'activité.

Art. 2. - Pour les établissements d'enseignement autres que les écoles maternelles, l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{\text{étA}}$ entre locaux doit être égal ou supérieur aux valeurs (exprimées en décibels) indiquées dans le tableau ci-après :

LOCAL D'ÉMISSION → LOCAL DE RÉCEPTION ↓	LOCAL d'enseignement, d'activités pratiques, administration	LOCAL MÉDICAL, infirmerie, atelier peu bruyant, cuisine, local de rassemblement fermé, salle de réunions, sanitaires	CAGE d'escalier	CIRCULATION horizontale, vestiaire fermé	SALLE de musique, salle polyvalente, salle de sports	SALLE de restauration	ATELIER bruyant (au sens de l'article 8 du présent arrêté)
Local d'enseignement, d'activités pratiques, administration, bibliothèque, CDI, salle de musique, salle de réunions, salle des professeurs, atelier peu bruyant.	43 (1)	50	43	30	53	53	55
Local médical, infirmerie.	43 (1)	50	43	40	53	53	55
Salle polyvalente.	40	50	43	30	50	50	50
Salle de restauration	40	50 (2)	43	30	50		55

(1) Un isolement de 40 dB est admis en présence d'une ou plusieurs portes de communication.
(2) A l'exception d'une cuisine communiquant avec la salle de restauration.

Les internats relèvent d'une réglementation spécifique.

Pour les écoles maternelles, l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{\text{étA}}$ entre locaux doit être égal ou supérieur aux valeurs (exprimées en décibels) indiquées dans le tableau ci-après :

LOCAL D'ÉMISSION → LOCAL DE RÉCEPTION ↓	SALLE de repos	SALLE d'exercice ou local d'enseignement (5)	ADMINISTRATION	LOCAL MÉDICAL, infirmerie	ESPACE D'ACTIVITÉS, salle d'évolution, salle de jeux, local de rassemblement fermé, salle d'accueil, salle de réunions, sanitaires (4), salle de restauration, cuisine, office	CIRCULATION horizontale, vestiaire
Salle de repos.	43 (1)	50 (2)	50	50	55	35 (3)
Local d'enseignement, salle d'exercice.	50 (2)	43	43	50	53	30 (3)
Administration, salle des professeurs.	43	43	43	50	53	30
Local médical, infirmerie	50	50	43	43	53	40

- (1) Un isolement de 40 dB est admis en cas de porte de communication, de 25 dB si la porte est anti-pince-doigts.
 (2) Si la salle de repos n'est pas affectée à la salle d'exercice. En cas de salle de repos affectée à une salle d'exercice, un isolement de 25 dB est admis.
 (3) Un isolement de 25 dB est admis en présence de porte anti-pince-doigts.
 (4) Dans le cas de sanitaires affectés à un local, il n'est pas exigé d'isolement minimal.
 (5) Notamment dans le cas d'un autre établissement d'enseignement voisin d'une école maternelle.

Art. 3. - La constitution des parois horizontales, y compris les revêtements de sols, et des parois verticales doit être telle que le niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé L'_{STW} du bruit perçu dans les locaux de réception énumérés dans les tableaux de l'article 2 ne dépasse pas 60 dB lorsque des chocs sont produits par la machine à chocs normalisée sur le sol des locaux normalement accessibles, extérieurs au local de réception considéré.

Si les chocs sont produits dans un atelier bruyant, une salle de sports, les valeurs de niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé, L'_{STW} , doivent être inférieures à 45 dB dans les locaux de réception visés ci-dessus.

Si les chocs sont produits dans une salle d'exercice d'une école maternelle, les valeurs de niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé, L'_{STW} , doivent être inférieures à 55 dB dans les salles de repos non affectées à la salle d'exercice.

Art. 4. - La valeur du niveau de pression acoustique normalisé L_{MAT} du bruit engendré dans les bibliothèques, centres de documentation et d'information, locaux médicaux, infirmeries et salles de repos, les salles de musique par un équipement du bâtiment ne doit pas dépasser 33 dB(A) si l'équipement fonctionne de manière continue et 38 dB(A) s'il fonctionne de manière intermittente.

Ces niveaux sont portés à 38 et 43 dB(A) respectivement pour tous les autres locaux de réception visés à l'article 2.

Art. 5. - Les valeurs des durées de réverbération, exprimées en secondes à respecter dans les locaux sont données dans le tableau ci-après. Elles correspondent à la moyenne arithmétique des durées de réverbération dans les intervalles d'octave centrés sur 500, 1 000, et 2 000 Hz. Ces valeurs s'entendent pour des locaux normalement meublés et non occupés.

LOCAUX MEUBLÉS NON OCCUPÉS	DURÉE DE RÉVERBÉRATION MOYENNE (exprimée en secondes)
Salle de repos des écoles maternelles; salle d'exercice des écoles maternelles; salle de jeux des écoles maternelles. Local d'enseignement; de musique; d'études; d'activités pratiques; salle de restauration et salle polyvalente de volume ≤ 250 m ³ . Local médical ou social, infirmerie; sanitaires; administration; foyer; salle de réunion; bibliothèque; centre de documentation et d'information.	$0,4 \leq Tr \leq 0,8$ s
Local d'enseignement, de musique, d'études ou d'activités pratiques d'un volume > 250 m ³ , sauf atelier bruyant (3).	$0,6 \leq Tr \leq 1,2$ s
Salle de restauration d'un volume > 250 m ³ .	$Tr \leq 1,2$ s
Salle polyvalente d'un volume > 250 m ³ (1).	$0,6 \leq Tr \leq 1,2$ s et étude particulière obligatoire (2)
Autres locaux et circulations accessibles aux élèves d'un volume > 250 m ³ .	$Tr \leq 1,2$ s si 250 m ³ $< V \leq 512$ m ³ $Tr \leq 0,15 \sqrt[3]{V}$ s si $V > 512$ m ³
Salle de sports.	Définie dans l'arrêté relatif à la limitation du bruit dans les établissements de loisirs et de sports pris en application de l'article L. 111-11-1 du code de la construction et de l'habitation.

- (1) En cas d'usage de la salle de restauration comme salle polyvalente, les valeurs à prendre en compte sont celles données pour la salle de restauration.
 (2) L'étude particulière est destinée à définir le traitement acoustique de la salle permettant d'avoir une bonne intelligibilité en tout point de celle-ci.
 (3) Cf. article 8.

Art. 6. - L'aire d'absorption équivalente des revêtements absorbants disposés dans les circulations horizontales et halls dont le volume est inférieur à 250 m³ et dans les préaux doit représenter au moins la moitié de la surface au sol des locaux considérés.

L'aire d'absorption équivalente A d'un revêtement absorbant est donnée par la formule :

$$A = S \times \alpha_w$$

où S désigne la surface du revêtement absorbant et α_w son indice d'évaluation de l'absorption.

On prendra l'indice α_w des surfaces à l'air libre des circulations horizontales, halls et préaux, égal à 0,8.

Les escaliers encoignés et les ascenseurs ne sont pas visés par le présent article.

Art. 7. - La valeur de l'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{nT,A,w}$, des locaux de réception cités dans l'article 2 vis-à-vis des bruits des infrastructures de transports terrestres est la même que celle imposée aux bâtiments d'habitation aux articles 5, 6, 7 et 8 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé. Elle ne peut en aucun cas être inférieure à 30 dB.

Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit des aéroports, au sens de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT,A}$ des locaux de réception visés à l'article 2 est le suivant :

- en zone A : 47 dB ;
- en zone B : 40 dB ;
- en zone C : 35 dB.

Art. 8. - Les ateliers bruyants sont caractérisés par un niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, défini par la norme NF S 31-084, supérieur à 85 dB(A) au sens de l'article R. 235-11 du code du travail.

Ces locaux devront être conformes aux prescriptions de la réglementation relative à la correction acoustique des locaux de travail (arrêté du 30 août 1990 pris pour l'application de l'article R. 235-11 du code du travail et relatif à la correction acoustique des locaux de travail). Les résultats prévisionnels devront être justifiés par une étude spécifique aux locaux.

Art. 9. - Les limites énoncées dans les articles 2 à 5 s'entendent pour des locaux ayant une durée de réverbération de référence de 0,5 seconde à toutes les fréquences.

L'isolement acoustique standardisé pondéré au bruit aérien $D_{nT,A}$ entre deux locaux est évalué selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1) comme étant égal à la somme de l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT,w}$ et du terme d'adaptation C.

L'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{nT,A,w}$, contre les bruits de l'espace extérieur est évalué selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1) comme étant égal à la somme de l'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{nT,w}$, et du terme d'adaptation C_w .

Le niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé, $L'_{nT,w}$, est évalué selon la norme NF EN ISO 717-2 (indice de classement S 31-032-2).

En ce qui concerne les bruits d'équipement, le niveau de pression acoustique normalisé, $L_{nA,T}$, est évalué selon la norme NFS 31-057.

L'indice d'évaluation de l'absorption, α_w , d'un revêtement absorbant est défini dans la norme NF EN ISO 11654 (indice de classement S 31-064) portant sur l'évaluation de l'absorption acoustique des matériaux utilisés dans le bâtiment.

La durée de réverbération d'un local, T_r , est mesurée selon la norme NFS 31-057.

Art. 10. - Les dispositions du présent arrêté sont applicables à tout établissement d'enseignement ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration de travaux relatifs aux surélévations de bâtiments d'établissements d'enseignement existants et aux additions à de tels bâtiments, déposée à compter de six mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du présent arrêté.

Art. 11. - L'arrêté du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement est abrogé.

Art. 12. - Le directeur général des collectivités locales, le directeur de l'enseignement scolaire, le directeur de l'enseignement supérieur, le directeur de la prévention des pollutions et des risques et le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 avril 2003.

*Le ministre de l'écologie
et du développement durable,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur de la prévention
des pollutions et des risques,*
P. VESSERON

*Le ministre de l'intérieur,
de la sécurité intérieure
et des libertés locales,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général
des collectivités locales,*
D. BUR

*Le ministre de la jeunesse,
de l'éducation nationale et de la recherche,*
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
A. BOISSINOT

*Le ministre de l'équipement, des transports,
du logement, du tourisme et de la mer,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général de l'urbanisme,
de l'habitat et de la construction,*
F. DELARUE

*Le ministre de la santé, de la famille
et des personnes handicapées,*
Pour le ministre et par délégation :
Par empêchement du directeur général
de la santé :
Le chef de service,
Y. COQUIN

Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements de santé

NOR : DEVP0320067A

Le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, le ministre de l'écologie et du développement durable et le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées,

Vu la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, et notamment la notification n° 2001/523/F ;

Vu le code de la construction et de l'habitat, et notamment ses articles R. 111-23-1, R. 111-23-2 et R. 111-23-3 ;

Vu le code de l'urbanisme, et notamment son article L. 147-3 ;

Vu le code du travail, et notamment son article R. 235-2-11 ;

Vu le code de la santé publique ;

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 571-1 à L. 571-25 ;

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

Vu le décret n° 95-408 du 18 avril 1995 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage ;

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

Vu l'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France en date du 20 novembre 2001 ;

Vu l'avis du Conseil national du bruit en date du 25 mai 2000 et du 17 avril 2003,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. - Conformément aux dispositions des articles R. 111-23-2 du code de la construction et de l'habitation et L. 147-3 du code de l'urbanisme, le présent arrêté fixe les seuils de bruit et les exigences techniques applicables aux établissements de santé régis par le livre I^{er} de la partie VI du code de la santé publique. Il s'applique aux bâtiments neufs ou parties nouvelles de bâtiments existants.

Art. 2. - L'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{nT,A}$, exprimé en dB, entre les différents types de locaux doit être égal ou supérieur aux valeurs indiquées dans le tableau ci-après.

ÉMISSION → RÉCEPTION ↓	LOCAUX d'hébergement et de soins	SALLES D'EXAMENS et de consultations, bureaux médicaux et soignants, salles d'attente	SALLES D'OPÉRATIONS, d'obstétrique et salles de travail	CIRCULATIONS INTERNES	AUTRES LOCAUX
Salles d'opérations, d'obstétrique et salles de travail.	47	47	47	32	47
Locaux d'hébergement et de soins, salles d'examen et de consul- tation, salles d'attente (*), bureaux médicaux et soignants, autres locaux où peuvent être présents des malades.	42	42	47	27	42

(*) Hors salles d'attente des services d'urgence.

La porte entre les cabines de déshabillage et les cabinets de consultation devra avoir un indice d'affaiblissement acoustique pondéré $R_A = R_w + C$ supérieur ou égal à 35 dB.

Art. 3. - La constitution des parois horizontales, y compris les revêtements de sol, et des parois verticales, doit être telle que le niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé, L'_{STW} , du bruit perçu dans un local autre qu'une circulation, un local technique, une cuisine, un sanitaire ou une buanderie ne dépasse pas 60 dB lorsque des chocs sont produits sur le sol des locaux extérieurs à ce local, à l'exception des locaux techniques, par la machine à chocs normalisée.

Art. 4. - Le niveau de pression acoustique normalisé, L_{SAT} , du bruit engendré dans un local d'hébergement par un équipement du bâtiment extérieur à ce local ne doit pas dépasser 30 dB(A) en général et 35 dB(A) pour les équipements hydrauliques et sanitaires des locaux d'hébergement voisins.

Le niveau de pression acoustique normalisé, L_{SAT} , du bruit transmis par le fonctionnement d'un équipement collectif du bâtiment ne doit pas dépasser les valeurs suivantes :

- dans les salles d'examens et de consultations, les bureaux médicaux et soignants, les salles d'attente : 35 dB(A) ;
- dans les locaux de soins : 40 dB(A) ;
- dans les salles d'opérations, d'obstétrique et les salles de travail : 40 dB(A).

Art. 5. - Les valeurs des durées de réverbération, exprimées en seconde, à respecter dans les locaux sont données dans le tableau ci-après. Elles correspondent à la moyenne arithmétique des durées de réverbération dans les intervalles d'octave centrés sur 500, 1 000, et 2 000 Hz. Ces valeurs s'entendent pour des locaux normalement meublés et non occupés.

VOLUME des locaux (V)	NATURE DES LOCAUX	DURÉE de réverbération moyenne (exprimée en seconde)
$V \leq 250 \text{ m}^3$	Salle de restauration.	$T_r \leq 0,8 \text{ s}$
	Salles de repos du personnel.	$T_r \leq 0,5 \text{ s}$
	Local public d'accueil.	$T_r \leq 1,2 \text{ s}$
	Local d'hébergement ou de soins, salles d'examen et de consultations, bureaux médicaux et soignants.	$T_r \leq 0,8 \text{ s}$
$V > 250 \text{ m}^3$	Local et circulation accessible au public (*).	$T_r \leq 1,2 \text{ s}$ si $250 \text{ m}^3 < V \leq 512 \text{ m}^3$ $T_r \leq 0,15 \sqrt[3]{V} \text{ s}$ si $V > 512 \text{ m}^3$

(*) A l'exception des circulations communes intérieures aux secteurs d'hébergement et de soins.

Art. 6. - L'aire d'absorption équivalente des revêtements absorbants dans les circulations communes intérieures des secteurs d'hébergement et de soins doit représenter au moins le tiers de la surface au sol de ces circulations.

L'aire d'absorption équivalente A d'un revêtement absorbant est donnée par la formule :

$$A = S \times \alpha_w$$

où S désigne la surface du revêtement absorbant et α_w son indice d'évaluation de l'absorption.

Art. 7. - L'isolement acoustique standardisé pondéré contre les bruits de l'espace extérieur, D_{STAW} , des locaux d'hébergement et de soins vis-à-vis des bruits extérieurs ne doit pas être inférieur à 30 dB.

En outre, la valeur de l'isolement acoustique standardisé pondéré D_{STAW} des locaux d'hébergement et de soins vis-à-vis des bruits des infrastructures de transports terrestres est la même que celle imposée aux bâtiments d'habitation aux articles 5, 6, 7 et 8 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Dans les zones définies par le plan d'exposition aux bruits des aérodromes, au sens de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, l'isolement acoustique standardisé pondéré D_{STAW} des locaux d'hébergement et de soins est le suivant :

- en zone A : 47 dB ;
- en zone B : 40 dB ;
- en zone C : 35 dB.

Art. 8. - Les limites énoncées dans les articles 2, 3, 4 et 7 s'entendent pour des locaux de réception ayant une durée de réverbération de référence de 0,5 seconde à toutes les fréquences.

L'isolement acoustique standardisé pondéré au bruit aérien D_{STAW} entre deux locaux est évalué selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1) comme étant égal à la somme de l'isolement acoustique standardisé pondéré D_{STW} et du terme d'adaptation C.

L'isolement acoustique standardisé pondéré, D_{STAW} , contre les bruits de l'espace extérieur est évalué selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1) comme étant égal à la somme de l'isolement acoustique standardisé pondéré, D_{STW} , et du terme d'adaptation C_w .

Le niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé, L'_{STW} , est évalué selon la norme NF EN ISO 717-2 (indice de classement S 31-032-2).

En ce qui concerne les bruits d'équipement, le niveau de pression acoustique normalisé, L_{SAT} , est évalué selon la norme NF S 31-057.

L'indice d'évaluation de l'absorption, α_w , d'un revêtement absorbant est défini dans la norme NF EN ISO 11654 (indice de classement S 31-064) portant sur l'évaluation de l'absorption acoustique des matériaux utilisés dans le bâtiment.

La durée de réverbération d'un local, T_r , est mesurée selon la norme NF S 31-057.

Art. 9. - Les dispositions du présent arrêté sont applicables à tout établissement de santé ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration de travaux relatifs aux surélévations de bâtiments d'établissements de santé existants et aux additions à de tels bâtiments, déposée à compter de six mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du présent arrêté.

Art. 10. - Le directeur de l'hospitalisation et de l'organisation des soins, le directeur général de la santé, le directeur général des collectivités locales, le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction et le directeur de la prévention des pollutions et des risques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 avril 2003

*Le ministre de l'écologie
et du développement durable,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur de la prévention
des pollutions et des risques,*
P. VESSERON

*Le ministre de l'intérieur,
de la sécurité intérieure
et des libertés locales,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général
des collectivités locales,*
D. BUR

*Le ministre de l'équipement, des transports,
du logement, du tourisme et de la mer,*
Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur général de l'urbanisme,
de l'habitat et de la construction,*
F. DELARUE

*Le ministre de la santé, de la famille
et des personnes handicapées,*
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
L.-C. VISSAT

**Arrêté du 25 avril 2003
relatif à la limitation du bruit dans les hôtels**

NOR: DEVP0320068A

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, le ministre de l'écologie et du développement durable, le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées et le secrétaire d'Etat au tourisme,

Vu la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information, et notamment la notification n° 2001/525/F ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment ses articles R. 111-23-1, R. 111-23-2, R. 111-23-3 ;

Vu le code de l'urbanisme, et notamment son article L. 147-3 ;

Vu le code du travail, et notamment son article R. 235-11 ;

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L. 571-1 à L. 571-25 ;

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

Vu le décret n° 95-408 du 18 avril 1995 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage, et modifiant le code de la santé publique ;

Vu le décret n° 98-1143 du 15 décembre 1998 relatif aux prescriptions applicables aux établissements ou locaux recevant du public et diffusant à titre habituel de la musique amplifiée, à l'exclusion des salles dont l'activité est réservée à l'enseignement de la musique et de la danse ;

Vu l'arrêté du 14 février 1986 fixant les normes et la procédure de classement des hôtels et résidences de tourisme ;

Vu l'arrêté du 30 mai 1996 relatif au 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 15 décembre 1998 pris en application du décret n° 98-1143 du 15 décembre 1998 ;

Vu l'avis du Conseil national du bruit en date du 25 mai 2000 et du 17 avril 2003,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. – Conformément aux dispositions des articles R. 111-23-2 du code de la construction et de l'habitation et L. 147-3 du code de l'urbanisme, le présent arrêté fixe les seuils de bruit et les exigences techniques applicables aux hôtels classés ou non dans la catégorie « de tourisme », à l'exception des résidences classées « de tourisme » et autres hébergements touristiques assimilables à des logements. Il s'applique aux bâtiments neufs ou parties nouvelles de bâtiments existants.

Les résidences classées « de tourisme » et autres hébergements touristiques assimilables à des logements sont soumis à la réglementation concernant les bâtiments à usage d'habitation, au regard de laquelle les locaux collectifs de la résidence sont considérés comme des locaux d'activité.

Art. 2. – Pour les hôtels, l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT,A}$ entre locaux doit être égal ou supérieur aux valeurs (exprimées en décibels) indiquées dans le tableau ci-après :

LOCAL de réception	LOCAL D'ÉMISSION	$D_{nT,A}$
Chambre	Chambre voisine. Salle de bains d'une autre chambre.	50
	Circulation intérieure.	38
	Bureau. Local de repos du personnel. – Vestiaire fermé. Hall de réception. Salle de lecture.	50
	Salle de réunion. Atelier. Bar. – Commerce. Cuisine. Garage. – Parking. – Zone de livraison fermée. Gymnase. – Piscine intérieure. Restaurant. Sanitaires collectifs. Salle de TV. Laverie. Local poubelles.	55
	Casino. – Salon de réception sans sonorisation. Club de santé. Salle de jeux.	60
Salle de bains	Chambre voisine. Salle de bains d'une autre chambre.	45
	Circulation intérieure.	38
(*) Les exigences d'isolement sont celles définies dans l'arrêté du 15 décembre 1998 pris en application du décret n° 98-1143 du 15 décembre 1998 relatif aux prescriptions applicables aux établissements ou locaux recevant du public et diffusant à titre habituel de la musique amplifiée, à l'exclusion des salles dont l'activité est réservée à l'enseignement de la musique et de la danse.		

Art. 3. – La constitution des parois horizontales, y compris les revêtements de sols, et des parois verticales doit être telle que le niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé, $L'_{nT,w}$, du bruit perçu dans les chambres, ne dépasse pas 60 dB lorsque des chocs sont produits par la machine à chocs normalisée sur le sol des locaux normalement accessibles, extérieurs à la chambre considérée et à ses locaux privatifs.

Art. 4. – Dans des conditions normales de fonctionnement, le niveau de pression acoustique normalisé, L_{nAT} , du bruit engendré dans les chambres par un équipement, collectif ou individuel, du bâtiment ne doit pas dépasser 30 dB(A). Cette valeur est portée à 35 dB(A) lorsque l'équipement est implanté dans la chambre (chauffage, climatisation).

Art. 5. – L'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{nT,A,ext}$ des chambres contre les bruits de l'espace extérieur doit être au minimum de 30 dB.

L'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{nT,A,ext}$ des chambres vis-à-vis des aires de livraison extérieures doit être au minimum de 35 dB.

La valeur de l'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{nT,A,ext}$ des chambres vis-à-vis des bruits des infrastructures de transports terrestres est la même que celle imposée aux bâtiments d'habitation aux articles 5, 6, 7 et 8 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit des aérodromes, au sens de l'article L. 147-3 du code de l'urbanisme, l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT,A}$ des locaux de réception visés à l'article 2 est le suivant :

- en zone A : 47 dB ;
- en zone B : 40 dB ;
- en zone C : 35 dB.

Art. 6. - L'aire d'absorption équivalente des revêtements absorbants disposés dans les circulations horizontales sur lesquelles donnent les chambres doit représenter au moins le quart de la surface au sol des locaux considérés.

L'aire d'absorption équivalente A d'un revêtement absorbant est donnée par la formule :

$$A = S \times \alpha_v$$

où S désigne la surface du revêtement absorbant et α_v son indice d'évaluation de l'absorption.

On prendra l'indice α_v des surfaces à l'air libre des circulations horizontales égal à 0,8.

Les escaliers encoignés et les ascenseurs ne sont pas visés par le présent article.

Art. 7. - Les limites énoncées dans les articles 2 à 5 s'entendent pour des locaux ayant une durée de réverbération de référence de 0,5 seconde à toutes les fréquences.

L'isolement acoustique standardisé pondéré au bruit aérien D_{nTA} entre deux locaux est évalué selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1) comme étant égal à la somme de l'isolement acoustique standardisé pondéré $D_{nT,W}$ et du terme d'adaptation C .

L'isolement acoustique standardisé pondéré, D_{nTAR} , contre les bruits de l'espace extérieur est évalué selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1) comme étant égal à la somme de l'isolement acoustique standardisé pondéré, $D_{nT,W}$ et du terme d'adaptation C_v .

Le niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé, $L'_{nT,W}$, est évalué selon la norme NF EN ISO 717-2 (indice de classement S 31-032-2).

En ce qui concerne les bruits d'équipement, le niveau de pression acoustique normalisé, L_{nAT} , est évalué selon la norme NF S 31-057.

L'indice d'évaluation de l'absorption, α_v , d'un revêtement absorbant est défini dans la norme NF EN ISO 11654 (indice de classement S 31-064) portant sur l'évaluation de l'absorption acoustique des matériaux utilisés dans le bâtiment.

La durée de réverbération d'un local, T_r , est mesurée selon la norme NF S 31-057.

Art. 8. - Les dispositions du présent arrêté sont applicables à tout hôtel ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire ou d'une déclaration de travaux relatifs aux surélévations d'hôtels existants et aux additions à de tels bâtiments, déposée à compter de six mois après la publication au *Journal officiel* de la République française du présent arrêté.

Art. 9. - Le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction, le directeur de la prévention des pollutions et des risques, le directeur général de la santé, le directeur du tourisme sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 avril 2003.

*Le ministre de l'écologie
et du développement durable,
Pour la ministre et par délégation :
Le directeur de la prévention
des pollutions et des risques,
P. VESSERON*

*Le ministre de l'équipement, des transports,
du logement, du tourisme et de la mer,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur général de l'urbanisme,
de l'habitat et de la construction,
F. DULARUE*

*Le ministre de la santé, de la famille
et des personnes handicapées,
Pour le ministre et par délégation :
Par empêchement du directeur général
de la santé :
Le chef de service,
Y. COQUIN*

*Le secrétaire d'Etat au tourisme,
Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :
Le directeur du tourisme,
B. FARENIAUX*

Circulaire du 25 avril 2003 relative à l'application de la réglementation acoustique des bâtiments autres que d'habitation

NOR : DEVPO320069C

Paris, le 25 avril 2003.

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, la ministre de l'écologie et du développement durable et le ministre de la santé, de la famille et des personnes handicapées à Mesdames et Messieurs les préfets de département

Références :

Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement ;

Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements de santé ;

Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les hôtels.

Conformément aux dispositions de l'article R. 111-23-2 du code de la construction et de l'habitation, les seuils et exigences techniques acoustiques ont été fixés par arrêtés pour les établissements d'enseignement, les établissements de santé et pour les hôtels.

La présente circulaire apporte des précisions sur l'interprétation de ces arrêtés en date du 25 avril 2003, notamment dans les domaines suivants :

- définitions et calculs des indices d'évaluation utilisés dans les arrêtés ;
- modalités selon lesquelles sont effectuées les mesures et sont considérés les résultats lors de la vérification de la qualité acoustique des bâtiments ;
- dispositions communes à tous les établissements ;
- dispositions particulières relatives à chaque type de bâtiment visé.

Lors de la définition d'un programme de réalisation d'un établissement d'enseignement, de santé, ou d'un hôtel, les maîtres d'ouvrage, qu'ils soient publics ou privés, doivent impérativement faire mention de l'arrêté correspondant dans le cahier des charges du programme.

Les maîtres d'œuvre retenus devront donc avoir intégré, dans leur programme, les exigences acoustiques particulières définies dans la réglementation.

Enfin les contrôles effectués en vue de la réception de l'ouvrage devront porter, notamment, sur les performances acoustiques des bâtiments concernés. Ces contrôles des performances acoustiques devront donc être intégrés dans le budget de la réalisation de l'ouvrage.

Les niveaux de performance retenus représentent un minimum, mais ne garantissent pas dans tous les cas une tranquillité totale des occupants. Il appartient au maître d'ouvrage de définir, en tant que de besoin, des exigences plus importantes.

I. - Définition des indices d'évaluation utilisés pour exprimer les exigences acoustiques

Le tableau suivant indique les normes dans lesquelles ces indices d'évaluation sont définis :

NATURE DE L'EXIGENCE	SYMBOLE	DÉFINITION
isolement acoustique standardisé pondéré au bruit aérien entre deux locaux.	D_{nTA}	$D_{nT,W} + C$ selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1).
isolement acoustique standardisé pondéré contre les bruits de l'espace extérieur.	D_{nTAR}	$D_{nT,W} + C_v$ selon la norme NF EN ISO 717-1 (indice de classement S 31-032-1).
Niveau de pression pondéré du bruit de choc standardisé.	$L'_{nT,W}$	norme NF EN ISO 717-2 (indice de classement S 31-032-2).
Niveau de pression acoustique normalisé.	L_{nAT}	Noté L_{nT} dans la norme NF S 31-057.
Indice d'évaluation de l'absorption d'un revêtement.	α_v	Norme NF EN ISO 11654 (indice de classement S 31-064).

→ Le Cardona

EXTRAIT du REGISTRE des DELIBERATIONS du CONSEIL MUNICIPAL

Séance du vendredi 14 avril 2017
Date d'envoi des convocations – 7 avril 2017

<i>Nombre de Membres</i>		
Afférent au Conseil Municipal	En exercice	Qui ont pris part à la délibération
29	29	28

L'an deux mil dix-sept, le quatorze du mois de avril, à dix-huit heures, le Conseil Municipal de la commune de LA FARLEDE, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, au nombre prescrit par la loi sous la présidence de M. Raymond ABRINES, Maire.

Présents : M. FLOUR, M. PALMIERI, M. PUVEREL, M. BERTI, Mme OLIVIER, Mme CORPORANDY-VIALON, Adjoint, Mmes GAMBA, TEOBALD, M. HENRY, Mme GERINI, M. GENSOLLEN, Mme LEBRIS-BRUNEAU, MM. CARDINALI, VEBER, BLANC, Mme LOUCHE, M. CARDON, Mme FURIC, M. PRADEILLES, M. LION Conseillers municipaux

Avaient donné procuration :

Madame EXCOFFON-JOLLY à Madame VIALON
Madame ASTIER-BOUCHET à Monsieur PALMIERI
Madame SOUM à Madame GAMBA
Madame AUBOURG à Madame TEOBALD
Madame TANGUY à Monsieur VEBER
Monsieur VERSINI à Monsieur CARDINALI
Monsieur MONIN à Monsieur BLANC

Etait Absente excusée :

Madame FIORI

Monsieur PALMIERI a été désigné secrétaire de séance.

N°2017/041 - Approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement de deuxième échéance

La directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose la réalisation de cartes de bruit stratégiques prenant en compte les bruits liés aux infrastructures routières et autoroutières, ferroviaires et aériennes, ainsi que ceux liés aux activités industrielles.

De telles cartes de bruit ont été réalisées et approuvées par délibération N°2015/177 du conseil municipal de la commune.

Ces dernières ont été le support de la réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement de la commune de 1^{ère} échéance approuvé par délibération N°2016/054 le 07 avril 2016 après mise à disposition du public.

Le législateur a mis en œuvre trois échéances successives permettant dans une démarche de qualité continue d'améliorer la connaissance et la gestion de cette nuisance du bruit.

C'est pourquoi la commune de la Farlède a réalisé un projet de PPBE de deuxième échéance qui a permis d'appréhender l'ensemble des infrastructures supportant un trafic annuel moyen supérieur à 3 millions de véhicules soit 8200 véhicules par jour.

Pour mémoire, le seuil relatif au trafic annuel moyen de la première échéance était de fixé à 6 millions de véhicules soit 16 400 véhicules par jour.

Après arrêt du projet en conseil municipal le 07/10/2016, ces documents ont été soumis à la consultation du public pendant une durée de deux mois soit du 28/11/2016 au 30/01/2017 et mis en ligne sur le site internet de la commune pendant cette même période.

M. le Maire précise que doit être tiré aujourd'hui avant approbation du PPBE consolidé le bilan de la concertation.

Aucune observation n'a été inscrite dans le registre d'observations.

Le projet n'ayant appelé aucune observation, M. Le maire propose donc à l'assemblée d'approuver le PPBE tel qu'arrêté avant mise en consultation du public.

VU la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

VU le code de l'environnement, notamment les articles L.572-1 à L.572-11, transposant cette directive et ses articles R.572-8 à R.572-11 ;

Vu le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;

VU les cartes de bruit stratégiques révisées de 2^{ème} échéance (CEREG – M15164, Mars 2016),

VU le projet de PPBE communal de 2^{ème} échéance (CEREG – M15164, mai 2016),

VU le bilan de la consultation du public s'étant déroulée du 28/11/2016 au 30/01/2017,

Après avoir entendu cet exposé et en avoir délibéré,

Le conseil municipal,

APPROUVE le plan de prévention du bruit dans l'environnement de 2^{ème} échéance ci-joint ;

Fait et délibéré en séance les jour, mois et an susdits.

Le Maire,

Pour extrait certifié conforme



Vote : UNANIMITE

00 33 44

Certifié exécutoire compte tenu de la transmission

en Préfecture du Var le :

de la publication le :

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours

pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif

dans un délai de deux mois à compter de sa publication

ou de sa notification

Le Maire,



Commune de La Farlède

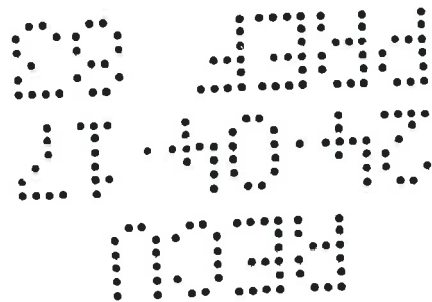


LA FARLÈDE



PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)

*Version provisoire après consultation du
public*



MAÎTRE D'OUVRAGE

Commune de La Farlède

OBJET DE L'ÉTUDE

**PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS
L'ENVIRONNEMENT (PPBE)**

N° AFFAIRE	M15164
-------------------	---------------

INTITULE DU RAPPORT

Version consolidée après consultation du public

2	Juillet 2016	Johan LAFLOTTE	Laurent FRAISSE	Corrections et compléments suite aux retours de la commune
1	Mai 2016	Johan LAFLOTTE	Laurent FRAISSE	
<i>N° de Version</i>	<i>Date</i>	<i>Établi par</i>	<i>Vérifié par</i>	<i>Description des Modifications / Évolutions</i>

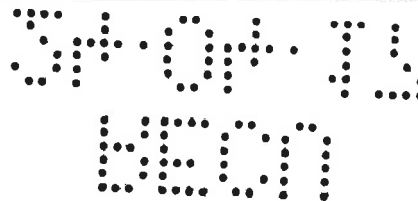


TABLE DES MATIÈRES

A.	RAPPEL DU CONTEXTE GENERAL	6
B.	DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE DU TERRITOIRE	8
B.I	CONTEXTE SONORE	9
B.II	STATISTIQUES D'EXPOSITION DES POPULATIONS	10
C.	IDENTIFICATION DES « ZONES A ENJEUX PRIORITAIRES ».....	11
D.	IDENTIFICATION DES « ZONES CALMES »	15
D.I	LA NOTION SUBJECTIVE DE « ZONE CALME ».....	16
D.II	RECENSEMENT DES DONNEES UTILISEES POUR LA DEFINITION DES « ZONES CALMES » LORS DU PRECEDENT PPBE	18
D.II.1	Identification et hiérarchisation du type de données utilisées pour la détermination des zones calmes	18
D.II.2	Données éligibles au titre de zones calmes	19
D.III	LES ZONES CALMES RETENUES SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE.....	20
E.	PLANS D' ACTIONS : BILAN DES MESURES ADOPTEES PAR LE PRECEDENT PPBE 22	
E.I	MESURES PROPOSEES DANS LE CADRE DU PRECEDENT PPBE	23
E.II	AUTRES ACTIONS MENEES DEPUIS LE PRECEDENT PPBE.....	25
F.	PLANS D' ACTIONS : MESURES ENGAGEES ET/OU PROGRAMMEES	26
F.I	LES MESURES POSSIBLES POUR PREVENIR OU REDUIRE LES NUISANCES SONORES	27
F.I.1	Notions générales de réduction des nuisances sonores.....	27
F.I.2	Exemples de mesures de réduction des nuisances sonores	29
F.I.2.1	Mesure préventive : positionnement des logements collectifs lors de leur construction.....	29
F.I.2.2	Mesure préventive : aménagement intérieur des logements lors de leur construction.....	30
F.I.2.3	Mesure préventive : enrobés absorbants.....	31
F.I.2.4	Mesure préventive : limitation de vitesse.....	31
F.I.2.5	Mesure préventive : plans de circulation, réorganisation des centres villes	33
F.I.2.6	Mesure préventive et/ou correctrice : règles inscrites dans le document d'urbanisme.....	34
F.I.2.7	Mesure correctrice : aménagement d'obstacles à la propagation du bruit.....	35
F.I.2.8	Mesure correctrice : isolation de façade des logements.....	36
F.II	MESURES PREVENTIVES OU CORRECTRICES MISES EN PLACE SUR LA COMMUNE DE LA FARLEDE	38
F.III	MESURES PREVENTIVES OU CORRECTRICES A METTRE EN PLACE SUR LA COMMUNE DE LA FARLEDE	40
F.III.1	Réduire le bruit dans les zones à enjeux	40

F.III.1.1	Mesures envisagées sur le réseau autoroutier	40
F.III.1.2	Autres mesures proposées dans le cadre du PPBE	40
F.III.2	Actions générales à adopter	43
F.III.3	Anticiper les enjeux dans les projets d'aménagement.....	43
F.III.3.1	Zones d'aménagement futur prévues sur le territoire	43
F.III.3.2	Règles de calcul de l'isolement minimal à appliquer aux logements neufs concernés par les « secteurs affectés par le bruit »	44
F.III.3.3	Préserver et mettre en valeur les zones calmes	46
G.	CONCLUSIONS GENERALES ET PISTES DE REFLEXION POUR L'AVENIR.....	48

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1	: Part de la population exposée au bruit (en Lden).....	10
Illustration 2	: Exemple 1 de positionnement à adopter pour les nouveaux bâtiments à construire.....	29
Illustration 3	: Exemple 2 de positionnement à adopter pour les nouveaux bâtiments à construire.....	29
Illustration 4	: Exemple d'aménagement intérieur à adopter pour les habitations.....	30
Illustration 5	: Niveau d'émission d'un véhicule léger en dB(A) en fonction de sa vitesse (source : INRETS).	31
Illustration 6	: Dispositifs permettant de ralentir la vitesse des usagers en zone urbaine (cousin ralentisseur, « dos d'âne », chicane)	32
Illustration 7	: Mesure correctrice : écrans acoustique en bord de voirie	35
Illustration 8	: Mesure correctrice : merlon de terre devant des habitations.....	36
Illustration 9	: Mesure correctrice : écran acoustique devant un lotissement de La Farlède à partir de l'A57	39

LISTE DES PLANCHES

Planche 1	: Cartographie générale des nuisances sonores.....	13
Planche 2	: Zones calmes de la commune de La Farlède	21

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	: Populations exposées à des niveaux sonores diurnes supérieurs à 68 dB(A)	10
Tableau 2	: Populations exposées à des niveaux sonores nocturnes supérieurs à 62 dB(A)	10

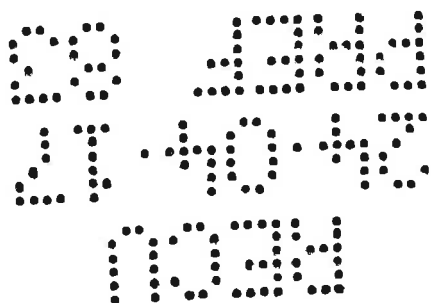
Tableau 3 : Niveau sonore émis par un véhicule en fonction de sa vitesse (source : INRETS)..... 32

Tableau 4 : Principes à mettre en œuvre dans le cadre d'une réorganisation de la circulation automobile dans les agglomérations 33

Tableau 5 : Niveaux sonores émis par un véhicule selon la fluidité de la circulation 34

Tableau 6 : Isolement minimal à respecter selon le classement de la voie et la distance à celle-ci..... 45

Tableau 7 : Corrections applicables aux valeurs minimales d'isolation dans le cas des logements en tissu ouvert..... 45



A. RAPPEL DU CONTEXTE GENERAL

LA FARDÈDE
37 04 13
N 5011

La réalisation d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) s'inscrit dans la continuité des cartes du bruit stratégiques (CBS), conformément aux textes de transposition en droit français de la Directive Européenne du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Le PPBE tient compte de l'ensemble des sources de bruit concernées par la Directive Européenne et ses textes de transposition en droit français (décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006).

La commune de La Farlède (83) dispose d'un PPBE établi à partir des cartes de bruit de la 1^{ière} échéance réalisées en 2009. Le PPBE a été approuvé par le Conseil Municipal (cf. annexe 1).

Les cartes de bruit ayant fait l'objet d'une révision en début 2016 afin de prendre en considération les évolutions des sources de bruit (circulation automobile et ferroviaire principalement), la commune souhaite engager la révision de son PPBE, objet du présent document. Celui-ci a pour double objet de faire le bilan des actions mises en place dans le cadre du premier PPBE et d'adapter et compléter son plan d'actions selon les nouveaux enjeux mis en exergue par la révision des cartes de bruit. Dans une optique d'amélioration continue et dans le respect de la Directive Européenne du 25/06/2002, les Cartes de Bruit Stratégiques et les Plans de Prévention du Bruit de 3^{ème} échéance devraient être établis respectivement en 2017 et 2018.

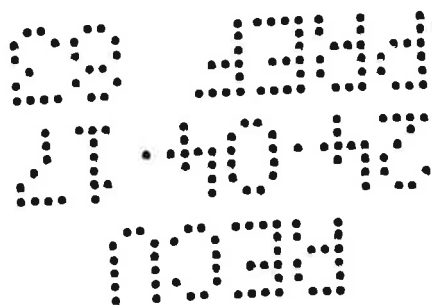
Les données de population de la commune de La Farlède selon le recensement de l'INSEE (Recensement Général de la Population de 1999 et enquêtes annuelles) sont synthétisées dans le tableau ci-dessous.

	1990	1999	2006	2012
Population	6 521	6 941	7 082	8 682
Evolution / 1990	/	+6,4%	+8,6%	+33,1%

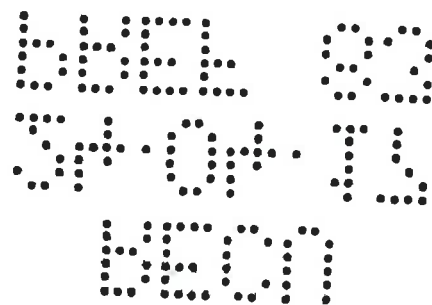
La commune de La Farlède a connu une faible croissance depuis 1990 (soit + 33,14% en 22 ans, +22.5% entre 2006 et 2012) ; avec un taux de variation annuel moyen de +2,0% et une densité démographique actuelle de 1 044,8 hab/km (INSEE, 2012).

La commune de La Farlède (83) fait partie de l'aire urbaine INSEE de Toulon, raison principale pour laquelle le secteur a attiré pendant ces dernières années de nouveaux habitants travaillant sur Toulon et désirant vivre à l'écart de cette agglomération.

Concernant le contexte acoustique, les principales sources sonores sont les infrastructures traversant le territoire : A 57, RD 97, RD 554, RD 67 et la voie ferrée « Centre Var ».



B. DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE DU TERRITOIRE



B.1 CONTEXTE SONORE

L'analyse des cartes du bruit révèle de nombreux secteurs de nuisance, on observe que le bruit routier est assez marqué et largement présent. La Farlède est l'une des communes les plus touchées par le bruit parmi les communes du territoire de la CCVG.

Dans un premier temps, on doit souligner que les secteurs totalement épargnés par le bruit se voient également, la plupart du temps, exempts de toute construction : la population de La Farlède (83) se concentre aux abords de plusieurs routes départementales, par conséquent dans les secteurs affectés par le bruit.

Par ailleurs, les surfaces épargnées par cette nuisance routière ne permettent qu'à un faible pourcentage de la population de vivre dans une ambiance sonore réellement calme.

Les chiffres traduisent bien cette constatation :

76% des personnes sont potentiellement concernées par un bruit routier et subissent ainsi un niveau sonore supérieur à 55 dB(A) en Lden¹

47% des personnes sont potentiellement dérangées en période nocturne par un niveau sonore supérieur à 50 dB(A) en Ln²

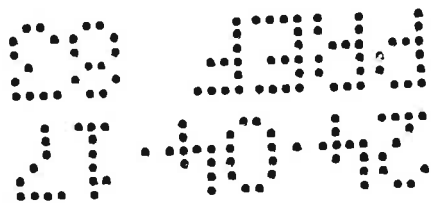
18% subissent une réelle nuisance sonore avec un niveau supérieur à 68 dB(A) en Lden.

Ces chiffres sont à mettre en comparaison avec les surfaces habitées sur le territoire : près de 75% du territoire est urbanisé. Cette importante surface occupée est concernée par le bruit routier dans sa grande majorité. Compte tenu qu'ils existent certains axes secondaires présentant des trafics également importants, on estime que 76% de la population communale est exposée à un niveau sonore supérieur à 55 dB(A).

La totalité du centre-ville et les quartiers des Mauniers, la Garréjade, Jérusalem, les Pioux et la Font des Fabres sont exposés à des niveaux sonores élevés à très élevés, partout supérieurs à 60 dB(A) en Lden. Ces quartiers abritent 65% de la population communale, plusieurs écoles et le collège. La situation est réellement pénalisante pour certaines populations situées entre l'autoroute et un autre axe majeur.

Certains quartiers situés à l'ouest des RD97 et RD67, ainsi qu'à l'est des RD 554, 554e et 554a, bénéficient d'une atténuation importante de par leur éloignement à l'infrastructure majeure (l'autoroute A 57), mais sont encore impactés par un bruit environnant compris entre 55 et 60 dB(A). On ne peut pas encore parler d'ambiance calme avec de tels niveaux sonores. On peut toutefois noter que grâce à l'absence de perceptions visuelles directes sur l'autoroute, le ressenti dans ces quartiers est moindre.

Au-delà, certaines populations bénéficient malgré tout d'une ambiance sonore préservée. Elles sont suffisamment éloignées des axes routiers principaux et de la ligne de chemin de fer pour ne pas être concernées par leurs nuisances. On y constate des niveaux sonores inférieurs à 55 dB(A). 1200 personnes environ bénéficient de ces ambiances calmes, toutes à l'ouest de la commune, dans les quartiers des Laures et des Nartières.



¹ Lden : indicateur de gêne sonore globale sur 24 heures, intégrant la période diurne (6h-18h), la période de soirée (18h-22h) affectée d'une pénalité de 5 dB(A) pour tenir compte de la gêne potentielle en cette période dite de « confort », et la période nocturne (22h-6h) affectée d'une pénalité de 10 dB(A) pour tenir compte des éventuelles perturbations du sommeil au cours de cette période sensible.

² Ln : indicateur de gêne sonore globale sur 8 heures intégrant la période nocturne (22h-6h)

B.II STATISTIQUES D'EXPOSITION DES POPULATIONS

Les calculs effectués dans le cadre de la révision des cartes de bruit stratégiques permettent de dégager les statistiques suivantes.

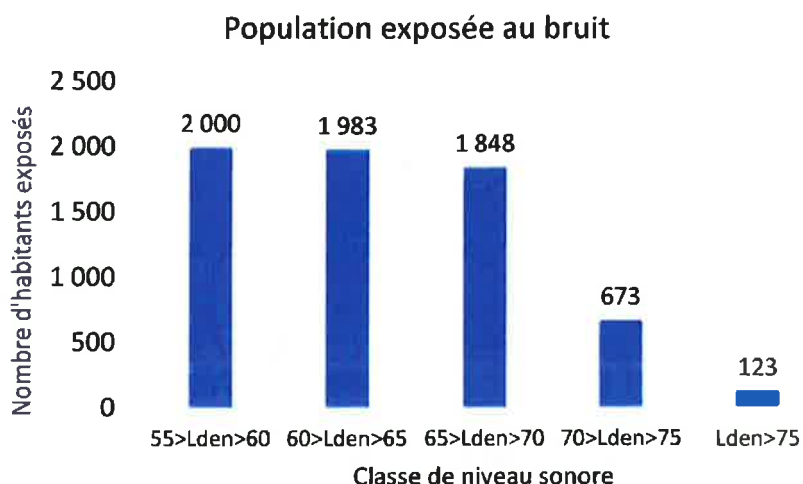


Illustration 1 : Part de la population exposée au bruit (en Lden)

	Bruit routier
Lden : valeurs limites en db(A)	68
Nombre d'habitants	1600
Nombre d'établissements d'enseignement	1
Nombre d'établissement de santé	0

Tableau 1 : Populations exposées à des niveaux sonores diurnes supérieurs à 68 dB(A)

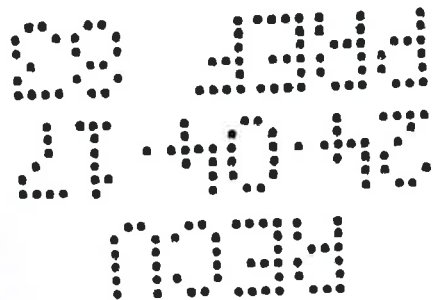
	Bruit routier
Ln : valeurs limites en db(A)	62
Nombre d'habitants	600
Nombre d'établissements d'enseignement	1
Nombre d'établissement de santé	0

Tableau 2 : Populations exposées à des niveaux sonores nocturnes supérieurs à 62 dB(A)

Les graphes et tableaux de statistiques confirment que le bruit routier impacte une part non négligeable de la population. Cependant, aucun établissement sensible subit de dépassement des niveaux limites (Lden > 68 dB(A) et/ou Ln > 62 dB(A)) pour son exposition au bruit.

Au centre-ville en particulier, certaines habitations jouxtent les infrastructures de transport et subissent de manière très directe les trafics circulés

C. IDENTIFICATION DES « ZONES A ENJEUX PRIORITAIRES »



L'analyse identifie des zones à enjeux cumulant la présence de niveaux de bruit dépassant les valeurs limites et la présence d'habitants en nombre significatif. On se base donc ici sur les cartes de type C, à savoir celles identifiant les secteurs où $L_{den} > 68 \text{ dB(A)}$ et/ou $L_n > 62 \text{ dB(A)}$.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier national (autoroutes concédées) de deuxième échéance arrêté en 2015 a identifié de nombreux points noirs de bruit sur la commune de La Farlède, impactée par l'autoroute A57.

Des mesures ont déjà été prises entre 1989 et 2013, permettant de protéger des secteurs initialement impactés par des bruits excessifs. Ces mesures sont de deux types :

- Renouvellements d'enrobés ;
- Protections à la source : construction de merlon ou écrans absorbant, réfléchissant ou transparent ;
- Protections par insonorisation de façades.

Ainsi la société ESCOTA gestionnaire de l'autoroute A57 et la Direction Départementale des Territoires et de la Mer ont réalisé la construction de deux écrans d'une longueur totale de 602 mètres de long à La Farlède.

Malgré ces efforts, certaines zones sont encore affectées par le bruit de l'autoroute A57. La société ESCOTA propose dans le PPBE de 2ème échéance d'aider au financement de tous travaux de protection des habitations riveraines de l'autoroute sous certaines conditions.

Les zones considérées comme présentant réellement des enjeux acoustiques sur le territoire de la commune sont :

1. l'ouest du quartier des Mauniers affecté à la fois par la voie ferrée et l'autoroute
2. le complexe scolaire affecté par le bruit de la Route Départementale 67

Ces zones ont été retenues parce qu'elles étaient exposées à un bruit supérieur à 68 dB(A) en L_{den} ou qu'elles concernaient un établissement recevant des populations sensibles. Ont été exclues les zones déjà prises en charge par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'autoroute A57, par des protections à la source ou en façade.

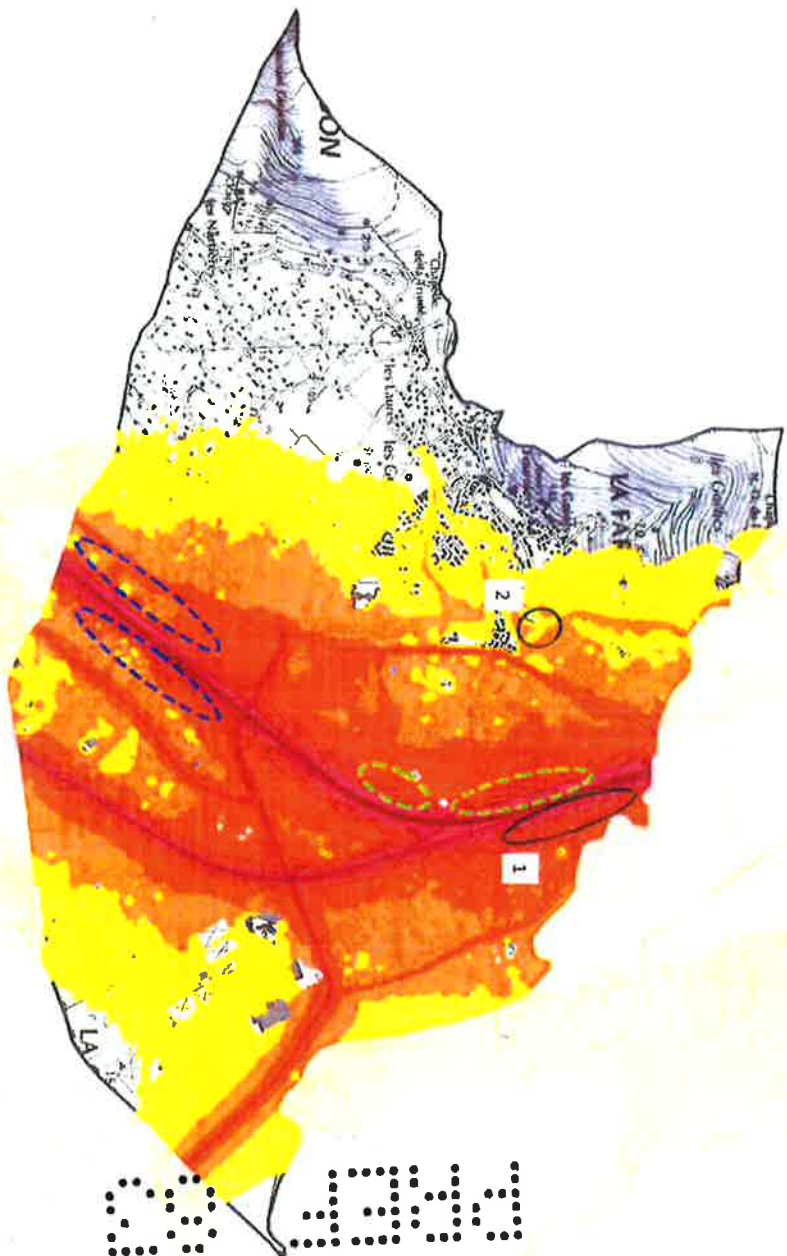
68 dB(A)
L_{den}
62 dB(A)
L_n

Commune de La Farède
 Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement
 Secteurs à enjeux



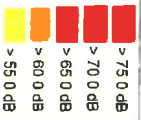
M15164

Source : bruit de l'air MDT.



LA FARÈDE

Niveaux sonores



Limites communales



Secteurs à enjeux

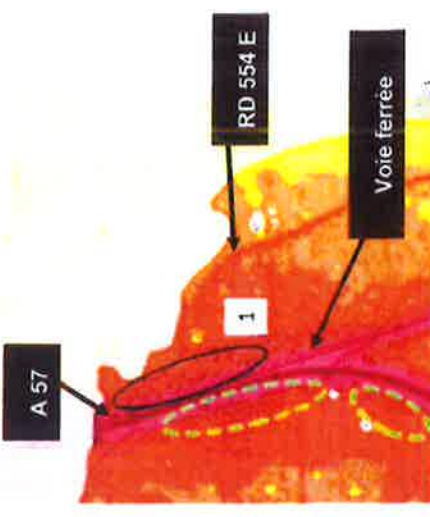



Bâtiments traités à la source ou en insonorisation de façade

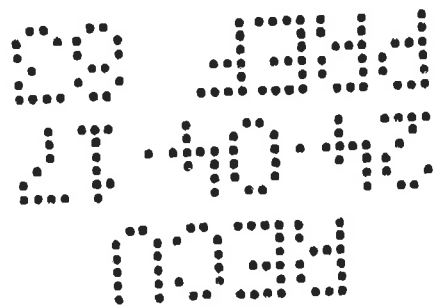


Bâtiments non concernés



N° zone	Justification de l'enjeu	Infrastructures concernées	Trafic moyen journalier	Gestionnaire de l'infrastructure	Visualisation de la zone
1	Multi-exposition : A 57, RD554E, voie ferrée Proximité de l'A 57 Nombreuses habitations	A 57 RD 554 E Voie ferroviaire	environ 70 000 v/j environ 6 000 v/j environ 70 trains/j	ESCOTA Conseil Départemental du Var RFF	
2	Groupe scolaire	Avenue de la Libération Rue Jean Aicard (RD 67) RD97	environ 2 100 v/j environ 2 900 v/j environ 17 000 v/j	Ville de la Farliède Conseil Départemental du Var Conseil Départemental du Var	

D. IDENTIFICATION DES « ZONES CALMES »



D.I LA NOTION SUBJECTIVE DE « ZONE CALME »

L'approche technique doit être complétée par des éléments moins tangibles, plus qualitatifs voire subjectifs. La définition des « zones calmes » fournie dans la directive européenne et transposée dans le droit français reste volontairement évasive pour permettre **d'analyser l'espace sonore en tenant compte des usages et des perceptions des lieux**, éléments fondamentaux en terme d'urbanisme et d'aménagement durable.

L'expression « zone calme » est la première notion d'un genre qualitatif, à être hissée au rang de sujet réglementaire. Selon les textes français, « les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. » (Code de l'Environnement, article L.572-6). Les PPBE sont alors les outils « de détermination et de localisation des zones calmes (...) fixant les objectifs de préservation » de ces zones (Code de l'Environnement, article L.572-8). Une telle définition laisse une liberté certaine sur les critères de définition des zones calmes sur un territoire ou le long d'un itinéraire.

Un premier travail d'identification des « zones calmes » a été effectué en relevant les éléments pouvant prétendre à conserver, à améliorer voire à créer ce type de zones, tant en secteur urbain qu'en espace rural ou de campagne. Un recensement a donc été entrepris de divers espaces ou structures motivant cette idée de qualité d'ambiance sonore.

La notion de calme recouvre des réalités diverses et subjectives. Définir une "zone de calme" est un exercice difficile. Selon les exigences des personnes interrogées, **il peut s'agir d'un espace qui présente un minimum de désagréments ou, au contraire, des qualités remarquables**. Dans un cadre réglementaire global, les politiques françaises et européennes peuvent conduire par exemple à la prise en compte de zones telles que les ZNIEFF³, ZICO⁴, sites Natura 2000⁵, AVAP⁶, ..., qui présentent généralement des qualités naturelles intéressantes.

Dans l'optique d'identifier les zones calmes, la DDTM du Var a également proposé comme complément méthodologique important de **demander l'avis aux acteurs locaux** (notamment les collectivités), et connaître ainsi les ressentis, expériences et pratiques.

Dans un troisième temps, la notion de typologie de l'espace apparaît, dissociant l'urbain du rural, l'espace bâti de l'espace naturel. Ainsi, les zones calmes peuvent être de plusieurs types :

- en agglomération, il peut s'agir d'espaces verts (ex : parcs urbains, squares), de cimetières, de fermes urbaines, de zoos, d'espaces non construits, voire de terrains de jeux, de terrains vagues... ou encore des espaces ou des promenades, le long des cours d'eaux par exemple... ;
- en rase campagne, il peut s'agir de parcs nationaux, régionaux ou localement protégés, de landes, d'espaces naturels (avec des aires de pique-nique par exemple), de circuits de randonnée, d'espaces aménagés à proximité de plans ou cours d'eau, ...

Pour affiner la prospection potentielle de zones calmes, d'autres critères peuvent s'avérer intéressant à retenir :

- l'environnement physique (environnement sonore, taille d'espaces verts et de plans d'eau, niveaux de pollution de l'air...);

³ Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique

⁴ Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux

⁵ Réseau de sites naturels européens identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces et de leurs habitats

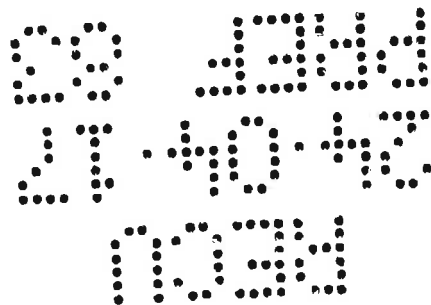
⁶ Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et des Paysages

- la morphologie urbaine et la fonctionnalité (topographie du site, distance aux infrastructures de transports et aux activités industrielles, perspectives visuelles, propreté du lieu, caractéristiques du mobilier urbain) ;
- l'accessibilité et la lisibilité (horaires d'ouverture, continuité des cheminements à mode doux, panneaux informatifs, signalétique...);
- les ressentis, usages et pratiques (type de visiteurs, type de population locale, pratique connue sur le site, sécurité garantie, motivation des visites, attentes et ressentis du lieu...).

Lors de l'élaboration du précédent PPBE, en tenant compte de l'ensemble de ces critères et suite à de nombreux échanges avec les services compétents, il avait été décidé de retenir deux types de « zones calmes » :

- les zones que l'on peut qualifier de calmes en raison de leur stricte ambiance sonore, en considérant ainsi une définition purement acoustique de la notion de « zone calme » ;
- les zones que l'on peut qualifier de calmes sur des appréciations plus globales telles que des critères environnementaux ou patrimoniaux par exemple, ou encore des pratiques ou usages particuliers d'un lieu jouant un rôle social spécifique au sein d'un territoire ; ces « zones calmes » retenues pourront alors ne pas présenter de niveaux sonores particulièrement bas mais plutôt une ambiance générale agréable, qu'il conviendra, à minima, de ne pas dégrader.

Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en termes de sauvegarde. Toutefois, si une autorité compétente sur une agglomération décide de classer des parties de territoires en « zones de calme », il est possible que la sauvegarde de ces zones conduise à des mesures de préservation à mettre à l'actif des divers gestionnaires d'infrastructures.



D.II RECENSEMENT DES DONNEES UTILISEES POUR LA DEFINITION DES « ZONES CALMES » LORS DU PRECEDENT PPBE

D.II.1 Identification et hiérarchisation du type de données utilisées pour la détermination des zones calmes

Type et source d'information	Prise en compte de l'information	Hiérarchisation dans la recherche de « zones calmes »
Zones bénéficiant d'un niveau sonore inférieur à 50 dB(A) <i>Source : Cartographie du Bruit Stratégique du territoire</i>	Pour ce type de zones, il s'agit de tenir compte très directement de l'information fournie par la cartographie du bruit : en effet une zone bénéficiant de tels niveaux sonores peut a priori être considérée comme calme, quelques soient les configurations très diverses qui peuvent être rencontrées.	PRIORITE 1 : Un niveau sonore préservé est la condition la plus directe pour garantir une zone calme
Présence d'inventaires naturalistes, de zones naturelles protégées, de sites classés pour le paysage : ZNIEFF, ZICO, sites Natura 2000, sites classés et inscrits, Espaces Boisés Classés... <i>Source : DREAL PACA et mairies</i>	Ces secteurs, identifiés pour leurs qualités naturelles et/ou paysagères remarquables, offrent généralement une ambiance agréable et sont peu influencés par les activités humaines. Même si certains d'entre eux sont impactés d'un point de vue sonore, ils peuvent malgré tout procurer un calme relatif par rapport aux grandes zones urbaines environnantes.	PRIORITE 2 : La notion même de zone naturelle, par opposition à tout secteur aménagé par l'homme, procure un sentiment fort de « zone calme »
Présence de zones naturelles non classées, protégées ou inventoriées <i>Source : cartes IGN et investigations de terrain</i>	Ces secteurs, bien que moins mis en avant que ceux précédemment cités, peuvent présenter les mêmes qualités naturelles et offrir des zones tout aussi calmes.	
Présence de grandes zones agricoles <i>Source : cartes IGN et investigations de terrain</i>	Les secteurs agricoles sont généralement moins marqués par le bruit, routier notamment, du fait de la présence d'infrastructures de desserte de dimension plus locale. Ils peuvent ainsi offrir des itinéraires de promenade relativement calmes et accessibles à tous.	PRIORITE 3 : Il ne s'agit plus ici de zones naturelles véritables, mais ces secteurs procurent parfois des îlots de nature très appréciés au cœur de la ville
Présence de jardins publics, d'espaces verts communaux, de parcs pour enfants, de parcours de santé, d'aires de loisirs aménagées... <i>Source : mairies et investigations de terrain</i>	Ces espaces, généralement moins vastes que les précédents, sont aussi plus marqués par l'activité humaine. Ils sont toutefois généralement prévus dans un but d'identification de zones préservées, au cœur des espaces urbains. Ils peuvent donc parfois constituer des sites intéressants pour la recherche de zones calmes, bien que le critère de niveau sonore ne soit pas forcément très bon.	

Type et source d'information	Prise en compte de l'information	Hiérarchisation dans la recherche de « zones calmes »
Présence d'éléments de patrimoine culturel <i>Source : Ministère de la Culture</i>	Ces édifices sont parfois synonymes d'îlots préservés de toute nuisance et peuvent offrir des havres de tranquillité inattendus.	PRIORITE 4 : Bâtiments parfois protégés d'une urbanisation massive donc parfois plus calmes que les alentours

D.II.2 Données éligibles au titre de zones calmes

En tenant compte de l'ensemble des sources de données disponibles, comme expliqué ci-dessus, il a été décidé de proposer les zones suivantes comme « éligibles au titre de zones calmes ». Les cartes pages suivantes permettent de localiser chacun de ces secteurs.

Secteurs pour lesquels le niveau sonore est inférieur à 50 dB(A) :

- Voir cartographie pages suivantes

Zones naturelles identifiées par la réglementation :

- SIC7 du Mont Caume – Mont Faron – Forêt domaniale des Morières
- ZNIEFF du Mont Combe – Coudon – Les Baus Rouges – Vallauris
- Espaces boisés classés

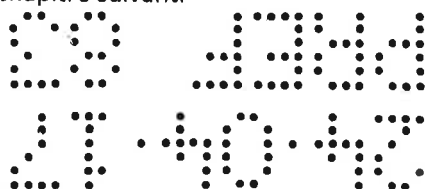
Autres zones naturelles et agricoles (non identifiées par la réglementation) :

- Vallée du Gapeau et ses berges
- Alentours du Coudon
- Vallon de la Giraude
- Ceinture est et sud-est de La Farlède

Espaces communaux aménagés, sites de rencontre, de promenade :

- Jardins publics de La Farlède (83)
- Sentier de Grande Randonnée GR51
- Chapelle de la Trinité

Le croisement et la hiérarchisation de l'ensemble de ces secteurs a finalement permis de retenir les « zones calmes » décrites dans le chapitre suivant.

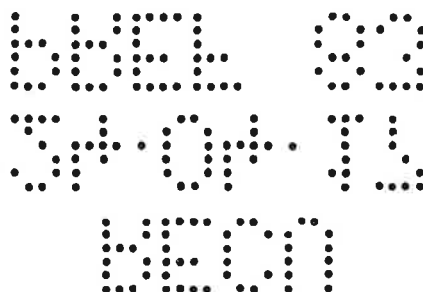


⁷ SIC : Site d'Intérêt Communautaire (Réseau Natura 2000)

D.III LES ZONES CALMES RETENUES SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE

Tous les secteurs identifiés dans le précédent Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, peuvent encore être considérés comme « zones calmes ». En effet, aucun aménagement majeur n'est venu perturber ces zones.

La carte est présentée sur la page suivante.

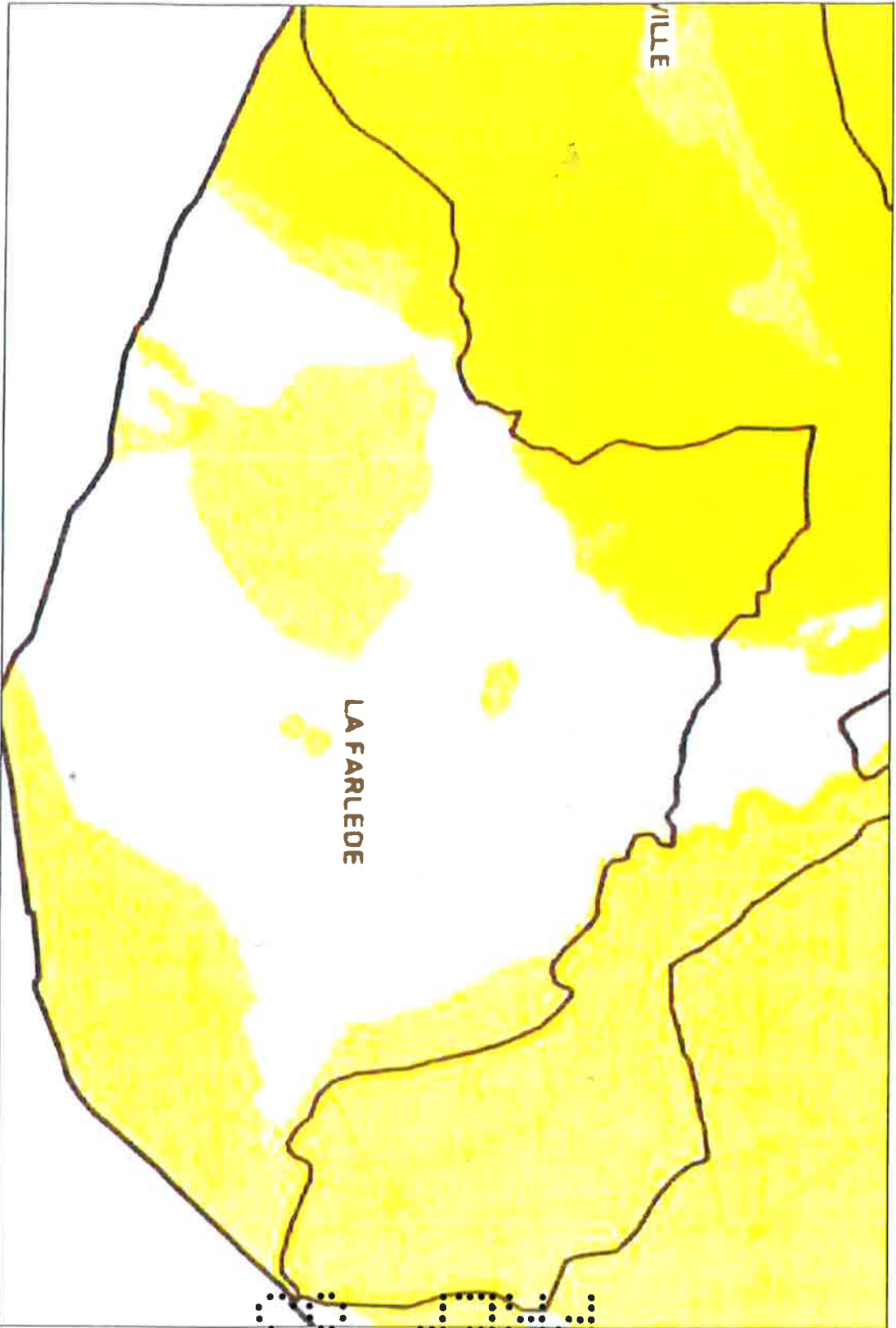






Commune de la Farlède
Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
Zones calmes de la commune



M15164



LEGENDE

-  Courbe isophone -50 dB
-  Zone calme



E. PLANS D' ACTIONS : BILAN DES MESURES ADOPTÉES PAR LE PRÉCÉDENT PPBE

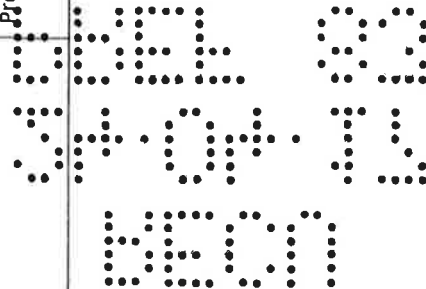
WEL 00
S+O+T
WED

E.1 MESURES PROPOSEES DANS LE CADRE DU PRECEDENT PPBE

Localisation, infrastructure visée	Proposition de mesures	Bénéfice acoustique attendu	Mesures effectuées ?
Rue de la République La Farliède (et tout le centre-ville plus globalement)	<p>Prévision de mise en place d'un enrobé absorbant lors de prochains travaux sur la voirie</p> <p>Incitateurs de déviation du trafic vers la voie de contournement</p> <p>Interdiction de traversée du centre-ville pour les véhicules lourds</p>	<p>Réduction des émissions sonores sur cet axe (rue de la République) supportant un trafic encore élevé malgré la mise en place de la voie de contournement</p>	<p>Non effectuée</p> <p>Effectuée</p> <p>Effectuée</p>
	<p>Mise en place de contrôles de police plus fréquents</p>	<p>Respect des vitesses</p>	<p>Non observée</p>
	<p>Enquête auprès des riverains quant à leur ressenti actuel vis-à-vis du bruit environnant</p> <p>Information des populations résidentes sur la possibilité de réalisation d'études acoustiques (non subventionnées)</p> <p>Information des populations résidentes sur les mesures de réduction des nuisances sonores au sein d'une habitation</p> <p>Information des populations résidentes de l'existence du PPBE et des cartes de bruit, mise à disposition de documentation en mairie</p>	<p>Meilleure connaissance du riverain quant aux actions possibles au sein même de sa parcelle, de son habitation.</p>	<p>Non effectuée</p> <p>Effectuée</p> <p>Effectuée</p> <p>Effectuée</p>
	<p>Réalisation d'une étude acoustique sur l'entreprise Recycling Purfer, dont les riverains se plaignent de manière récurrente</p>	<p>Vérification du respect des normes acoustiques sur cette ICPE</p>	<p>Non effectuée</p>

Commune de La Farliède – Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

	Réalisation d'une étude acoustique au sein de l'école, avec étude in situ des comportements des automobilistes	Chiffrage de la nuisance, vérification de l'isolation et de l'agencement interne des bâtiments – Proposition de mesures acoustiques approfondies	Etude acoustique effectuée (voir ci-dessous)
<p>Avenue de la Libération et rue Jean Aicard – La Farliède</p> <p>Groupe scolaire</p>	<p>Plantation de haies végétales et/ou aménagement de panneaux de bois sur la totalité de la clôture du groupe scolaire</p> <p>Reprise des menuiseries exposées aux deux rues afin d'obtenir un niveau d'isolation optimal (35 dB(A) minimum)</p>	<p>Masque végétal : amélioration principalement subjective de l'ambiance sonore au sein de l'école</p> <p>Panneaux de bois et isolation des bâtiments : réel abattement des niveaux sonores de plusieurs décibels</p>	<p>Non effectuée</p> <p>Non effectuée</p>
	<p>Optimisation des places de parking disponibles afin d'améliorer le fonctionnement du secteur aux périodes d'entrée et de sortie des établissements scolaires.</p> <p>Présence policière aux heures de sortie</p>	<p>Baisse des nuisances ponctuelles de type avertisseurs sonores et accélérations brutales lors des « encombrements » des heures de pointe</p> <p>Limitation du phénomène de double file et respect d'une circulation plus fluide donc moins bruyante</p>	<p>En projet</p> <p>Présence policière permanente en entrée et sortie</p>



E.II AUTRES ACTIONS MENEES DEPUIS LE PRECEDENT PPBE

A l'issue du PPBE 1, une campagne couplée de mesures bruit et trafic du 17 au 19 février 2016 a été effectuée aux abords du groupe scolaire. Une mesure de bruit avec comptage de trafic associé a été engagée.

L'enregistrement a fait l'objet d'un procès-verbal de mesurage (cf. annexe), présentant :

- la localisation sur fond IGN et la photographie du point de mesure,
- la période d'enregistrement,
- le matériel utilisé,
- les résultats sous forme graphique : évolution temporelle du LAeq
- les niveaux sonores enregistrés en dB(A) : LAeq global⁸, diurne⁹, nocturne¹⁰ et L₅₀¹¹ pour les mesures fixes;

Pour ce point de mesure acoustique, des mesures de trafic ont été effectuées sur la source sonore concernée, la RD67. Afin d'annualiser les mesures de bruit, celles-ci ont été extrapolées en fonction des différences entre les trafics mesurés pendant la campagne et le TMJA retenu dans l'étude :

- TMJA mesuré = 2848 véhicules
- LAeq jour= 58,3 dB(A)
- LAeq nuit = 47,5 dB(A)
- Lden = 55,9 dB(A)
- Ln = 44,5 dB(A)

Les niveaux sonores mesurés sont **très nettement en dessous des seuils PNB.**

⁸ Le LAeq global est le niveau sonore enregistré sur une journée pleine incluse dans la période d'enregistrement totale, c'est-à-dire, sur les trois jours d'enregistrement, le niveau sonore de 6 heures du matin le jour n°2 à 6 heures du matin le jour n°3.

⁹ Le LAeq diurne est le niveau sonore enregistré sur la période définie comme "journée" en matière de bruit routier (arrêté du 5 mai 1995), c'est-à-dire de 6 heures à 22 heures.

¹⁰ Le LAeq nocturne est le niveau sonore enregistré sur la période définie comme "nuit" c'est-à-dire de 22 heures à 6 heures.

¹¹ Le L50 est le niveau sonore atteint ou dépassé pendant 50% de la mesure.

F. PLANS D' ACTIONS : MESURES ENGAGEES ET/OU PROGRAMMEES

BRUIT
SPORTS
DEON

F.I LES MESURES POSSIBLES POUR PREVENIR OU REDUIRE LES NUISANCES SONORES

Ce chapitre, non exhaustif, s'attache à présenter aux différents acteurs concernés les dispositifs et mesures existants pour lutter contre les nuisances sonores. Cet inventaire s'adresse donc aux gestionnaires de réseau, aux aménageurs, aux riverains et aux élus des différentes communes concernées, afin qu'une réflexion globale soit engagée à chaque projet d'aménagement quel qu'il soit. Chacun doit désormais être informé des mesures techniques comme administratives qui sont à sa disposition. En cela, il sera intéressant de rendre la présente étude disponible en mairie, ainsi que les brochures de l'ADEME relatives à cette thématique.

F.I.1 Notions générales de réduction des nuisances sonores

Il existe deux grandes familles de mesures à prendre pour réduire les nuisances acoustiques des riverains d'infrastructures :

- mesures préventives visant à réduire les émissions sonores au droit des infrastructures : on tente de générer le moins de bruit possible
- mesures correctrices visant à réduire les niveaux sonores chez le riverain : on tente de réduire le bruit existant

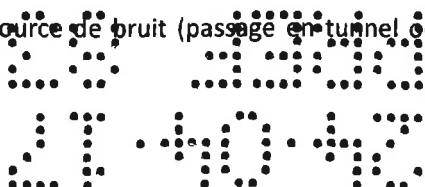
Les nuisances routières notamment dépendent de la vitesse des véhicules, de la nature du contact entre les roues et le sol et de l'exposition par rapport à la route. De nombreuses solutions existent :

a) réduction à la source des émissions sonores

- modification du matériel, amélioration de l'insonorisation des véhicules et contrôle de leur conformité (réduire le bruit des moteurs et des pots d'échappement, étude des pneumatiques)
- renouvellement des véhicules (mesures incitatives)
- mesures organisationnelles et stratégiques (information du public, zone piétonne, développement des transports en commun ...)
- gestion du trafic (limitation des vitesses, plans de circulation, report de trafic, ...)
- utilisation de revêtements routiers plus silencieux

b) réduction chez le riverain des niveaux sonores

- planification urbaine (modification des zonages d'un document d'urbanisme, architecture du bâti, positionnement des immeubles, préservation des zones calmes,...)
- masquage de la source de bruit (passage en tunnel ou en tranchée couverte, écrans et merlons antibruit)



- protection des façades exposées (doubles vitrages, traitement des aérations...), lorsque les mesures précédentes ne sont pas suffisantes ou sont irréalisables dans des conditions techniques et économiques normales.

Le type de véhicule utilisé est un paramètre important dans la propagation du bruit : ainsi en 15 ans les normes de bruit des poids-lourds ont par exemple divisé le bruit de moteur par 10. On peut également citer un autre exemple concret de réduction à la source : une diminution de 110 km/h à 90 km/h peut engendrer une atténuation acoustique de l'ordre de 2 ou 3 dB(A).

Dans un contexte urbain plus général, parler d'ambiance sonore c'est d'abord privilégier la prévention du bruit au sein des zones habitées. Il s'agit ainsi d'une véritable réflexion globale sur toute l'organisation de la ville aujourd'hui, réflexion qui n'a pas du tout été menée auparavant. C'est ainsi qu'on trouve aujourd'hui des secteurs très dégradés d'un point de vue acoustique, notamment parce qu'on a autorisé l'aménagement de zones d'habitations à proximité immédiate de grands axes routiers, et inversement. Cette politique d'urbanisation le long des axes a été menée à une époque où les trafics considérables constatés aujourd'hui n'étaient peut-être pas envisageables.

Ainsi, « penser la ville » en termes d'acoustique, c'est :

- intégrer la notion de nuisances sonores et de prévention dans les documents décisionnels ou de planification, par exemple les contrats de projets Etat-Région, les programmes départementaux de modernisation par itinéraire (PDMI), ...
- faire ressortir la nécessité d'assurer une plus grande cohérence entre les politiques d'urbanisme et les politiques de déplacement dans une perspective de développement durable (loi ALUR du 24 mars 2014) : les emplacements réservés, les servitudes, les plans de déplacements urbains (PDU), peuvent tous servir la même cause de réduction des nuisances à proximité des habitations...
- utiliser les outils généraux du droit de l'urbanisme, notamment les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). Dans le domaine des transports, la prévention au niveau réglementaire repose sur la prise en compte du classement sonore des infrastructures dans les documents d'urbanisme.
- utiliser les règles générales du droit de l'urbanisme et les conditions de la délivrance des autorisations d'urbanisme. L'article R. 111-3-1 du Code de l'urbanisme prévoit à cette fin que le permis de construire pourra être refusé ou n'être accordé que sous réserve de prescriptions, si les constructions sont susceptibles, en raison de leur localisation, d'être exposé à des nuisances graves, dues notamment au bruit. L'article R. 111-1-4 du Code de l'urbanisme indique quant à lui que les habitations sont interdites dans une bande définie autour des infrastructures principales. Cette disposition ne s'applique toutefois qu'en l'absence de plan local d'urbanisme. Lorsqu'il existe un plan local d'urbanisme, les autorisations d'urbanisme sont délivrées dans le respect du zonage qu'il délimite.
- respecter les règles établies par le code de la construction : les constructeurs doivent notamment vérifier la classification de la voie pour adapter les matériaux en conséquence et ainsi éviter l'accroissement de la population exposée à ce type de nuisance.
- aménager et construire en ayant mené une réflexion quant à l'implantation des bâtiments par rapport à une voie identifiée comme bruyante. Les formes urbanistiques doivent être étudiées avec le plus grand soin : la position d'un immeuble par rapport à une voie influence beaucoup l'ambiance sonore.



F.1.2 Exemples de mesures de réduction des nuisances sonores

F.1.2.1 Mesure préventive : positionnement des logements collectifs lors de leur construction

L'organisation des bâtiments collectifs est à prendre en compte en priorité : selon leur positionnement et leur hauteur, les bâtiments peuvent engendrer une ambiance sonore encore supérieure à celle réellement générée par la route. En effet, sans réflexion préalable de l'aménageur, le bruit émis peut être réfléchi d'une façade sur l'autre, et la nuisance quasiment doublée.

En cas de positionnement correct à l'inverse, un bâtiment peut être placé de manière à servir d'écran acoustique et protéger ainsi les autres bâtis. La façade fortement exposée de ce bâtiment protecteur devra alors faire l'objet d'une parfaite isolation et on y privilégiera les pièces non principales (salles d'eau, toilettes, celliers, cuisines, couloirs, escaliers...).

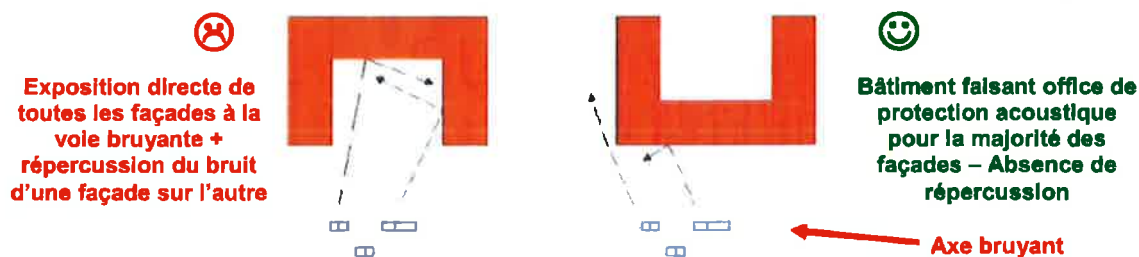


Illustration 2 : Exemple 1 de positionnement à adopter pour les nouveaux bâtiments à construire

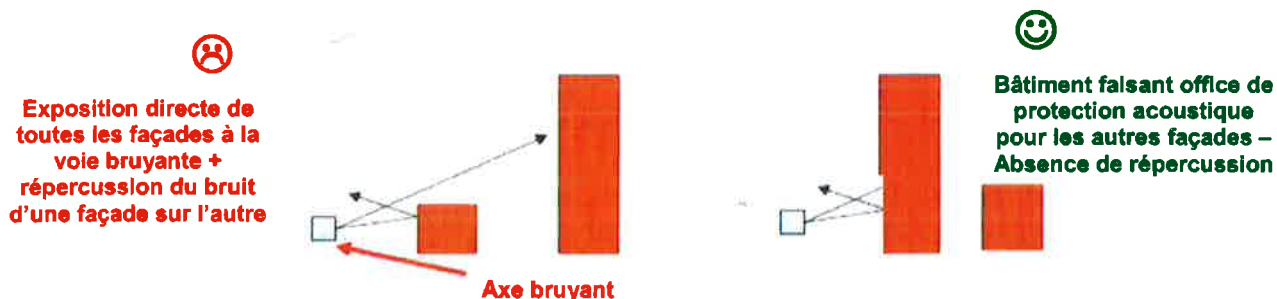
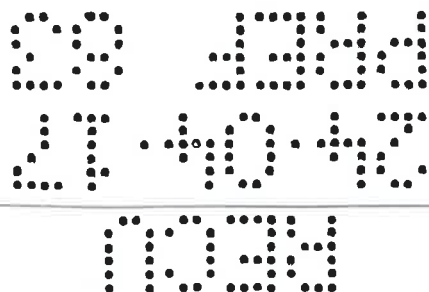


Illustration 3 : Exemple 2 de positionnement à adopter pour les nouveaux bâtiments à construire



F.1.2.2 Mesure préventive : aménagement intérieur des logements lors de leur construction

Comme vu précédemment, il y a forcément des façades plus exposées que d'autres dans une habitation. Il est alors très important de réfléchir à son aménagement intérieur en fonction des sources de bruit environnantes, le bien être des riverains peut en effet se voir modifié selon l'agencement des pièces.

Ainsi les chambres, salles à manger et salles de séjour seront privilégiées du côté opposé de la source sonore principale. Il en est de même, lorsque l'habitation bénéficie d'un extérieur, pour les terrasses et jardins : lorsque cela est possible, le jardin principal devra se trouver de l'autre côté de la maison, quitte à placer le bâtiment au plus près de la voirie. Ainsi ce dernier jouera un rôle d'écran protecteur vis-à-vis des parties extérieures, souvent très appréciables en milieu urbain.

A l'inverse, on pourra positionner les parties suivantes du côté le plus pénalisé d'un point de vue acoustique : hall d'entrée, salles de bain, toilettes, celliers et buanderies, couloirs et escaliers, parties communes en cas de logements collectifs.

Cette réflexion préalable peut être particulièrement appréciable en cas d'axe routier présentant un trafic nocturne non négligeable : pendant cette période, la nuisance sonore est alors très dérangeante pour le riverain.

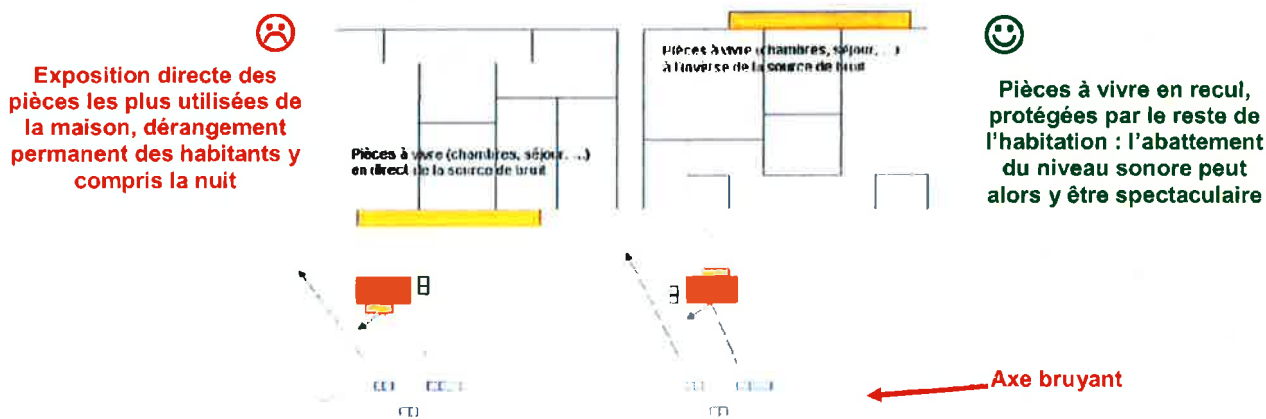
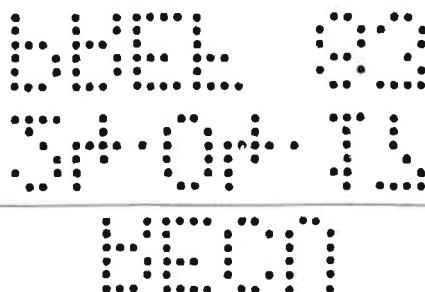


Illustration 4 : Exemple d'aménagement intérieur à adopter pour les habitations

La réflexion peut encore s'appliquer dans le cas de bâtiments mixtes habitat / commerces. Il faudra bien veiller à ce que les commerces soient positionnés en façade principale (bénéfice commercial en plus de l'intérêt acoustique), afin d'éloigner autant que possible les logements des sources de bruit.



F.1.2.3 Mesure préventive : enrobés absorbants

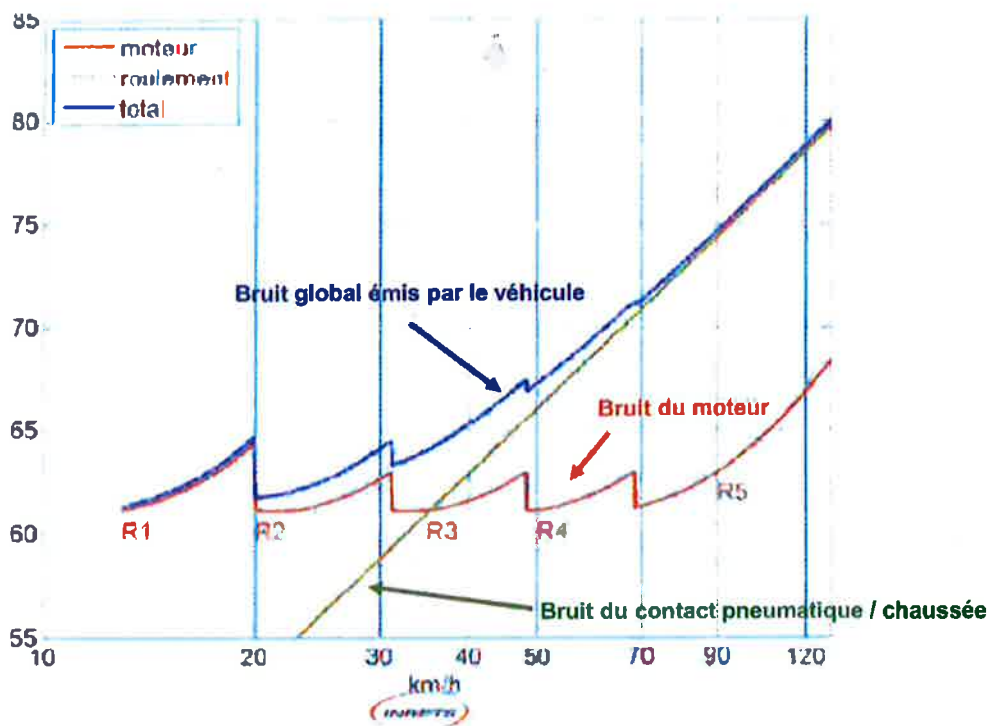


Illustration 5 : Niveau d'émission d'un véhicule léger en dB(A) en fonction de sa vitesse (source : INRETS)

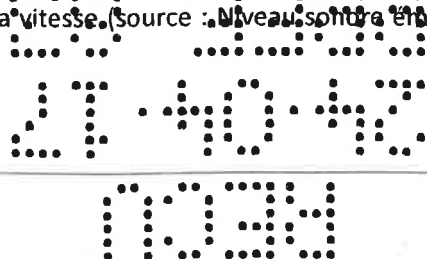
Comme on le voit sur le graphe ci-dessus, le bruit de roulement (contact pneumatique / chaussée) est prépondérant à partir du 3ème rapport de boîte de vitesse. Peu intéressant en milieu urbain, l'enrobé acoustique a son intérêt sur voie plus rapide. L'enrobé acoustique type BBTM est surtout utilisé pour les autoroutes car son efficacité est ressentie au-dessus de 70 km/h. Les enrobés acoustiques permettent d'abaisser les nuisances sonores provoquées par les bruits de roulement de la circulation routière, soit un gain de 2 dB(A) environ par rapport à un enrobé classique neuf, et jusqu'à 8 dB(A) par rapport à un vieux revêtement.

Ils nécessitent toutefois un entretien plus poussé que les enrobés classiques, et leur performance d'absorption se dégrade dans le temps. C'est donc pour l'instant un procédé coûteux mais efficace, restant à améliorer en ce qui concerne sa durabilité.

La configuration de l'autoroute A 57, en milieu urbain sur La Farlède, est un secteur approprié d'application de ce type d'enrobé.

F.1.2.4 Mesure préventive : limitation de vitesse

Le graphique présenté dans le chapitre précédent indique l'évolution prévisible des émissions sonores d'un véhicule en fonction de sa vitesse. (Source : Niveau sonore émis par un véhicule en fonction de sa vitesse (source : INRETS))



Vitesse pratiquée (km/h)	20	30	40	50	70	90	110	130
Niveau sonore émis (dB(A))	62	64	65	67	72	75	78	82

Tableau 3 : Niveau sonore émis par un véhicule en fonction de sa vitesse (source : INRETS)

Pour mémoire, le caractère logarithmique de l'unité décibel implique qu'une augmentation de 3 dB(A) équivaut à un doublement du bruit ambiant.

Ainsi, on constate les situations suivantes :

- en milieu urbain, limiter un axe secondaire à 30 km/h au lieu de 50 km/h permet de diviser par 2 le bruit émis par chacun des véhicules ;
- sur les axes majeurs, limiter la vitesse à 70 km/h au lieu de 90 km/h permet de diviser par 2 le bruit émis par chacun des véhicules ;
- sur les autoroutes, limiter la vitesse à 110 km/h au lieu de 130 km/h permet un abattement encore plus important.

Ces constatations très intéressantes pour l'ambiance sonore sont toutefois à modérer : une telle mesure, si elle n'est pas suivie d'une application stricte et contrôlée, n'est absolument pas efficace. Une zone à 30 km/h par exemple, mis à part dans des cas de chaussée très étroite, peut ne pas être respectée du tout par les usagers. Des dispositifs tels que des ralentisseurs et des indicateurs de vitesse pratiquée doivent nécessairement accompagner ces zones de limitation. Des contrôles de police sont également à prévoir.

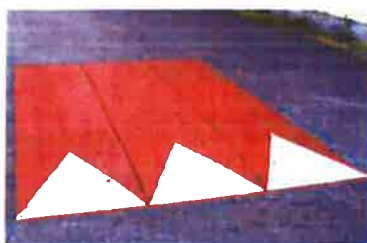
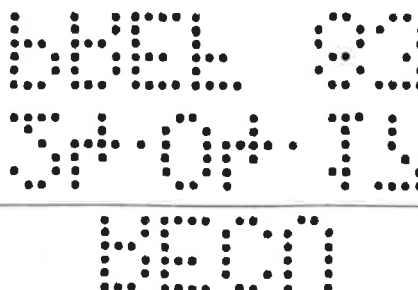


Illustration 6 : Dispositifs permettant de ralentir la vitesse des usagers en zone urbaine (coussin ralentisseur, « dos d'âne », chicane)



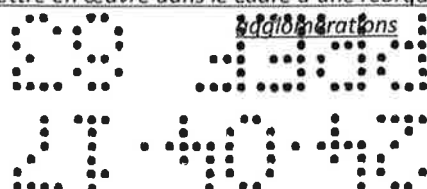
F.1.2.5 Mesure préventive : plans de circulation, réorganisation des centres villes

Les centres villes supportent aujourd'hui des trafics qui n'avaient pu être envisagés au moment de leur aménagement. Ces situations génèrent pour les riverains des nuisances très pénalisantes, et notamment d'un point de vue acoustique. Elles peuvent parfois être améliorées par la régulation du trafic et une organisation nouvelle de la circulation sur les axes principaux.

Les principes à mettre en œuvre sont présentés ci-dessous.

Principe mis en œuvre	Bénéfice obtenu
Mise à sens unique de certaines voies	Le trafic ainsi divisé par deux génère moins de nuisance sur les habitations en bord de voie. Lorsque la largeur de chaussée le permet, cela autorise également l'aménagement de voies cyclables, de places de stationnement, de trottoirs larges et accueillants.
Création de carrefours giratoires en lieu et place des carrefours à feu	Le démarrage puis l'accélération des véhicules arrêtés à un feu rouge est une situation particulièrement pénalisante d'un point de vue acoustique. Si elles ne sont pas prises en compte dans les calculs de niveaux sonores moyens, ces situations constituent pourtant les configurations les plus désagréables pour les riverains. Un carrefour giratoire permet une décélération et une accélération beaucoup plus souples des véhicules. Le tableau ci-après permet de constater les différences d'émissions sonores selon la fluidité du trafic. La mise en place d'un carrefour giratoire assure une réduction de 3 dB(A) maximum par rapport à un autre type de carrefour.
Signalisation verticale pour inciter le report du trafic	Afin d'éviter que les véhicules en transit intercommunal traverse les centres-villes, une signalisation claire et redondante est nécessaire. Un usager préférera parcourir une distance plus importante si elle lui permet d'éviter les encombrements du centre. Ce report du trafic hors agglomération peut, a minima, être imposé aux véhicules lourds. L'ambiance sonore pour les habitants du centre-ville n'en sera que meilleure.
Création de zones piétonnes	Le but ultime, la mesure la plus forte en termes de prévention du bruit dans les agglomérations, consiste en l'aménagement de zones totalement interdites à la circulation automobile. De plus en plus de villes créent ou envisagent de créer des secteurs piétonniers, où seuls les riverains disposant d'un garage ont le droit de pénétrer en voiture. Dans ces secteurs, le gain en termes de niveaux sonores est réellement spectaculaire.
Création de zones de stationnement en entrée de ville	L'aménagement de zones de stationnement, notamment en périphérie des centres-villes, est une mesure incitative envers les automobilistes. Nécessairement accompagnée d'un dispositif efficace de transports en commun, cette organisation est à privilégier et constitue l'avenir des agglomérations de toute taille.
Développement de l'offre de transports en commun	Ici encore, plus grand sera le nombre de véhicules stationnés en périphérie des centres-villes, meilleure sera l'ambiance sonore pour les habitants et les visiteurs.

Tableau 4 : Principes à mettre en œuvre dans le cadre d'une réorganisation de la circulation automobile dans les



En sus des bénéfices directs sur l'ambiance sonore (diminution du trafic notamment), ces mesures améliorent également la fluidité du trafic. Le tableau ci-dessous montre que la **fluidité du trafic est elle-même source de diminution des niveaux sonores**.

Vitesse pratiquée (km/h)	Niveaux sonores émis selon la circulation (dB(A))	
	fluide	non fluide
20	60	65
30	62	66
50	66	67
70	72	

Tableau 5 : Niveaux sonores émis par un véhicule selon la fluidité de la circulation

F.1.2.6 Mesure préventive et/ou correctrice : règles inscrites dans le document d'urbanisme

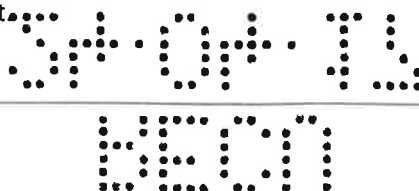
Les communes sont désormais dans l'obligation d'inscrire dans leur document d'urbanisme (POS Plan d'Occupation des Sols ou PLU Plan Local d'Urbanisme) les secteurs affectés par le bruit des infrastructures. Cette notion est issue de l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transport terrestre et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. Ainsi, en fonction du trafic pratiqué, il est attribué aux infrastructures une catégorie les classant de 1 à 5. De cette catégorie découlent :

- les niveaux sonores attendus aux abords de l'infrastructure,
- une largeur de bande réputée comme « affectée par le bruit »,
- un niveau d'isolement minimal à appliquer aux habitations situées dans cette bande.

Toutes ces informations doivent figurer sur le zonage et le règlement du POS ou du PLU de la commune. En particulier, un aménageur réalisant un nouveau lotissement dans un secteur concerné par ces classements de voie doit appliquer les niveaux d'isolation minimaux recommandés par cet arrêté.

Pour aller plus loin dans la prévention des nuisances sonores, une mairie peut aller au-delà de la réglementation en identifiant sur son zonage des secteurs où toute nouvelle construction à usage d'habitation pourra être interdite. Elle peut, dans une moindre mesure, indiquer que « toute demande de permis de construire dans ce secteur ne pourra être acceptée que sous conditions d'isolation maximale et d'agencement optimal du logement dans un but de prévention des nuisances acoustiques pour les populations y résidant ».

Ces préconisations sont souvent nécessaires aujourd'hui car la nuisance sonore est encore trop peu prise en compte et de nombreux secteurs affectés par le bruit font l'objet de projets d'aménagement d'ampleur considérable. A l'heure de l'explosion des prix de foncier, les terrains bordant les grandes infrastructures de transport terrestre, forcément moins côtés, sont aujourd'hui une alternative pour offrir à chacun la possibilité d'être propriétaire de son logement.



Ces restrictions voire interdictions inscrites dans un document d'urbanisme découlent d'une volonté forte d'action de la part des élus d'une commune, et vont parfois à l'encontre des désirs actuels d'urbanisation à outrance. Tout comme le débat virulent sur l'urbanisation des zones inondables en France, celui relatif à l'aménagement des zones fortement exposées aux nuisances sonores nécessite une motivation importante voire un courage certain de la part des élus.

F.1.2.7 Mesure correctrice : aménagement d'obstacles à la propagation du bruit

Comme mentionné plus haut, une mesure correctrice vise à réduire les niveaux sonores chez le riverain, lorsque le bruit est d'ores et déjà émis dans l'environnement. Les mesures les plus efficaces consistent en l'aménagement de murs et/ou de buttes le long des infrastructures. On parle alors d'écrans acoustiques et de merlons. Il s'agit d'une protection à la source, puisque l'objectif est de réfléchir ou d'absorber l'onde sonore dès son émission au niveau de la voirie, avant même sa propagation. C'est une mesure particulièrement appréciée des riverains car elle permet d'abaisser les niveaux sonores partout, à savoir dans l'habitation mais également à l'extérieur, dans les jardins et les rues secondaires. C'est en revanche une disposition onéreuse, et soumise à des critères réglementaires stricts lorsqu'il s'agit d'obliger le gestionnaire du réseau à la financer.

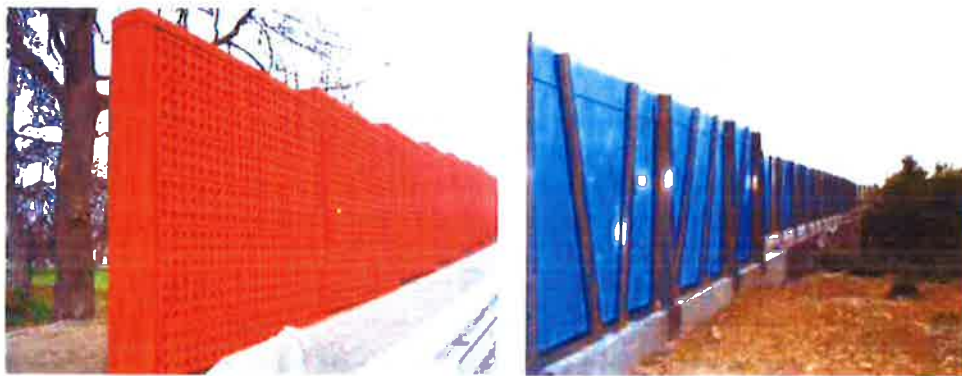


Illustration 7 : Mesure correctrice : écrans acoustique en bord de voirie

Les écrans acoustiques sont **une solution très efficace** : avec une élévation de 3 mètres on peut espérer un abattement de 12 dB(A) environ pour les bâtiments situés à 20 mètres derrière. Les décibels suivant une règle logarithmique, on peut considérer qu'une telle baisse équivaut à diviser le bruit par 4. En agissant directement à la source, ils permettent de **protéger un grand nombre d'habitations**.

En revanche ils présentent un inconvénient majeur en cas de sources multiples, puisqu'ils risquent de **réfléchir le bruit émis** par l'une ou l'autre source. Par exemple, dans le cas d'un quartier enclavé entre une route et une voie ferrée, aménager un écran acoustique le long de la route serait pénalisant pour le bruit d'origine ferroviaire : celui-ci serait quasiment doublé après s'être réfléchi sur l'écran de la route. Il existe des matériaux relativement absorbants mais leurs performances ne sont pas suffisantes pour ce genre de configuration.

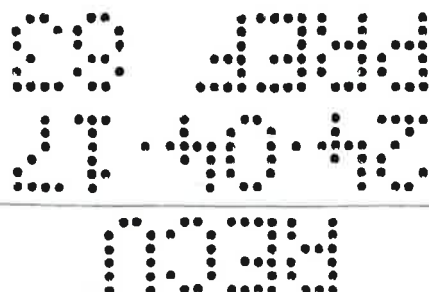




Illustration 8 : Mesure correctrice : merlon de terre devant des habitations

Concernant les merlons de terre, l'efficacité est également intéressante (jusqu'à 10 dB(A)), mais leur aménagement demandera une emprise bien plus importante qu'un écran pour obtenir la même hauteur de protection. En revanche ils sont mieux positionnés en termes d'intégration paysagère.

L'aménagement de ces obstacles à la propagation du bruit n'est pas obligatoire de la part du gestionnaire du réseau routier ou ferroviaire, source de la nuisance sonore. Il est soumis aux critères suivants :

Critère d'antériorité de l'habitation : si le riverain est venu s'installer de lui-même, en connaissance de cause, dans un secteur impacté par le bruit, il n'a aucune exigence à avoir de la part du gestionnaire de réseau. Par « connaissance de cause » on entend également l'inscription d'une voirie future sur les documents d'urbanisme, sous forme d'un emplacement réservé par exemple. En revanche s'il s'agit de l'implantation d'une voie nouvelle, dont l'existence n'était pas envisagée au moment de la construction des habitations impactées, alors des niveaux sonores maximaux en façade des habitations sont à respecter (protections à la charge du gestionnaire).

Critère de modification significative : la modification significative est l'un des deux cas pour lequel le gestionnaire est obligé de respecter un niveau sonore en façade des habitations exposées. Ce critère est vérifié lorsqu'une modification effectuée sur la voirie (travaux d'élargissement par exemple) génère une augmentation de 2 dB(A) ou plus sur ces habitations. Dans ce cas, des niveaux sonores maximaux en façade des habitations sont à respecter (protections à la charge du gestionnaire).

Critère de définition d'un PNB, Point Noir du Bruit : lorsqu'un riverain d'infrastructure subit des niveaux sonores supérieurs à :

- LAeq jour 70 dB(A) et LAeq nuit 65 dB(A)
- Lden 68dB(A) et Ln 62 dB(A),

il est considéré comme éligible au titre des Points Noirs du Bruit. Le PPBE du réseau routier national a permis de certains secteurs particulièrement impactés. D'autres Points Noirs de Bruit, identifiés par le PPBE de réseau routier national et repris ici, sont encore existants et doivent faire l'objet d'une prise en charge.

F.1.2.8 Mesure correctrice : isolation de façade des logements

Lorsque l'application de mesures à la source est impossible (écran ou merlon en bord de voirie), la solution d'isolation des logements est également efficace (rénovation des logements existants et création de nouveaux logements).

L'article L.571-10 du Code de l'Environnement concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit au voisinage d'infrastructures de transports terrestres nuisantes. Tous les constructeurs de locaux

d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

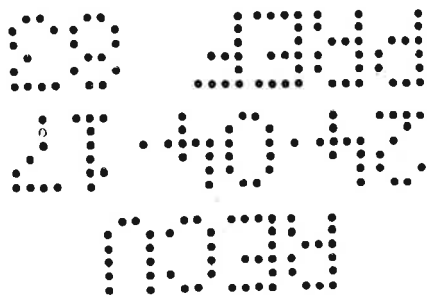
L'isolation des façades vis-à-vis des nuisances extérieures passe tout d'abord par les ouvertures : **portes, fenêtres, conduits de cheminée et ventilation doivent tous être pris en compte pour garantir un niveau d'isolation efficace.**

Un isolement de façade courant (d'environ 30 dB) s'obtient par exemple en réalisant des travaux légers d'amélioration de l'étanchéité des fenêtres par la pose de joints, sous réserve que les fenêtres soient en bon état. Il existe un large choix de joints, aux performances d'isolation variables et nécessitant parfois l'intervention d'experts. La pose d'un double vitrage classique n'apporte qu'une faible amélioration acoustique (bonne isolation thermique en revanche). Pour une isolation acoustique performante, il faut prévoir un double vitrage présentant des épaisseurs de verre différentes de part et d'autre de la lame d'air.

Lorsque cela est nécessaire, dans le cas d'ambiance sonore très pénalisante, les performances de l'isolation de façade peuvent atteindre 40 dB(A).

Concernant les dispositifs de ventilation, il n'est bien entendu pas question de les condamner. Il existe aujourd'hui des entrées d'air réputées « acoustiques » : elles sont conçues pour laisser passer l'air en limitant le passage du bruit.

Enfin, il est possible de renforcer l'isolation de façade en améliorant celle des cloisons. Si les parois existantes ne sont pas étanches à l'air, un gain d'isolation sensible peut être obtenu en réalisant un enduit plâtre ou ciment. Si l'isolation acoustique n'est pas satisfaisante on peut procéder à son renforcement selon divers procédés de doublement voire triplement des cloisons.



F.II MESURES PREVENTIVES OU CORRECTRICES MISES EN PLACE SUR LA COMMUNE DE LA FARLEDE

La concertation avec les différents gestionnaires de réseau (mairie et département) ainsi que les investigations de terrain ont permis d'inventorier les dispositifs existants ayant permis de réduire l'ambiance sonore de certains secteurs. Certaines mesures ont été prises dans un but conjoint de sécurité et de réduction des nuisances. Celles étant prises par la société ESCOTA peuvent concerner plusieurs communes. Elles sont présentées ici dans leur globalité.

Communes et infrastructures concernées	Mesure prise	Bénéfice obtenu
La Farlède, Solliès-Pont Autoroute A 57 (ESCOTA)	Aménagement d'écrans et merlons acoustique sur un linéaire de 2 km : protection à la source des riverains de l'autoroute	Réduction des niveaux sonores en façade 730 logements et 1 école bénéficiaires, riverains directs de l'A 57
La Farlède, Solliès-Ville, Solliès-Pont Autoroute A 57 (ESCOTA)	Réalisation de travaux d'isolation chez les particuliers : protection en façade des bâtiments particulièrement impactés	Réduction des niveaux sonores à l'intérieur du logement 48 logements bénéficiaires, riverains directs de l'A 57
La Farlède Rue Jean Aicard et Avenue de la Libération	Limitation de vitesse à 30 km/h Ralentisseurs de type « dos d'âne » Signalisation verticale indiquant la présence d'établissements sensibles	Réduction des émissions sonores au droit de ces deux axes encadrant le groupe scolaire 4 écoles bénéficiaires
La Farlède Rue des Poiriers (voie de contournement)	Interdiction aux véhicules lourds (> 3,5 t) Ralentisseurs de type « dos d'âne »	Réduction des émissions sonores au droit de cet axe Une quarantaine de logements bénéficiaires, riverains directs de la rue des Poiriers

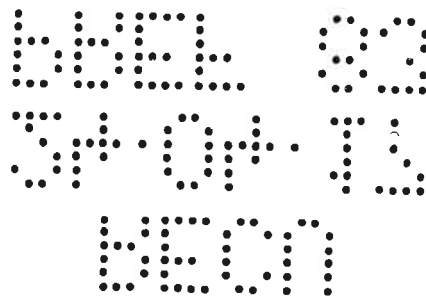
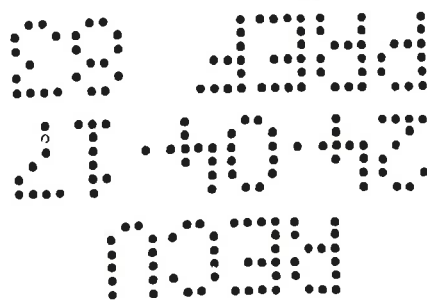




Illustration 9 : Mesure correctrice : écran acoustique devant un lotissement de La Farlède à partir de l'A57



F.III MESURES PREVENTIVES OU CORRECTRICES A METTRE EN PLACE SUR LA COMMUNE DE LA FARLEDE

F.III.1 Réduire le bruit dans les zones à enjeux

La diminution du bruit dans les zones à enjeux est un objectif majeur du plan de prévention du bruit dans l'environnement. Une consultation des communes et des gestionnaires concernés a permis de relever les actions réalisées. Il s'agit désormais d'identifier les réflexions en cours dans la gestion de l'environnement sonore dans chacune de ces zones, et de proposer de nouvelles possibilités d'action sur chacune des communes concernées.

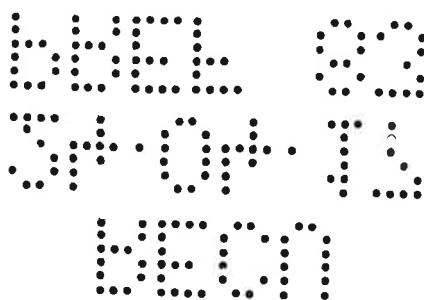
F.III.1.1 Mesures envisagées sur le réseau autoroutier

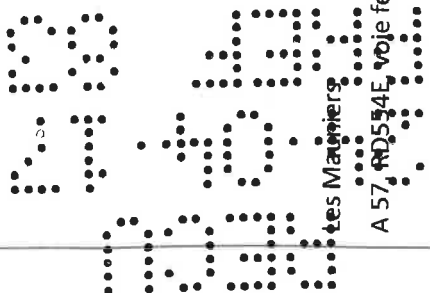
Comme inventorié dans le chapitre précédent, le gestionnaire ESCOTA a installé des écrans et merlons acoustiques sur certains secteurs, complétés par endroit par des isolations de façades. Ces mesures ont permis l'amélioration de l'ambiance sonore de plus de 150 logements.

Le dernier Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau national mentionne la possibilité d'aide à l'isolation de logements sur la Farlède, sur le tracé de l'autoroute A57 par la mise en place d'un partenariat entre la commune et ESCOTA qui peut participer à toute protection des habitations riveraines de l'autoroute dans les conditions suivantes :

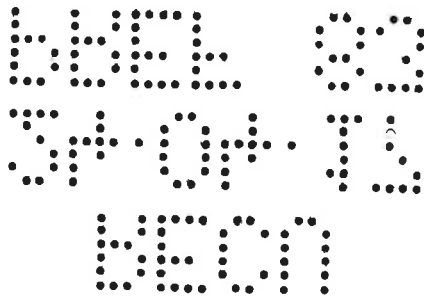
- 15 % du financement global pour les habitations ne bénéficiant pas de l'antériorité, et soumises à un niveau de bruit moyen journalier supérieur à 65 dB(A).
- 40 % du financement global pour les habitations bénéficiant de l'antériorité et soumises à terme à un niveau de bruit journalier (6h-22h) compris entre 65 et 70 dB(A).

F.III.1.2 Autres mesures proposées dans le cadre du PPBE



Secteur	Localisation, infrastructure visée	Proposition de mesures	Bénéfice acoustique attendu
1	 <p>Les Marniers A 57, RD554E, voie ferrée</p>	<p>Prévision de mise en place d'un enrobé absorbant lors de prochains travaux sur la voirie (RD554E, voies communales)</p> <p>Mise en place d'un partenariat entre la commune et ESCOTA qui peut participer à toute protection des habitations riveraines de l'autoroute dans les conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 15 % du financement global pour les habitations ne bénéficiant pas de l'antériorité, et soumises à un niveau de bruit moyen journalier supérieur à 65 dB(A). - 40 % du financement global pour les habitations bénéficiant de l'antériorité et soumises à terme à un niveau de bruit journalier (6h-22h) compris entre 65 et 70 dB(A). <p>Enquête auprès des riverains quant à leur ressenti actuel vis-à-vis du bruit environnant</p> <p>Information des populations résidentes sur la possibilité de réalisation d'études acoustiques (non subventionnées)</p> <p>Information des populations résidentes sur les mesures de réduction des nuisances sonores au sein d'une habitation</p> <p>Information des populations résidentes de l'existence du PPBE et des cartes de bruit, mise à disposition de documentation en mairie</p> <p>Demande à l'Etat pour retravailler la notion d'antériorité, le trafic sur les axes ayant largement augmenté du fait des migrations pendulaires. Dans le cadre du Contrat de Plan Etat / ESCOTA 2017/2022, l'Etat peut être plus volontariste sur cette thématique en permettant un financement du gestionnaire plus important.</p>	<p>Réduction des émissions sonores sur cet axe</p> <p>Baisse des nuisances sonores à l'intérieur des habitations</p> <p>Meilleure connaissance du riverain quant aux actions possibles au sein même de sa parcelle, de son habitation.</p> <p>Aides financières pour l'isolation acoustique de certaines habitations anciennes mais construites après l'autoroute.</p>

2	Groupe scolaire Avenue de la Libération, RD67, RD97	Saisine du gestionnaire de l'autoroute A8 pour chaque nouveau permis de construire de logements collectifs dans la bande des 100 mètres. Plantation de haies végétales et/ou aménagement de panneaux de bois sur la totalité de la clôture du groupe scolaire Reprise des menuiseries exposées aux deux rues afin d'obtenir un niveau d'isolation optimal (35 dB(A) minimum) Optimisation des places de parking disponibles afin d'améliorer le fonctionnement du secteur aux périodes d'entrée et de sortie des établissements scolaires.	Meilleure gestion du bruit à la source.
		Masque végétal : amélioration principalement subjective de l'ambiance sonore au sein de l'école Panneaux de bois et isolation des bâtiments : réel abattement des niveaux sonores de plusieurs décibels	
			Baisse des nuisances ponctuelles de type avertisseurs sonores et accélérations brutales lors des « encombrements » des heures de pointe



F.III.2 Actions générales à adopter

Par ailleurs, en considérant que la majorité de la population est soumise à un bruit routier sur ce territoire, même si ce bruit n'atteint pas la notion de « nuisances » en termes réglementaires, il existe diverses mesures plus globales à mettre en place par la commune. On a ainsi considéré l'ensemble des zones habitées du territoire comme « zones à enjeu ».

Il s'agira ici :

- de réglementer, par des arrêtés municipaux, la circulation des deux-roues motorisés et véhicules de type « quad » sur la voirie communale. Lors de nos investigations de terrain et de la concertation avec différents acteurs, cette nuisance a été citée bien plus souvent que le bruit autoroutier pourtant très marqué. Les populations déclarent souvent subir des niveaux sonores élevés en raison d'un petit nombre de véhicules effectuant d'incessants aller-retour en accélération maximale et avec des véhicules particulièrement bruyants (deux-roues « débridés », pots d'échappements volontairement percés...).
- de privilégier les enrobés absorbants lors de travaux d'aménagement de voirie, à privilégier sur les axes de transit. L'effet de ce type d'enrobé se ressentira surtout à des vitesses supérieures à 70 km/h.
- d'organiser des actions de sensibilisation des populations. La présente étude peut être le début d'une campagne de communication sur la nuisance acoustique et ses effets sur la santé. Des documentations fournies notamment par l'ADEME peuvent être exposées en mairie. Les responsables environnement de chacune des mairies doivent se former sur cette thématique. Il est nécessaire d'informer les populations sur les techniques d'isolation existantes qu'elles pourront appliquer à leur domicile. Au-delà des conflits fréquents liés au bruit, peu de gens connaissent les « trucs et astuces » pour limiter la nuisance chez eux. Enfin il pourra être intéressant d'organiser des « journées sans voiture », de promouvoir de toute manière qu'il soit les déplacements doux.

F.III.3 Anticiper les enjeux dans les projets d'aménagement

F.III.3.1 Zones d'aménagement futur prévues sur le territoire

Le PLU de la commune de La Farlède est en cours de révision par délibération du 14 avril 2015. Le PLU applicable à la date de rédaction de ce document classe un zone « A Urbaniser » les secteurs de Jérusalemn, la Garréjade et les Maunières, tous trois concernés par les bruits émis principalement par l'autoroute et la voie ferrée. Ces secteurs à caractère naturel partiellement urbanisés sont actuellement insuffisamment équipés pour accueillir de nouvelles constructions. Toute nouvelle construction n'y sera donc autorisée qu'au fur et à mesure de la réalisation des réseaux d'infrastructure nécessaires.

Comme vu précédemment, un arrêté préfectoral a délimité sur la commune de La Farlède (83) les secteurs affectés par les nuisances sonores causées par les infrastructures de transport.

Dans ces secteurs, les mesures d'isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs figurant dans l'arrêté sont exigées lors de toute demande de permis de construire concernant les habitations :

- sur une largeur de 150 mètres de part et d'autre de la voie ferrée ;
- sur une largeur de 100 mètres de part et d'autre de l'autoroute ;
- sur une largeur de 50 mètres de part et d'autre de la RD554 et certains tronçons des RD67 et 97 ;
- Sur une largeur de 15 mètres de part et d'autre de certains tronçons de la RD97.

Tout bâtiment à construire dans les secteurs identifiés doit respecter un isolement acoustique minimal déterminé selon les spécifications de l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 (spécifications précisées page suivante). Ce calcul prend en compte la catégorie de l'infrastructure, la distance qui la sépare du bâtiment, ainsi que l'existence de masques éventuels (écrans anti-bruit, autres bâtiments,...) entre la source sonore et chaque façade du bâtiment projeté. Il est également possible pour un constructeur d'ériger lui-même une protection de type écran (mur de clôture, merlon en bordure de lotissement, etc...) plutôt que d'adopter une valeur renforcée de l'isolement de façade, la finalité étant d'aboutir à un niveau sonore identique à l'extérieur du bâtiment.

Il est important de préciser que ces dispositions ne constituent pas une règle d'urbanisme, mais une règle de construction (au même titre, par exemple, que la réglementation relative à l'isolation thermique). Ainsi, les éléments concernant le classement ne figurent que dans les annexes (parties informatives) des PLU, et le permis de construire ne mentionnent pas la valeur d'isolement nécessaire, dont le calcul est de la responsabilité de chaque constructeur.

F.III.3.2 Règles de calcul de l'isolement minimal à appliquer aux logements neufs concernés par les « secteurs affectés par le bruit »

On distingue deux situations : celle où le bâtiment est construit dans une rue en U de celle où le bâtiment est construit en tissu ouvert.

a) Dans les rues en U

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

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

Ces valeurs sont diminuées, sans toutefois pouvoir être inférieures à 30 dB (A) :

- en effectuant un décalage d'une classe d'isolement pour les façades latérales ;
- en effectuant un décalage de deux classes d'isolement pour les façades arrières.

b) En tissu ouvert

Le tableau suivant donne la valeur de l'isolement minimal en fonction de la catégorie de l'infrastructure et de la distance à laquelle se trouve l'habitation, pour les pièces directement exposées au bruit des transports terrestres :



	0-10m	10-15m	15-20m	20-25m	25-30m	30-40m	40-50m	50-65m	65-80m	80-100m	100-125m	125-160m	160-200m	200-250m	250-300m
1	45	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32
2	42	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	-
3	38	38	37	36	35	34	33	32	31	30	-	-	-	-	-
4	35	33	32	31	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

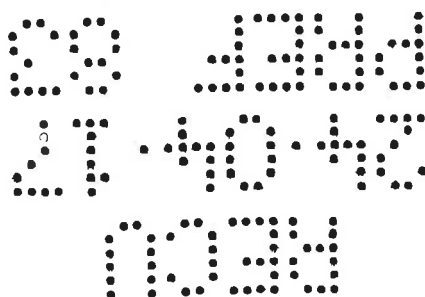
Tableau 6 : Isolement minimal à respecter selon le classement de la voie et la distance à celle-ci

Des corrections peuvent être appliquées selon l'orientation des habitations et la présence d'obstacles. Le tableau ci-dessous présente les différents cas de figure.

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

Note 1 : Une portion de façade est dite masquée par un écran lorsqu'on ne voit pas l'infrastructure depuis une portion de façade
 Note 2 : Cette distance est mesurée entre l'écran et la façade
 Note 3 : Dans le cas d'une façade latérale d'un bâtiment protégé par un écran, une butte de terre ou un obstacle naturel, on peut cumuler les corrections correspondantes

Tableau 7 : Corrections applicables aux valeurs minimales d'isolation dans le cas des logements en tissu ouvert



F.III.3.3 Préserver et mettre en valeur les zones calmes

Compte tenu de la présence de surfaces importantes ayant conservé un caractère naturel sur le territoire intercommunal, on dispose de nombreux secteurs à protéger ou à valoriser dans le domaine de la « mise en valeur des zones calmes ». Il ne faut toutefois pas se focaliser uniquement sur les espaces réellement préservés de toute nuisance, et il sera intéressant de réfléchir à des actions sur les secteurs plus urbanisés mais offrant encore une certaine sérénité. Il subsiste souvent des enjeux importants sur ces zones appréciées des riverains.

Dans ces secteurs on sera ainsi particulièrement attentif :

- au niveau de bruit,
- à la qualité environnementale,
- aux activités humaines actuelles et prévues, aux enjeux de préservation sur ces zones pour les usages considérés,
- à la cohérence entre les documents de planification ou de préservation (schémas régionaux d'aménagement, SCOT, ...), de transport (PDU, DVA, ...) et d'environnement.

Quelques préconisations simples peuvent être envisagées pour mettre en valeur et assurer dans le temps la qualité acoustique de ces espaces :

- limiter les nuisances sonores liées à d'éventuels projets d'infrastructures,
- prendre en considération l'existence de zones calmes dans les documents d'urbanisme, en particulier dans le rapport de présentation des PLU,
- indiquer l'existence de ces zones, in situ, par des panneaux d'information précisant que l'environnement sonore est à préserver et rappelant les principes de comportement à respecter,
- suivre dans le temps l'évolution de l'environnement sonore dans la zone considérée.

De manière générale, la commune de La Farlède (83) a d'ores et déjà bien pris en compte cette notion dans ses documents d'urbanisme et dans sa politique d'aménagement de la ville au quotidien. On voit en effet apparaître de nombreux projets de valorisation et conservation des espaces verts existants, voire de création de nouvelles « poches vertes » au cœur de la commune.

On citera notamment :

- la création de poches vertes et de pistes cyclables en accompagnement de l'urbanisation des environs du quartier Jérusalem : maintien d'espaces verts agréables même en grande proximité d'autoroute ;
- la réorganisation générale du centre-ville à l'occasion de la révision du PLU : création de mails, de cheminements piétonniers, de trouées vertes, pour une meilleure découverte et une réappropriation du centre-ville par les Farlèdois ;
- le réaménagement du Jardin Pagès (La Farlède) : poumon vert en plein cœur de ville, apprécié des Farlèdois ;
- la rénovation de la place du marché et la réorganisation des parkings en périphérie : maintien d'un lieu de vie central apprécié des riverains ;
- la valorisation des contreforts du Coudon par une réflexion du paysage depuis les quartiers des Nartières et des Laures : maintien et valorisation des grands espaces naturels hors agglomération ;
- la mise en valeur de la bastide de Jérusalem

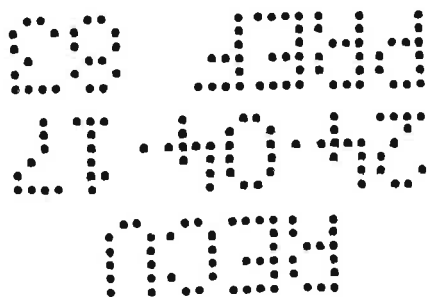
Certains points restent toutefois à améliorer et pourront faire l'objet de réflexion dans le cadre de la préservation et de la mise en valeur des zones calmes :

- de nombreux chemins de randonnée concernent le territoire communal, traversant de part en part les zones calmes offertes par La Farlède (83). Ceux-ci sont peu mis en avant et il faut connaître le secteur pour détecter leur présence. La création de panneaux d'information depuis les secteurs urbanisés et en direction de ces départs de randonnée serait intéressante pour la valorisation de certaines grandes zones calmes.
- les berges du Gapeau ne nous paraissent pas suffisamment mises en valeur sur ce territoire. Le cours d'eau constitue une véritable coulée verte traversant le territoire et il pourrait en être fait un lieu de promenade et de pique-nique privilégié, offrant notamment le calme et une fraîcheur appréciable en plein été.

On constate que la notion de préservation des zones calmes a été pleinement intégrée par la commune : la mise en avant des espaces verts, si petits soient-ils, fait partie des politiques d'aménagement de la commune et de l'intercommunalité.

Mises à part ces grandes infrastructures, on a également pu constater que la commune a pleinement compris les enjeux acoustiques liés à sa propre voirie : les centres urbains ont petit à petit été remaniés et des plans de circulation très précis ont parfois bouleversé le quotidien de certains riverains. Ainsi le centre-ville est aujourd'hui de moins en moins traversé par un trafic de transit, et notamment par les poids-lourds très nuisibles sur ces axes communaux. Ceci a permis de réduire notablement l'engorgement des villes, et les nombreuses nuisances qui les accompagnent : bruit permanent, vibrations, temps de trajet allongé par les embouteillages, avertisseurs à répétition...

Une piste de réflexion reste toutefois à approfondir pour poursuivre l'effort de protection des zones calmes : améliorer l'offre de transport en commun (ou inciter les riverains) notamment pour les habitants travaillant dans l'agglomération toulonnaise : l'autoroute comme les routes départementales sont encore soumises à de fréquents encombrements aux heures de pointe du matin et du soir, ce qui dégrade la qualité de vie et notamment l'ambiance sonore de leurs riverains directs.



G. CONCLUSIONS GENERALES ET PISTES DE REFLEXION POUR L'AVENIR

BBE 90
34 04 13
BEON

Le point de difficulté principal est apparu très clairement autour des multiples sources sonores qui traversent la commune : l'autoroute, la voie ferrée et quelques routes départementales quadrillant la commune.

Les points à retenir sont présentés ci-dessous.

➤ Les éléments positifs :

- La prise de conscience de la part de la commune et l'intégration de la nuisance sonore comme point fort dans la réflexion de l'aménagement du territoire. Des mesures de réduction de vitesse, incitation aux déplacements doux, contournement du centre-ville ..., ont été peu à peu mises en place.
- L'installation par l'exploitant ESCOTA de protections acoustiques le long de l'autoroute A 57. Les points noirs du bruit ont notamment été pris en compte et plus aucun riverain aujourd'hui ne doit être soumis à des niveaux nuisibles pour sa santé.
- Le financement de l'isolation de logements particulièrement exposés. Ici aussi les points noirs du bruit sont en cours de résorption. De nouvelles mesures de ce type sont prévues suite à la réalisation du PPBE du réseau national.

➤ Les éléments négatifs :

- Un trafic de transit encore important dans le centre-ville malgré la déviation de la commune.
- La subsistance de secteurs affectés par l'autoroute A 57.

➔ Les pistes de réflexion :

- Poursuivre les efforts pour diminuer la circulation du centre-ville,
- Inciter plus les habitants à l'utilisation des transports en commun,
- Inviter le riverain à une fréquentation accrue de sa ville : il a été constaté que les habitants « non historiques » de la commune ne se rendaient que très peu dans le centre urbain. Beaucoup d'habitants travaillant sur l'agglomération Toulonnaise y fréquentent également les grands centres commerciaux et délaissent les marchés et commerces de proximité. La mise en place de cheminements « piétons et cycles » est un point majeur de cette amélioration,
- La révision du Plan Local d'Urbanisme doit permettre d'intégrer un secteur impacté par les nuisances sonores dans le zonage.

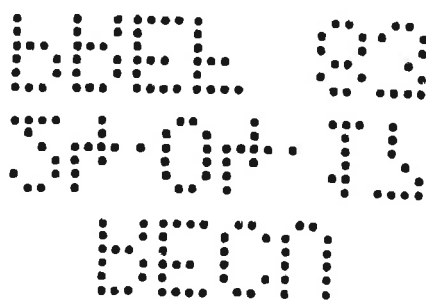
La réalisation du PPBE pourrait être l'occasion de mettre à la disposition des riverains une information claire et complète sur le sujet. Le riverain ne connaît pas toujours les moyens existants de lutte contre le bruit. L'agencement même des habitations est le point de départ d'un cadre de vie amélioré. De nouveaux matériaux très performants sont désormais sur le marché...

La mise à disposition de la présente étude, mais surtout des brochures et contacts précieux de l'ADEME, est une aide pour les personnes s'intéressant au sujet. La mairie doit se donner les moyens de répondre rapidement et efficacement à tout riverain cherchant à faire progresser la lutte contre les nuisances sonores. La présente étude aidera également les usagers à mieux comprendre donc mieux respecter les mesures de restriction et d'organisation mises en place au sein de la commune.

Beaucoup de riverains n'ont pas conscience qu'ils pourraient eux-mêmes améliorer leur quotidien, la municipalité doit profiter de ce type d'étude pour communiquer sur le sujet majeur qu'est devenue la lutte contre les nuisances sonores.

LISTE DES ANNEXES

Annexe n°1 : Délibération du Conseil municipal arrêtant le PPBE de 2 ^{ème} échéance avant consultation du public	52
Annexe n°2 : Fiche de mesure	55



Annexe n°1 : Délibération du Conseil municipal

09 2014
21 40 42
1024

EXTRAIT du REGISTRE des DELIBERATIONS du CONSEIL MUNICIPAL

Séance du vendredi 7 octobre 2016
Date d'envoi des convocations - 30 septembre 2016

<i>Nombre de Membres</i>		
Afférent au Conseil Municipal	En exercice	Qui ont pris part à la délibération
29	29	27

L'an deux mil seize, le sept du mois d'octobre, à dix-huit heures, le Conseil Municipal de la commune de LA FARLEDE, régulièrement convoqué, s'est réuni à la mairie, au nombre prescrit par la loi sous la présidence de M. Raymond ABRINES, Maire.

Présents : M. FLOUR, M. PALMIERI, Mme. EXCOFFON-JOLLY, M. PUVEREL, Mme ASTIER-BOUCHET, M. BERTI, Mme OLIVIER, Mme CORPORANDY-VIALLON, Adjoint, Mmes SOUM, AUBOURG, GAMBA, TEOBALD, M. HENRY, Mmes TANGUY, LEBRIS-BRUNEAU, MM. CARDINALI, VEBER, VERSINI, Mme LOUCHE, M. CARDON, Mme FURIC, MM. PRADEILLES, LION Conseillers municipaux

Avaient donné procuration :

Madame GERINI à Monsieur VEBER
Monsieur GENSOLLEN à Monsieur LE MAIRE
Madame FIORI à Madame CORPORANDY-VIALLON

Absent :

Monsieur BLANC
Monsieur MONIN

Monsieur PALMIERI a été désigné secrétaire de séance.

2016/147 - Approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement de la commune de la Farlède (2ème échéance)

La directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose la réalisation de cartes de bruit stratégiques prenant en compte les bruits liés aux infrastructures routières et autoroutières, ferroviaires et aériennes, ainsi que ceux liés aux activités industrielles.

De telles cartes de bruit ont été réalisées et approuvées par délibération N°2015/177 du conseil municipal de la commune.

Ces dernières ont été le support de la réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement de la commune de 1^{ère} échéance approuvé par délibération N°2016/054 le 07 avril 2016 après mise à disposition du public.

Le législateur a mis en œuvre trois échéances successives permettant dans une démarche de qualité continue d'améliorer la connaissance et la gestion de cette nuisance du bruit.

C'est pourquoi la commune de la Farlède doit mettre en œuvre un PPBE de deuxième échéance qui permettra d'appréhender l'ensemble des infrastructures supportant un trafic annuel moyen supérieur à 3 millions de véhicules soit 8200 véhicules par jour.

Pour mémoire, le seuil relatif au trafic annuel moyen de la première échéance était fixé à 6 millions de véhicules soit 16 400 véhicules par jour.

Afin de respecter les obligations légales et réglementaires de la commune les cartes de bruit ont fait l'objet d'une révision (dont document joint) en début 2016 afin de prendre en

considération les évolutions des sources de bruit (circulation automobile et ferroviaire principalement).

C'est pourquoi la commune souhaite engager la révision de son PPBE.

Celle-ci a pour double objet de :

- Faire le bilan des actions mises en place dans le cadre du premier PPBE
- Adapter et compléter son plan d'actions selon les nouveaux enjeux mis en exergue par la révision des cartes de bruit.

A l'instar de la procédure menée lors de la 1ère échéance, le projet de PPBE doit être arrêté avant consultation du public par le conseil municipal.

Après publicité, ce document sera soumis à l'information du public pendant deux mois.

Une seconde délibération du conseil municipal approuvera alors le PPBE consolidé.

VU la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

VU le code de l'environnement, notamment les articles L.572-1 à L.572-11, transposant cette directive et ses articles R.572-8 à R.572-11 ;

Vu le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;

VU les cartes de bruit stratégiques révisées de 2^{ème} échéance (CEREG – M15164, Mars 2016)

VU le projet de PPBE communal de 2^{ème} échéance (CEREG – M15164, mai 2016)

Cette exposé entendu et après en avoir délibéré, Le conseil municipal :

ARRETE AVANT CONSULTATION DU PUBLIC le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de 2^{ème} échéance ci-joint ;

PRECISE :

- * **Que les cartes de bruit stratégiques et le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement de 2^{ème} échéance seront soumis à l'information du public pendant deux mois.**
- * Que les CBS, le projet de PPBE et les informations qu'ils contiennent seront mis en ligne sur le site internet de la commune ;
- * Que les cartes de bruit stratégiques et le projet de PPBE de 2^{ème} échéance, les informations qu'ils contiennent, et la présente délibération sont tenus à la disposition du public au service urbanisme de la commune et seront transmises à la préfecture du Var.

Fait et délibéré en séance les jour, mois et an susdits.

Vote : UNANIMITE

Certifié exécutoire comme tel de la transmission en Préfecture du Var le : 14/10/2016
La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou de sa notification
Le Maire,

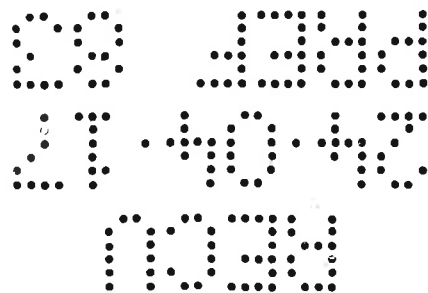
Le Maire,
Pour extrait certifié conforme



LEON

1/3
M.P.R.

Annexe n°2 : Fiche de mesure



Point de mesure acoustique

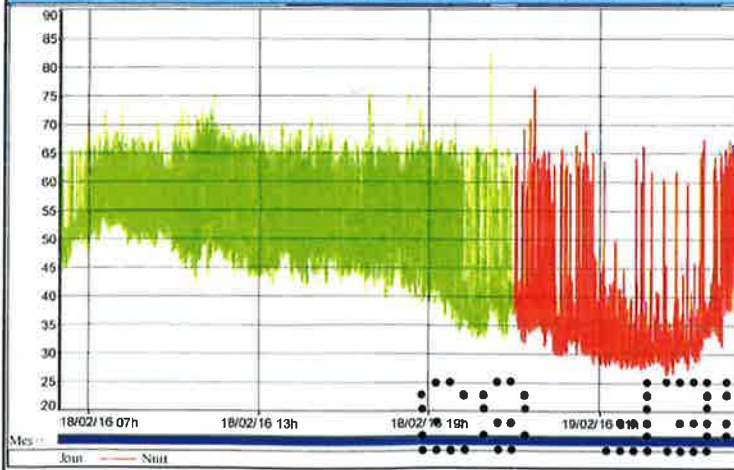
Mesures de niveau sonore en façade - RD 67 La-Farlède

Emplacement de la mesure		Conditions de trafic RD 3		Conditions météorologiques (24 heures)		
Adresse	Rue Jean Aicard	Trafic 6h-22h (moyen)	2 748	Paramètres	Jour	Nuit
Commune	La Farlède	% P.L.	0,78	Couverture nuageuse	Très couvert	
Parcelle	AE 171	Trafic 22h-6h (moyen)	90	Précipitations	1,2 mm	0 mm
Propriétaire	-	% P.L.	0	Force du vent	2,5 m/s	4,6 m/s
Matériel	Duo de type n°10806	Vitesse moyenne	42 km/h	Direction du vent	Nord-Ouest	Nord-Ouest
Date début	18/02/2016 à 06:00	Type de revêtement	Enrobé BBTM	Conditions de propagation		
Date fin	19/02/2016 à 06:00					
Etage mesure	RDC					
Distance source	12 m					

Prises de vue



Evolution temporelle des niveaux sonores



Résultats de la mesure

Période	Niveau sonore (dB(A))
LAeq 6h-22h	58,3
LAeq 22h-6h	47,5
LAeq 6h-22h LT Trafic 2009	58,2
LAeq 22h-6h LT Trafic 2009	47,5
Lden	55,9
Ln	44,5

Observations et commentaires (sur l'ensemble des 24 heures)

Faibles précipitations - Conditions météorologiques favorables

Résultats test continuité : 0,2% des intervalles invalidés, 0,14% d'intervalles supprimés

Résultats test gaussien : 7 intervalles invalidés de nuit, et 2 intervalles invalidés de jour

Résultats test trafic : Un seul intervalle invalidé de jour, tous validés de nuit