

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL
RELATIF AU CLASSEMENT SONORE
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES FERROVIAIRES
ET
A L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE
DES BÂTIMENTS AFFECTÉS PAR LE BRUIT
SUR LE TERRITOIRE DU DÉPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE

LE PRÉFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE
chevalier de la Légion d'Honneur

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

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment ses articles 13 et 14,

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

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

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

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 l'arrêté préfectoral du 17 novembre 1980 recensant et classant les principaux axes de transports terrestres bruyants dans le département de Meurthe-et-Moselle,

Vu l'avis des communes concernées,

ARRÊTE

Article 1

Les infrastructures de transports terrestres ferroviaires mentionnées à l'article 2 du présent arrêté sont classées dans les catégories prévues par l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Les dispositions mentionnées à l'article 4 du présent arrêté et relatives à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit sont applicables aux abords du tracé de ces infrastructures.

Article 2

Pour chacun des tronçons d'infrastructures concernés,

- . le classement dans une des cinq catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 visé ci-dessus,
- . la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons,

sont arrêtés conformément aux dispositions figurant dans le tableau joint en annexe 1 du présent arrêté.

Ce tableau indique également le type de tissu urbain relatif au tronçon concerné.

Article 3

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolement acoustique des bâtiments à construire inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 2 ci-dessus sont arrêtés ainsi qu'il suit :

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

Les niveaux sonores indiqués sont évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NF S 31-130 "cartographie du bruit en milieu extérieur", à une hauteur de 5 mètres au dessus du plan de roulement et :

- à 2 mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les rues en U

- à une distance de l'infrastructure de 10 mètres, 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.

Cette distance est mesurée, pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

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

Article 4

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 mentionnées à l'article 2 ci-dessus, doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs.

La valeur de l'isolement est déterminée :

- soit de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 7 ci-après

- soit sur la base d'une évaluation précise des niveaux sonores en façade si le maître d'ouvrage du bâtiment à construire 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 8 du présent arrêté.

Article 5

Les locaux d'enseignement, locaux d'activités pratiques, bibliothèques, CDI, salles de musique, locaux médicaux, ateliers calmes, locaux administratifs, salles de repos, salles à manger et salles polyvalentes des établissements d'enseignement à construire dans le secteur de nuisance d'une ou plusieurs infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 2 ci-dessus, doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs.

La valeur de l'isolement est la même que celle imposée aux bâtiments d'habitation, ainsi que cela est défini à l'article 4 ci-dessus.

Article 6

Les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans le secteur de nuisance d'une ou plusieurs infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 2 ci-dessus, doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs.

Article 7

Selon la méthode forfaitaire, la valeur de l'isolement acoustique 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 et celle où le bâtiment est construit en tissu ouvert.

L'appartenance des tronçons d'infrastructures classés au titre du présent arrêté à la catégorie des rues en U est indiquée dans le tableau joint en annexe 1.

A - dans les rues en U

La valeur de l'isolement minimal en fonction de la catégorie de l'infrastructure, pour les pièces directement exposées au bruit des transports terrestres, est donnée par la tableau suivant.

CATÉGORIE	ISOLEMENT MINIMAL D_{nAT}
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

La valeur de l'isolement minimal contre les bruits extérieurs des bâtiments d'habitation en fonction de la distance entre le futur bâtiment et, pour les infrastructures ferroviaires, le bord du rail extérieur de la voie la plus proche est donnée, par catégorie d'infrastructure, dans la tableau suivant.

DISTANCE (m)	0	10	15	20	25	30	40	50	65	80	100	125	160	200	250	300
C A T E 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 précédent 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 : <ul style="list-style-type: none"> - 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 : <ul style="list-style-type: none"> - 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 : <ul style="list-style-type: none"> - 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 indirecte d'un bâtiment	La façade bénéficie de la protection du bâtiment lui-même : <ul style="list-style-type: none"> - 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 séparément 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.

Article 8

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 la norme Pr S 31-088 pour les infrastructures ferroviaires

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour chaque infrastructure en se recalant sur les niveaux sonores de référence définis, en fonction de la catégorie de l'infrastructure, à l'article 3 ci-dessus.

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.

Article 9

Dans les communes concernées par le présent arrêté disposant d'un plan d'occupation des sols, une mise à jour de ce document sera effectuée conformément aux articles R 123-19, R 123-24 et R 123-36 du Code de l'urbanisme.

Article 10

Le présent arrêté fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs du département ainsi que d'une mention dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département.

Il sera également affiché dans les mairies des communes concernées pendant une période d'un mois minimum.

Article 11

Les communes intéressées par le présent arrêté sont celles mentionnées à l'annexe 2 au présent arrêté.

Article 12

Les dispositions de l'arrêté préfectoral du 17 novembre 1980 relatives aux voies ferroviaires sont abrogées.

Article 13

Ampliation du présent arrêté sera adressée :

- à Monsieur le secrétaire général de la préfecture
- à Messieurs les sous-préfets de BRIEY, LUNEVILLE et TOUL
- à Mesdames et Messieurs les maires des communes concernées
- à Monsieur le Président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy
- à Monsieur le Président de la Communauté de communes du Froidmont
- à Monsieur le directeur départemental de l'Équipement de Meurthe-et-Moselle

Article 14

Monsieur le secrétaire général de la préfecture, Messieurs les sous-préfets de BRIEY, LUNEVILLE et TOUL, Mesdames et Messieurs les maires des communes concernées, Monsieur le Président de la Communauté Urbaine du Grand Nancy, Monsieur le Président de la Communauté de communes du Froidmont et Monsieur le directeur départemental de l'Équipement de Meurthe-et-Moselle sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

NANCY le
Le PRÉFET,

ANNEXES :

- *Annexe 1 : liste des infrastructures concernées par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres ferroviaires de Meurthe-et-Moselle*

- *Annexe 2 : liste des communes concernées par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres ferroviaires de Meurthe-et-Moselle*

ANNEXE 1

LISTE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES CONCERNEES PAR LE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES DE MEURTHE - ET - MOSELLE

REMARQUES PRELIMINAIRES

- La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à une distance comptée de part et d'autre de l'infrastructure et mesurée, pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.
- L'ensemble des voies ferrées concernées par le présent arrêté sont situées en tissu ouvert

1. Voies existantes

Nom de l'infrastructure	Communes concernées	Délimitation du tronçon	Catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit
ligne 32 de Culmont-Chalindrey à Toul	BAGNEUX BARISEY-AU-PLAIN BARISEY-LA-COTE BLENOD-LES-TOUL BULLIGNY CHARMES-LA-COTE CHOLY-MENILLOT CREZILLES DOMGERMAIN ECROUVES MONT-L'ETROIT MONT-LE-VIGNOBLE SAULXURES-LES-VANNES	du département des Vosges à la jonction avec la ligne 70 (à Toul)	1	300 m

	TOUL			
ligne 42 de Blainville/Damelevières à Lure	BAINVILLE-AUX-MIROIRS BAYON BREMONCOURT CHARMOIS DAMELEVIERES EINVAUX FROVILLE MEHONCOURT VILLACOURT VIRECOURT	de la bifurcation avec la ligne 70 (à Damelevières) au département des Vosges	3	100 m
ligne 70 de Noisy-le-Sec à Strasbourg	AINGERAY ART-SUR-MEURTHE BLAINVILLE-SUR-L'EAU BOUXIERES-AUX-DAMES CHAMPIGNEULLES CHOLOY-MENILLOT DAMELEVIERES DOMBASLE-SUR-MEURTHE ECROUVES FONTENOY-SUR-MOSELLE FOUG FROUARD GONDREVILLE JARVILLE-LA-MALGRANGE LANEUVEVILLE-DEVANT- NANCY LAY-SAINT-REMY LIVERDUN LUNEVILLE MALZEVILLE MAXEVILLE MONT-SUR-MEURTHE NANCY POMPEY REHAINVILLER ROSIERES-AUX-SALINES SAINT-NICOLAS-DE-PORT TOUL VANDOEUVRE-LES-NANCY VARANGEVILLE VIGNEULLES VILLEY-SAINT-ETIENNE	du département de la Meuse à la gare de Lunéville	1	300 m

ligne 70 de Noisy-le-Sec à Strasbourg	AMENONCOURT AVRICOURT CHANTEHEUX CROISMARE EMBERMENIL LANEUVEVILLE-AUX-BOIS LEINTREY LUNEVILLE MANONVILLER MARAINVILLER VEHO	de la gare de Lunéville au département de la Moselle	2	250 m
ligne 85 de Saint-Hilaire-au-Temple à Hagondange	AUBOUÉ GIRAUMONT HATRIZE HOMECOURT JARNY JOEUF LABRY MOINEVILLE VALLEROY	de la bifurcation avec la ligne 95 (à Jarny) au département de la Moselle	2	250 m
ligne 89 de Lérrouville à Metz ville	ARNAVILLE BAYONVILLE-SUR-MAD BOUILLONVILLE ESSEY-ET-MAIZERAIS EUVEZIN JAULNY ONVILLE PANNES REMBERCOURT-SUR-MAD SAINT-BAUSSANT SEICHEPREY THIAUCOURT-REGNIEVILLE VANDELAINVILLE VILLECEY-SUR-MAD WAVILLE	du département de la Meuse au département de la Moselle	1	300 m

ligne 90 de Frouard à Novéant-sur-Moselle	ARNAVILLE AUTREVILLE-SUR-MOSELLE BELLEVILLE BLENOD-LES-PONT-A- MOUSSON CUSTINES DIEULOUARD FROUARD LOISY MARBACHE MILLERY NORROY-LES-PONT-A- MOUSSON PAGNY-SUR-MOSELLE POMPEY PONT-A-MOUSSON VANDIERES	de la bifurcation avec la ligne 70 (à Frouard) au département de la Moselle	1	300 m
ligne 95 de Longuyon à Onville	ABBEVILLE-LES-CONFLANS AFFLEVILLE BEUVEILLE CHAMBLEY-BUSSIÈRES CONFLANS-EN-JARNISY FLEVILLE-LIXIÈRES GONDRECOURT-AIX JARNY LABRY LONGUYON MARS-LA-TOUR MOUAVILLE OZERAILLES PUXIEUX SAINT-JULIEN-LES-GORZE THUMEREVILLE VILLE-SUR-YRON WAVILLE	de la bifurcation avec la ligne 204 (à Longuyon) à la bifurcation vers la ligne 89 (à Waville)	1	300 m
ligne 95 de Longuyon à Onville	ONVILLE VILLECEY-SUR-MAD WAVILLE	de la bifurcation vers la ligne 89 (à Waville) à la jonction avec la ligne 89 (à Onville)	2	250 m
ligne 204 de Mohon à Longuyon	CHARENCEY-VEZIN COLMEY-FLABEUVILLE EPIEZ-SUR-CHIERS GRAND-FAILLY LONGUYON VILLETTE	du département de la Meuse à la bifurcation avec la ligne 95 (à Longuyon)	1	300 m

2. Voies en projet

Nom de l'infrastructure	Communes concernées	Délimitation du tronçon	Catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit
ligne TGV Est	BOUXIERES-SOUS-FROIDMONT CHAMPEY-SUR-MOSELLE EPLY LESMENILS JAULNY PONT-A-MOUSSON PRENY THIAUCOURT-REGNIEVILLE VANDIERES XAMMES	du département de la Meuse au département de la Moselle	1	300 m

ANNEXE 2

LISTE DES COMMUNES CONCERNEES PAR LE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES FERROVIAIRES DE MEURTHE-ET-MOSELLE

ABBEVILLE-LES-CONFLANS	CHANTEHEUX	GONDREVILLE
AFFLEVILLE	CHARENCEY-VEZIN	GRAND-FAILLY
AINGERAY	CHARMES-LA-COTE	HATRIZE
AMENONCOURT	CHARMOIS	HOMECOURT
ARNAVILLE	CHOLOY-MENILLOT	JARNY
ART-SUR-MEURTHE	COLMEY-FLABEUVILLE	JARVILLE-LA-MALGRANGE
AUBOUE	CONFLANS-EN-JARNISY	JAULNY
AUTREVILLE-SUR-MOSELLE	CREZILLES	JOEUF
AVRICOURT	CROISMARE	LABRY
BAGNEUX	CUSTINES	LANEUVEVILLE-AUX-BOIS
BAINVILLE-AUX-MIROIRS	DAMELEVIÈRES	LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY
BARISEY-AU-PLAIN	DIEULOUARD	LAY-SAINT-REMY
BARISEY-LA-COTE	DOMBASLE-SUR-MEURTHE	LEINTREY
BAYON	DOMGERMAIN	LESMENILS
BAYONVILLE-SUR-MAD	ECROUVES	LIVERDUN
BELLEVILLE	EINVAUX	LOISY
BEUVEILLE	EMBERMENIL	LONGUYON
BLAINVILLE-SUR-L'EAU	EPIEZ-SUR-CHIERS	LUNEVILLE
BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON	EPLY	MALZEVILLE
BLENOD-LES-TOUL	ESSEY-ET-MAIZERAIS	MANONVILLER
BOUILLONVILLE	EUVEZIN	MARAINVILLER
BOUXIERES-AUX-DAMES	FLEVILLE-LIXIERES	MARBACHE
BOUXIERES-SOUS-FROIDMONT	FONTENOY-SUR-MOSELLE	MARS-LA-TOUR
BREMONCOURT	FOUG	MAXEVILLE
BULLIGNY	FROUARD	MEHONCOURT
CHAMBLEY-BUSSIERES	FROVILLE	MILLERY
CHAMPEY-SUR-MOSELLE	GIRAUMONT	MOINEVILLE
CHAMPIGNEULLES	GONDRECOURT-AIX	MONT-L'ETROIT

MONT-LE-VIGNOBLE	REHAINVILLER	VANDIERES
MONT-SUR-MEURTHE	REMBERCOURT-SUR-MAD	VANDOEUVRE-LES-NANCY
MOUAVILLE	ROSIERES-AUX-SALINES	VARANGEVILLE
NANCY	SAINT-BAUSSANT	VEHO
NORROY-LES-PONT-A-MOUSSON	SAINT-JULIEN-LES-GORZE	VIGNEULLES
ONVILLE	SAINT-NICOLAS-DE-PORT	VILLACOURT
OZERAILLES	SAULXURES-LES-VANNES	VILLE-SUR-YRON
PAGNY-SUR-MOSELLE	SEICHEPREY	VILLECEY-SUR-MAD
PANNES	THIAUCOURT-REGNIEVILLE	VILLETTE
POMPEY	THUMEREVILLE	VILLEY-SAINT-ETIENNE
PONT-A-MOUSSON	TOUL	VIRECOURT
PRENY	VALLEROY	WAVILLE
PUXIEUX	VANDELAINVILLE	XAMMES