



Plan Local d'Urbanisme

Annexe 2 - Classement
sonore des infrastructures
de transport terrestre

APPROBATION

Vu pour être annexé à la délibération du conseil
municipal du :

JANVIER 2013

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : TEXTES DE REFERENCE	2
I LOI DU 31.12.1992 RELATIVE A LA LUTTE CONTRE LE BRUIT (ARTICLE 15)	3
II DECRET DU 9.01.1995 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	4
III ARRETE DU 30.05.1996 RELATIF AUX MODALITES DE CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES ET A L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE DES BATIMENTS D'HABITATION DANS LES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT	7
IV AUTRES	15
DEUXIEME PARTIE : LE CLASSEMENT SONORE DE LA R.D. N°562	16
I ARRETE PREFECTORAL DE CLASSEMENT DU 15.12.1999	17
II SITUATION DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT	221

PREMIERE PARTIE : TEXTES DE REFERENCE

- I Loi du 31.12.1992 relative à la lutte contre le bruit (article 15)

- II Décret du 9.01.1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres

- III Arrêté du 30.05.1996 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

- IV Autres

I LOI DU 31.12.1992 RELATIVE A LA LUTTE CONTRE LE BRUIT (ARTICLE 15)

La loi « bruit » du 31 décembre 1992 a fixé les bases d'une nouvelle politique pour se protéger contre le bruit des transports terrestres. Elle a pour objet de prévenir, supprimer ou limiter cette nuisance.

Extrait de la Loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 - Version consolidée au 01 janvier 2002

Titre III : Protection des riverains des grandes infrastructures.

Chapitre Ier : Bruit des transports terrestres.

Article 15

Dans un délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement présentera au Parlement un rapport établissant l'état des nuisances sonores résultant du transport routier et ferroviaire et les conditions de leur réduction.

Ce rapport comportera une évaluation des travaux nécessaires à la résorption des points noirs et à la réduction de ces nuisances à un niveau sonore diurne moyen inférieur à soixante décibels. Il présentera, en outre, les différents modes de financement envisageables pour permettre la réalisation de ces travaux dans un délai de dix ans.

II DECRET DU 9.01.1995 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

Décret n°95-21 paru au Journal officiel le 10 janvier 1995

Article 1er Font l'objet d'un recensement et d'un classement, en application de l'article 13 de la loi du 31 décembre 1992 susvisée, les infrastructures de transports terrestres définies à l'article 2 ci-après, qui existent à la date de leur recensement ou qui, à cette date, ont donné lieu à l'une des mesures suivantes :

1° Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L. 11-1 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret du 23 avril 1985 susvisé ;

2° Mise à disposition du public de la décision ou de la délibération arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du a du 2o de l'article R. 121-13 du Code de l'urbanisme, dès lors que cette décision, ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;

3° Inscription de l'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur opposable.

Les mêmes dispositions s'appliquent aux modifications ou transformations significatives d'une infrastructure, au sens du décret du 9 janvier 1995 susvisé.

Article 2 Le recensement et le classement des infrastructures de transports terrestres portent sur les voies routières dont le trafic journalier moyen annuel existant, ou prévu dans l'étude ou la notice d'impact, est supérieur à 5 000 véhicules par jour, les lignes ferroviaires interurbaines assurant un trafic journalier moyen supérieur à cinquante trains ainsi que les lignes en site propre de transports en commun et les lignes ferroviaires urbaines, dont le trafic journalier moyen est supérieur à cent autobus ou trains.

Article 3 Un arrêté conjoint des ministres chargés respectivement des Routes, des Transports, de l'Environnement et de la Construction détermine, en fonction de niveaux sonores de référence diurnes et nocturnes, cinq catégories dans lesquelles sont classées les infrastructures de transports terrestres ainsi que la largeur maximale correspondante des secteurs affectés par le bruit, situés au voisinage de l'infrastructure, sans que cette largeur puisse excéder 300 mètres de part et d'autre de celle-ci.

Les niveaux sonores mentionnés ci-dessus sont les niveaux sonores équivalents pondérés A engendrés par l'infrastructure de transports terrestres.

Article 4 Quand l'infrastructure de transports terrestres est en service, le niveau sonore évalué à partir du trafic peut servir de base pour le classement de l'infrastructure si la croissance prévisible ou possible du trafic ne peut conduire à modifier ce niveau de plus de 3 dB(A).

Dans le cas contraire, ainsi que pour les infrastructures nouvelles, le niveau sonore est calculé.

La méthode de calcul des niveaux sonores prévisionnels tient compte des paramètres qui peuvent influencer sur ces niveaux sonores, et au moins :

1° Pour les infrastructures routières : le rôle de la voie, le nombre de files, le trafic prévu et, le cas échéant, l'existence de rampe, le pourcentage de poids lourds, la vitesse maximale autorisée ;

2° Pour les infrastructures ferroviaires : le nombre de trains, la vitesse commerciale et le type de matériel.

Un arrêté conjoint des ministres chargés respectivement des Routes, des Transports, de l'Environnement et de la Construction fixe en tant que de besoin les modalités de mesure des niveaux sonores, les modalités d'agrément des méthodes de mesure in situ ainsi que les prescriptions que doivent respecter les méthodes de calcul prévisionnelles et les logiciels de calcul utilisés pour évaluer les niveaux sonores.

Article 5 Le préfet procède au recensement des infrastructures terrestres mentionnées aux articles 1er et 2, situées dans son département et prend un arrêté les classant dans les catégories prévues par l'arrêté interministériel mentionné à l'article 3.

Sur la base de ce classement, il détermine, par arrêté :

1° Les secteurs affectés par le bruit situés au voisinage des infrastructures recensées ;

2° Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction des bâtiments inclus dans ces secteurs ;

3° Les isolements acoustiques de façade requis en application de l'arrêté prévu à l'article 7.

L'arrêté du préfet mentionné au précédent alinéa est préalablement transmis, pour avis, aux communes concernées par les secteurs affectés par le bruit situés au voisinage de l'infrastructure, dans leur largeur maximale prévue par l'arrêté interministériel susmentionné. Faute de réponse dans le délai de trois mois suivant la transmission du préfet, leur avis est réputé favorable.

Toute modification du classement d'une infrastructure intervient suivant la procédure définie ci-dessus.

Les arrêtés préfectoraux mentionnés au présent article font l'objet d'une publication au Recueil des actes administratifs du département et d'un affichage, durant un mois, à la mairie des communes concernées.

Article 6 Une commune peut, à son initiative, proposer au préfet un projet de classement des infrastructures de transports terrestres portant sur tout ou partie de son territoire. Le préfet examine cette proposition avant de procéder au classement des infrastructures concernées.

Article 7 En vue d'assurer la protection des occupants des bâtiments à construire dans le secteur de nuisance d'une infrastructure de transports terrestres classée en application du présent décret, les façades des pièces et locaux exposés aux bruits des transports terrestres doivent présenter un isolement acoustique contre les bruits extérieurs conforme aux limites déterminées par l'arrêté prévu à l'article 3.

L'isolement acoustique requis dépend notamment du classement de l'infrastructure de transports terrestres, de la nature et de la hauteur du bâtiment, de la distance du bâtiment par rapport à l'infrastructure et, le cas échéant, de l'occupation du sol entre le bâtiment et l'infrastructure.

Article 8

Article abrogé par l'article 8 du décret n° 2005-935 du 2 août 2005 (JO du 5 août 2005) sauf les dispositions s'appliquant en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna, dans les Terres australes et antarctiques françaises et à Mayotte

Le recensement et le classement des infrastructures de transports terrestres ainsi que les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions d'isolement acoustique de nature à les réduire sont tenus à la disposition du public dans les mairies, les directions départementales de l'équipement et les préfetures concernées.

Mention des lieux où ces documents peuvent être consultés est insérée dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département et affichée à la mairie des communes concernées.

Article 9 Le code de l'urbanisme est modifié comme suit :

I. Le 1° de l'article R. 123-19 est complété par un n ainsi rédigé : "n)Le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres qui sont affectés par le bruit, et dans lesquels existent des prescriptions d'isolement acoustique, déterminés en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit."

II. L'article R. 123-24 est complété par un 8° ainsi rédigé : "8° Le classement des infrastructures de transports terrestres ainsi que les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, et dans lesquels existent des prescriptions d'isolement acoustique, déterminés en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Ces documents portent référence des arrêtés préfectoraux correspondants et indication des lieux où ils peuvent être consultés."

III. Le dernier alinéa de l'article R. 311-10 est remplacé par les dispositions suivantes : "Il est accompagné d'un rapport de présentation ainsi que des annexes énumérées à l'article R. 123-24 (2°, 3°, 4° et 8°)."

IV. L'article R. 311-10-2 est complété par un e ainsi rédigé : "e)Les secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres qui sont affectés par le bruit, et dans lesquels existent des prescriptions d'isolement acoustique, déterminés en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit."

V. L'article R. 410-13 est complété par un second alinéa ainsi rédigé : "Le certificat d'urbanisme informe, lorsqu'il y a lieu, le demandeur que le terrain se trouve dans un secteur, situé au voisinage d'infrastructures de transports terrestres, affecté par le bruit, dans lequel existent des prescriptions d'isolement acoustique, déterminées en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit."

Article 10

I. Il est inséré entre l'article R. 111-4 et l'article R. 111-5 du code de la construction et de l'habitation un article R. 111-4 ainsi rédigé : "Art. R. 111-4-1. L'isolement acoustique des logements contre les bruits des transports terrestres doit être au moins égal aux valeurs déterminées par arrêté préfectoral dans le département concerné, conformément à l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.

"En application de l'article R. 410-13 du code de l'urbanisme, le certificat d'urbanisme précise les secteurs éventuels dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique sont prévues."

Article 11 Les mesures prises en application de l'article 5 devront entrer en vigueur dans le délai de deux ans à compter de la date de publication de l'arrêté mentionné à l'article 3. Ce délai est porté à trois ans pour les classements d'infrastructures effectués avant cette date, en application de la réglementation alors en vigueur, qui demeurent valides ainsi que les règles d'isolement acoustique qui en découlent jusqu'à l'entrée en vigueur des mesures susmentionnées.

Article 12 Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, le ministre de l'environnement, le ministre du logement et le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 9 janvier 1995.

III ARRETE DU 30.05.1996 RELATIF AUX MODALITES DE CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES ET A L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE DES BATIMENTS D'HABITATION DANS LES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT

Version consolidée au 20 avril 2009

NOR : ENVP9650195A

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 :

Article 1er

Cet arrêté a pour objet, en application des dispositions du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 susvisé :

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

Titre I :

Classement des infrastructures de transports terrestres par le préfet

Article 2

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

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

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

- à deux mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les "rues en U"
- à une distance de l'infrastructure (*) 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 rues en U et de tissu ouvert sont définies dans la norme citée précédemment.

(*) 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.

Article 3

Les niveaux sonores de référence visés à l'article précédent sont évalués :

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

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

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

Article 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 Laeq (6 h-22 h) en dB (A)	Niveau sonore de référence Laeq (22 h-6 h) en dB (A)	Catégorie de l'infrastructure	de	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

Article 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.

Article 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 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 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.

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)

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

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

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 :

(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.

Article 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 NF S 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.

Article 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 NF S 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.

Article 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 : DÉTERMINATION DE L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE MINIMAL DES BÂTIMENTS D'HABITATION CONTRE LES BRUITS DES TRANSPORTS TERRESTRES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE DU BÂTIMENT DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER *(non reproduit)*

Titre IV : DISPOSITIONS DIVERSES

Article 15 créé par Arrêté du 17 avril 2009 - art. 11

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.

Article 16 créé par Arrêté du 17 avril 2009 - 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.

Annexes

La valeur de la température moyenne quotidienne extérieure visée à l'article 9 est de 20 °C, 22 °C, 24 °C et 26 °C, respectivement pour chacune des zones climatiques E 1, E 2, E 3 et E 4 définies dans le tableau ci-dessous :

*[*Tableau non reproduit voir JORF du 28 juin 1996 p.9697 et suivantes*]*

IV AUTRES

DONNEES NECESSAIRES POUR ETABLIR LE CLASSEMENT

Type de profil	Rue en U ou tissu ouvert
Largeur	Rue en U : largeur moyenne entre façades Rue en tissu ouvert : largeur de plate-forme
Vitesse	En général, la vitesse maximale autorisée
Allure	Allure fluide ou pulsée, en période diurne et en période nocturne
Rampe	Profil en long horizontal ou en rampe (>2%)
Trafic	Débit moyen horaire
Revêtement de la Chaussée	

Remarque : Le paramètre allure est caractérisé par le régime moteur. Cet effet est surtout sensible à basse vitesse (< 50 km/h)
Aux vitesses élevées (> 60 km/h pour les VL et >70-80 km/h pour les PL), le bruit de roulement devient un facteur prépondérant.

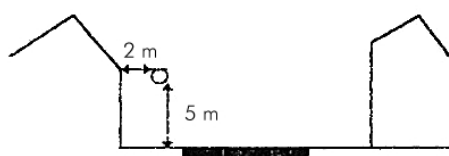
CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES

Texte réglementaire : décret n°95-21 du 9 janvier 1995

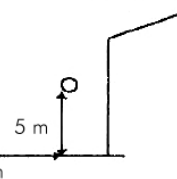
Niveau sonore de référence L_{Aeq} (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence L_{Aeq} (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
$L > 81$	$L > 76$	1	$d = 300m$
$76 < L \leq 81$	$71 < L < 76$	2	$d = 250m$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

Points de référence

Rue en U



Tissu ouvert



DEUXIEME PARTIE : LE CLASSEMENT SONORE DE LA R.D. N°562

- I Arrêté préfectoral de Classement du 15.12.1999
- II Situation des secteurs affectés par le bruit

I ARRETE PREFECTORAL DE CLASSEMENT DU 15.12.1999

L'arrêté préfectoral du 15 décembre 1999 est relatif au classement sonore de la R.D.n°562 dans sa traversée du territoire de Thury-Harcourt. Il précise pour cette voie, son classement dans l'une des 5 catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996, la largeur du secteur affecté par le bruit, ainsi que le type de tissu urbain concerné.

PREFECTURE DU CALVADOS

DIRECTION DES ACTIONS DE L'ÉTAT
ET DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

BUREAU DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
ET DES POLITIQUES EUROPÉENNES

LE PREFET DE LA REGION DE BASSE NORMANDIE PREFET DU CALVADOS

Vu le 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 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 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'avis du conseil municipal de

CAGNY	en date du 18/03/1999
GRENTHEVILLE	en date du 06/04/1999
THURY HARCOURT.	en date du 28/05/1999

Vu l'avis réputé favorable, en l'absence de réponse dans le délai de trois mois, des communes suivantes :

BOULON, BOURGUEBUS, CAUMONT SUR ORNE, CLECY, COLOMBELLES, CONDE SUR NOIREAU, CROISILLES, ESSON, FLEURY SUR ORNE, FONTENAY LE MARMION, GIBERVILLE, LAIZE LA VILLE, LES MOUTIERS EN CINGLAIS, MAY SUR ORNE, MONDEVILLE, MOULT, SAINT ANDRE SUR ORNE, SAINT DENIS DE MERE, SAINT LAURENT DE CONDEL, SAINT MARTIN DE FONTENAY, SAINT REMY, SOLIERS, TILLY LA CAMPAGNE, VIMONT.

ARRETE :

Article 1

Les dispositions des articles 2 à 4 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département du Calvados aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 2 du présent arrêté et représentées sur le plan joint en annexe.

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité

14038 CAEN CEDEX TÉL : 02.31.30.64.00
www.calvados.pref.gouv.fr

Article 2

Le tableau suivant donne pour chacun des tronçons de la RD47, RD89, RD230, RD403, RD512 et RD562 mentionnés, le classement dans une des 5 catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé, la largeur des secteurs affectés par le bruit, ainsi que le type de tissu urbain.

Nom de l'infrastructure	Communes concernées	Délimitation du tronçon		Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
		Début	Fin			
RD47	VIMONT	PR 0.000	PR 0.380	4	30 m	Tissu ouvert
RD47	MOULT/VIMONT	PR 0.380	PR 0.720	3	100 m	Tissu ouvert
RD47	MOULT	PR 0.720	PR 3.413 Cf avec RD40	3	100 m	Tissu ouvert
RD89	ST MARTIN DE FONTENAY	PR 16.004	PR 16.580	4	30 m	Tissu ouvert
RD89	ST MARTIN DE FONTENAY	PR 16.580	PR 19.631	3	100 m	Tissu ouvert
RD230	TILLY LA CAMPAGNE	PR 1.340 Cf avec RN158	PR 2.245	3	100 m	Tissu ouvert
RD230	TILLY LA CAMPAGNE	PR 2.245	PR 2.728	3	100 m	Tissu ouvert
RD230	BOURGUEBUS	PR 2.728	PR 3.425	3	100 m	Tissu ouvert
RD230	BOURGUEBUS	PR 3.425	PR 3.736	3	100 m	Tissu ouvert
RD230	SOLIERS	PR 3.736	PR 4.603	3	100 m	Tissu ouvert
RD230	SOLIERS	PR 4.603	PR 5.755	4	30 m	Tissu ouvert
RD230	GRENTHEVILLE	PR 5.755	PR 6.432	3	100 m	Tissu ouvert
RD230	GRENTHEVILLE	PR 6.432	PR 6.852	3	100 m	Tissu ouvert
RD230	MONDEVILLE	PR 6.852	PR 7.647	3	100 m	Tissu ouvert
RD230	CAGNY	PR 7.647	PR 8.502	3	100 m	Tissu ouvert
RD230	GIBERVILLE	PR 8.502	PR 8.729	3	100 m	Tissu ouvert
RD230	GIBERVILLE	PR 8.729	PR 9.402	4	30 m	Tissu ouvert
RD230	GIBERVILLE	PR 9.402	PR 11.818	4	30 m	Tissu ouvert
RD230	COLOMBELLES	PR 11.818	PR 12.218	3	100 m	Tissu ouvert
RD403	MONDEVILLE	PR 0.000	PR 0.230	3	100 m	Tissu ouvert
RD403	GIBERVILLE	PR 0.230	PR 1.930	3	100 m	Tissu ouvert
RD403	COLOMBELLES	PR 1.930	PR 2.135	3	100 m	Tissu ouvert
RD512	CONDE S/ NOIREAU	PR 0.000 Cf RD562	PR 0.600	3	100m	
RD512	CONDE S/ NOIREAU	PR 0.600	PR 2.000 Giratoire ZI OUEST	4	30m	Tissu ouvert
RD562	CONDE SUR NOIREAU	PR 0.000	PR 0.195	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	CONDE SUR NOIREAU	PR 0.195	PR 1.140	4	30 m	Tissu ouvert
RD562 (Rue St MARTIN)	CONDE SUR NOIREAU	PR 1.140 Limite d'agglo	PR 1.900 Cf RD 512	3	100 m	Rue en U
RD562 (Ave de VERDUN)	CONDE SUR NOIREAU	PR 1.900 Cf RD 512	PR 2.150	3	100 m	Rue en U
RD562 (Ave de VERDUN)	CONDE SUR NOIREAU	PR 2.150	PR 2.370 Cf RD 511	2	250 m	Rue en U
RD562 (Rue St JACQUES)	CONDE SUR NOIREAU	PR 2.370 Cf RD 511	PR 2.800	2	250 m	Rue en U
RD562 (Rue St JACQUES)	CONDE SUR NOIREAU	PR 2.800	PR 3.060 Limite d'agglo	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	CONDE SUR NOIREAU	PR 3.060	PR 3.945	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	SAINT DENIS DE MERE	PR 3.945	PR 4.730	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	SAINT DENIS DE MERE	PR 4.730	PR 5.450	4	30 m	Tissu ouvert
RD562	SAINT DENIS DE MERE	PR 5.450	PR 6.245	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	CLECY	PR 6.245	PR 7.241	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	CLECY	PR 7.241	PR 8.500	3	100 m	Tissu ouvert

Nom de l'infrastructure	Communes concernées	Délimitation du tronçon		Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu (rue en U ou tissu ouvert)
		Début	Fin			
RD562	CLECY	PR 8.500	PR 11.111	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	CLECY	PR 11.111	PR 13.525	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	ST REMY	PR 13.525	PR 14.210	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	ST REMY	PR 14.210	PR 14.500	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	ST REMY	PR 14.500	PR 15.230	4	30 m	Tissu ouvert
RD562	ST REMY	PR 15.230	PR 15.790	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	ST REMY	PR 15.790	PR 17.765	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	CAUMONT SUR ORNE	PR 17.765	PR 18.000	4	30 m	Tissu ouvert
RD562	ESSON	PR 18.000	PR 18.200	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	ESSON	PR 18.200	PR 20.000	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	ESSON	PR 20.000	PR 20.500	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	THURY HARCOURT	PR 20.500	PR 20.950	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	THURY HARCOURT	PR 20.950	PR 21.520	2	250 m	Rue en U
RD562	THURY HARCOURT	PR 21.520	PR 21.960	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	THURY HARCOURT	PR 21.960	PR 22.230	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	CROISILLES	PR 22.230	PR 24.455	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	CROISILLES	PR 24.455	PR 25.025	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	CROISILLES	PR 25.025	PR 25.200	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	CROISILLES	PR 25.200	PR 26.125	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	LES MOUTIERS EN CINGLAIS	PR 26.125	PR 28.750	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	ST LAURENT DE CONDEL	PR 28.750	PR 31.390	2	250 m	Tissu ouvert
RD562	BOULON	PR 31.390	PR 34.360	2	250 m	Tissu ouvert
RD562	LAIZE LA VILLE	PR 34.360	PR 34.838	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	LAIZE LA VILLE	PR 34.838	PR 35.579	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	LAIZE LA VILLE	PR 35.579	PR 35.627	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	MAY SUR ORNE/ FONTENAY LE MARMON	PR 35.627	PR 37.060	2	250 m	Tissu ouvert
RD562	MAY SUR ORNE	PR 37.060	PR 38.000	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	ST MARTIN DE FONTENAY	PR 38.000	PR 38.565	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	ST MARTIN DE FONTENAY	PR 38.565	PR 39.234	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	ST MARTIN DE FONTENAY / SAINT ANDRE SUR ORNE	PR 39.234	PR 39.600	3	100 m	Tissu ouvert
RD562	ST ANDRE SUR ORNE	PR 39.600	PR 40.845	2	250 m	Tissu ouvert
RD562	FLEURY SUR ORNE	PR 40.845	PR 41.500 Bd périphérique	2	250 m	Tissu ouvert

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

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

Article 3

Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 2 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets 95-20 et 95-21 susvisés.

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

Pour les bâtiments d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 et 8 de l'arrêté du 9 janvier 1995 susvisé.

Article 4

Le présent arrêté fait l'objet d'une mention au Recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département, ainsi que dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département.

Article 5

Les communes intéressées par le présent arrêté sont :

BOULON, BOURGUEBUS, CAUMONT SUR ORNE, CLECY, COLOMBELLES, CONDE SUR NOIREAU, CROISILLES, ESSON, FLEURY SUR ORNE, FONTENAY LE MARMION, GIBERVILLE, LAIZE LA VILLE, LES MOUTIERS EN CINGLAIS, MAY SUR ORNE, MONDEVILLE, MOULT, SAINT ANDRE SUR ORNE, SAINT DENIS DE MERE, SAINT LAURENT DE CONDEL, SAINT MARTIN DE FONTENAY, SAINT REMY, SOLIERS, THURY HARCOURT, TILLY LA CAMPAGNE, VIMONT.

Article 6

Une copie de cet arrêté doit être affichée à la mairie des communes visées à l'article 5 pendant un mois au minimum.

Article 7

Le présent arrêté doit être annexé par Monsieur le maire des communes visées à l'article 5 au plan d'occupation des sols.

Les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 2 doivent être reportés par Monsieur le maire des communes visées à l'article 5 dans les documents graphiques du plan d'occupation des sols.

Article 8

Ampliation du présent arrêté sera adressé à :

- Monsieur le Sous-préfet de BAYEUX, Madame le sous-préfet de LISIEUX, Monsieur le sous-préfet de VIRE.
- Monsieur le maire des communes visées à l'article 5.
- Monsieur le Directeur départemental de l'équipement

Article 9

Monsieur le secrétaire général de la préfecture, Monsieur le sous-préfet de BAYEUX, Madame le sous-préfet de LISIEUX, Monsieur le sous-préfet de VIRE, Monsieur le maire des communes visées à l'article 5, et Monsieur le directeur départemental de l'équipement sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

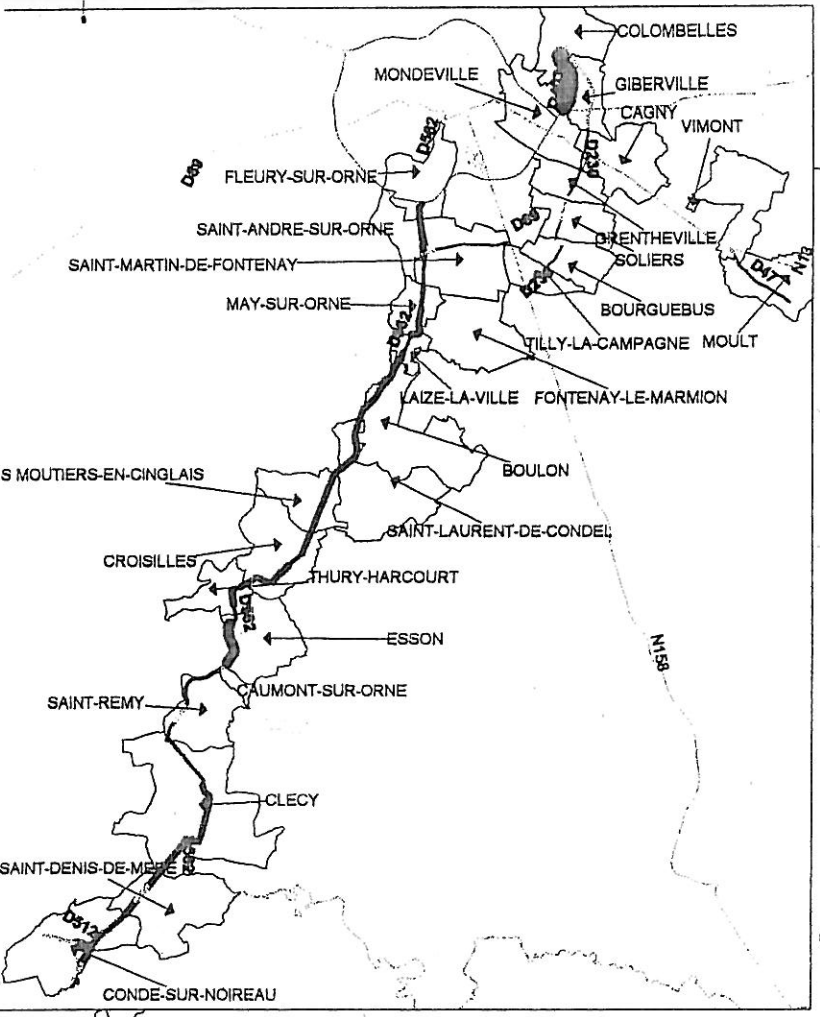
LE PREFET

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général

Annexe :

- Carte représentant les infrastructures classées.

Michel de La Bléde



Catégorie 4	
	largeur de la voie : 9 m (1)
	largeur : 7 m (4)
	largeur : 8 m (4)
	largeur : 5 m (1)
Catégorie 3	
	largeur de la voie : 24 m (3)
	largeur : de 15 à 17 m (2)
	largeur : 10 m (13)
	largeur : 9 m (2)
	largeur : 8 m (4)
	largeur : 7 m (14)
	largeur : 8 m (10)
	largeur : 5 m (4)
Catégorie 2	
	largeur de la voie : 11 m (1)
	largeur : 10 m (7)

II SITUATION DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT

Les extraits de plans présentés ci-après, sont issus de la carte interactive du bruit des transports terrestres dans le Calvados consultable sur le site internet de la .D.D.E. du Calvados (www.calvados.equipement.gouv.fr).

Outils du site

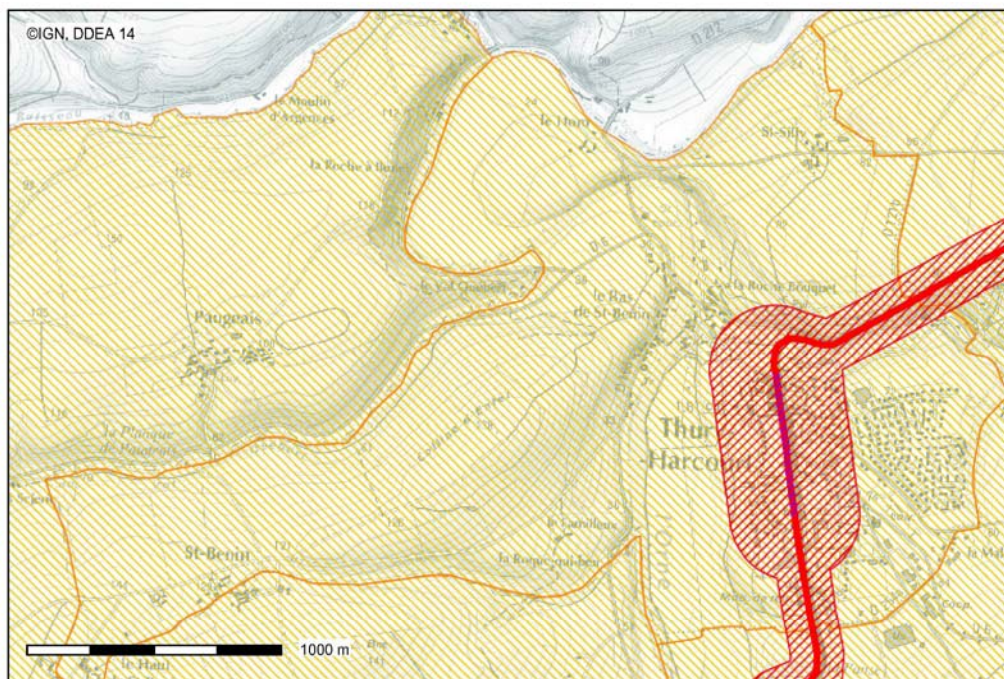
Carte publiée par l'application CARTELIE

© Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
CP21 (DOM/ETER)

classement bruit Calvados



Conception : DDTM 14
Date d'impression : 14-10-2010



- Périimètre de bruit
- Zone affectée
- Catégorie de l'infrastructure
- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5
- communes concernées

Description :

classement sonore des infrastructures terrestres du Calvados