

DEPARTEMENT DE LA MEURTHE-ET-MOSELLE

COMMUNE DE MAIDIÈRES



# PLAN LOCAL D'URBANISME

## 6.5. Infrastructures de transports terrestres bruyantes

Document conforme à celui  
annexé à la délibération du  
Conseil Municipal de  
MAIDIÈRES en date du 10  
janvier 2019

**APPROUVANT**  
le Plan Local d'Urbanisme

Le Maire  
Christian PORTELANCE



APPROBATION DU P.L.U. PAR D.C.M. DU 10/01/2019

# CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES BRUYANTES ET SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT

La loi n°92-1444 - article 13 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit impose la prise en compte des prescriptions d'isolement acoustique à l'intérieur des secteurs concernés par une "voie bruyante".

L'article R.151-53 du Code de l'Urbanisme prévoit que les annexes du PLU indiquent "le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement, les prescriptions d'isolement acoustique édictées et la référence des arrêtés préfectoraux correspondants et l'indication des lieux où ils peuvent être consultés".

La commune de MAIDIÈRES est concernée par deux infrastructures routières et une infrastructure ferroviaire classées voies bruyantes.

## 1. Arrêtés préfectoraux

Les actes instituant le classement sont :

- l'arrêté préfectoral n°2013/DDT/TS/029 du 13 août 2013 relatif à la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres routières du réseau départemental et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit aux abords de ces infrastructures sur le territoire du département de la Meurthe-et-Moselle. ;
- l'arrêté préfectoral n°2013/DDT/TS/031 du 13 août 2013 relatif à la révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres ferroviaires et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit aux abords de ces infrastructures sur le territoire du département de la Meurthe-et-Moselle.

Ils sont joints ci-après.

## 2. Infrastructures de transports terrestres classées

La commune de MAIDIÈRES est concernée par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres routières et ferroviaires suivantes :

Nom de la voie	Section	Catégorie	Largeur de la bande de protection contre le bruit
R.D.958	de la R.D.3 à Montauville à la R.D.952 à Pont-à-Mousson	4	30 mètres
R.D.958A	de la R.D.958 à la R.D.657	4	30 mètres
ligne ferroviaire n°90	de Frouard à Novéant-sur-Moselle section de Marbache à la jonction avec la ligne TGV à Vandières	1	300 mètres

Les couloirs de bruit ont ainsi été reportés sur le Document graphique annexe du Plan Local d'Urbanisme (cf. Annexes du PLU), sous la forme d'une ligne continue sinusoïdale de chaque côté des infrastructures classées. Ils sont également mentionnés dans le règlement de chaque zone traversée.

### *3. Prescriptions d'isolement acoustique*

---

Voir arrêté interministériel du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 (joint ci-après).

### *4. Lieux de consultation des arrêtés*

---

- Mairie
- Préfecture de Meurthe-et-Moselle
- Direction Départementale des Territoires de la Meurthe-et-Moselle



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

**Direction départementale  
des Territoires**

Service Transports, Sécurité

Unité Bruit, Publicité,

Qualité de l'Air

**ARRÊTÉ**

**2013/DDT/TS/029**

**RELATIF A LA RÉVISION DU CLASSEMENT SONORE  
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES  
ROUTIÈRES DU RESEAU DEPARTEMENTAL**

**ET A L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE  
DES BÂTIMENTS AFFECTÉS PAR LE BRUIT AUX ABORDS DE CES INFRASTRUCTURES**

**SUR LE TERRITOIRE DU DÉPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE**

**LE PREFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE**

*Chevalier de la Légion d'Honneur,*

*Officier de l'Ordre National du Mérite*

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 code de l'environnement, et notamment ses articles L.571-10 et R.571-32 à R.571-43,

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 L147-2 à L147-6, R.111-1, R.111-3-1, R.123-19, R.123-24 et R.311-10, R.311-10-2 et R410-13,

Vu l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation, notamment son article 7

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 modalités d'application de la réglementation acoustique, notamment son article 6,

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

Vu l'arrêté interministériel du 23 juillet 2013 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 la circulaire du 25 mai 2004 portant sur le bruit des infrastructures de transports terrestres,

Vu l'arrêté préfectoral du 31 août 1998 relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestres routières, et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit aux abords de ces infrastructures sur le territoire du département de Meurthe-et-Moselle,

Vu l'avis du président du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle du 14 juin 2013,

Vu l'avis des communes concernées,

Sur proposition du directeur départemental des Territoires de Meurthe-et-Moselle,

## **ARRÊTE**

### **ARTICLE 1 :**

Les dispositions de l'arrêté préfectoral du 31 août 1998 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit aux abords de ces infrastructures sur le territoire du département de Meurthe-et-Moselle sont abrogées et remplacées par celles du présent arrêté en ce qui concerne le réseau routier départemental.

### **ARTICLE 2 :**

Les infrastructures de transports terrestres routières mentionnées à l'article 3 du présent arrêté sont classées en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement susvisé et conformément à l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé. Elles sont représentées sur la carte jointe en annexe 3 du présent arrêté.

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 routières, à partir du bord de la chaussée de la voie la plus proche. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant. Selon la catégorie de classement de l'infrastructure, cette largeur est la suivante :

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

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 3 :**

Pour chacun des tronçons d'infrastructures concernés,

- le classement dans une des cinq catégories définies dans l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé,
- 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 4 :**

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 3 ci-dessus sont arrêtés ainsi qu'il suit :

#### Infrastructures routières

<b>Catégorie</b>	<b>Niveau sonore de référence LAeq (6 heures-22heures)en dB(A)</b>	<b>Niveau sonore de référence LAeq (22 heures-6heures)en dB(A)</b>
<b>1</b>	L > 81	L > 76
<b>2</b>	76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76
<b>3</b>	70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71
<b>4</b>	65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65
<b>5</b>	60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés conformément à la norme NF S-130 à une hauteur de cinq mètres au-dessus du plan de roulement :

- pour les rues en « U » à deux mètres en avant de la ligne moyenne de 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.

Les calculs sont réalisés en considérant un sol réfléchissant, un angle de vue de 180°, un profil en travers au niveau du terrain nature, 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 à la norme NF S 31-085, pour le bruit routier.

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

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

### **ARTICLE 5 :**

Les bâtiments d'habitation, d'enseignement, 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 3 ci-dessus, doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs conformément aux codes de la construction et de l'environnement.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 7 à 9 de l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé.

#### **ARTICLE 6 :**

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 mentionnées à l'article 3 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 et l'implantation de la construction dans le site. Cette évaluation est faite sous sa responsabilité selon les modalités fixées à l'article 8 du présent arrêté.

Dans les 2 cas, les valeurs d'isolement acoustique minimal retenues ne peuvent être inférieures à 30dB et s'entendent pour des locaux ayant une durée de réverbération de 0,5 seconde à toutes les fréquences. La mesure de l'isolement acoustique de façade est effectuée conformément à la procédure décrite dans le guide de mesures acoustiques de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (disponible sur le site [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)), les portes et fenêtres étant fermées et les systèmes d'occultation ouverts. La correction de durée de réverbération est calculée à partir des mesures de la durée de réverbération dans les locaux. L'isolement est conforme si la valeur mesurée est supérieure ou égale à la valeur exigée diminuée de l'incertitude I définie dans les arrêtés du 30 juin 1999 susvisés.

#### **ARTICLE 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.

La valeur de l'isolement acoustique minimal vis-à-vis des bruits de transports terrestres des pièces principales et cuisines des logements est déterminée de la façon suivante :

En tissu ouvert ou en rue en U, la valeur de l'isolement acoustique standardisé pondéré  $D_{nT,A,tr}$  minimal des pièces est donnée dans le tableau ci-dessous par catégorie d'infrastructure. Cette valeur est fonction de la distance horizontale entre la façade de la pièce correspondante du bâtiment à construire et, pour les infrastructures routières, le bord de la chaussée classée le plus proche du bâtiment considéré,

Tableau des valeurs d'isolement minimal DnT,A,tr

DISTANCE (m)		0	10	15	20	25	30	40	50	65	80	100	125	160	200	250	300
<b>C A T E G O R I E</b>	<b>1</b>	45	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	
	<b>2</b>	42	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30		
	<b>3</b>	38	38	37	36	35	34	33	32	31	30						
	<b>4</b>	35	33	32	31	30											
	<b>5</b>	30															

Ces valeurs peuvent être diminuées en fonction de la valeur de l'angle de vue  $\alpha$  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.

Elles peuvent être diminuées de façon à prendre en compte la 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 chaussée de cette infrastructure le plus éloigné de la façade de la pièce considérée,

Protection des façades du bâtiment considéré par des bâtiments  
Correction à apporter

<b>Angle de vue <math>\alpha</math></b>	<b>Correction</b>
$\alpha > 135^\circ$	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

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  $\alpha$  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. Pour chaque portion de façade, l'évaluation de l'angle de vue est faite en tenant compte du masquage en coupe par des bâtiments.

Protection des façades du bâtiment considéré par des écrans acoustiques  
ou des merlons continus en bordure de l'infrastructure  
Correction à apporter

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

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.

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.

Exposition à plusieurs infrastructures de transports terrestres  
Correction à apporter

Écart entre les deux valeurs	Correction
Écart de 0 à 1 dB	+ 3 dB
Écart de 2 à 3 dB	+2 dB
Écart de 4 à 9 dB	+1dB
Écart > 9 dB	0dB

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 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 précédent est ajoutée à la valeur la plus élevée des deux.

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

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

## **ARTICLE 8 :**

Lorsque le maître d'ouvrage effectue une estimation précise du niveau sonore en façade, il évalue la propagation des sons entre l'infrastructure et le futur bâtiment :

- par calcul réalisé selon des méthodes conformes à la norme NF S 31-133
- à l'aide de mesures réalisées selon la norme NF S 31-085 pour les infrastructures routières.

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour l'ensemble des infrastructures routières, 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 4 du présent arrêté.

### Niveaux sonores pour les infrastructures routières

<b>Catégorie</b>	<b>Niveau sonore au point de référence en période diurne en dB(A)</b>	<b>Niveau sonore au point de référence en période nocturne en dB(A)</b>
<b>1</b>	83	78
<b>2</b>	79	74
<b>3</b>	73	68
<b>4</b>	68	63
<b>5</b>	63	58

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 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 3dB(A) pour tenir compte de la réflexion de la façade dans le cas où les points de calcul sont en champ libre.

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 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 cuisine est égale 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.

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

#### **ARTICLE 9:**

Les communes concernées par le présent arrêté sont mentionnées en annexe 2 du présent arrêté.

#### **ARTICLE 10:**

Conformément aux dispositions de l'article L571-10-2 du code de l'environnement, les périmètres des secteurs affectés par le bruit situés le long de ces voies et définis, comme précisé à l'article 3, à partir des tableaux fournis en annexe 1 et de la carte en annexe 3, doivent être reportés à titre d'information, par les maires concernés, dans les annexes graphiques de leur Plan local d'urbanisme ou plan d'occupation des sols conformément aux dispositions des articles R123-13, R123-14 et R313-6 du code de l'urbanisme.

Une mise à jour de ce document sera effectuée le cas échéant conformément à l'article R123-22 du code de l'urbanisme.

#### **ARTICLE 11:**

Le présent arrêté fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs du département de Meurthe-et-Moselle, d'une mention dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département et d'un affichage dans les mairies des communes concernées pendant une période d'un mois minimum conformément à l'article R571-41 du code de l'environnement.

Cet arrêté sera aussi mis à la disposition du public à la préfecture de Meurthe-et-Moselle et à la direction départementale des Territoires de Meurthe-et-Moselle.

Il sera également publié sur le site Internet des services de l'État de la préfecture de Meurthe-et-Moselle à l'adresse suivante :

<http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/> - Rubrique : Politiques-publiques/Environnement/Bruit

#### **ARTICLE 12 :**

Le présent arrêté sera transmis pour information à Madame la directrice de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Lorraine et Monsieur le président du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle.

#### **ARTICLE 13 :**

Monsieur le secrétaire général de la préfecture, Monsieur le directeur départemental des territoires de Meurthe-et-Moselle, Mesdames et Messieurs les maires des communes concernées sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Nancy le 13 AOUT 2013

Le préfet,  
Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général,

Jean-François RAFFY

## ANNEXE 1

### DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES

### LISTES DES INFRASTRUCTURES CONCERNEES PAR LE CLASSEMENT SONORE DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL

## RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL

### I/ VOIES EXISTANTES

Nom de l'infrastructure	Communes concernées	Délimitation du tronçon	Catégorie	Rue en U	Largeur des secteurs affectés par le bruit
<b>RD 1</b>	SAINT-NICOLAS-DE-PORT <i>(place de la République)</i>	de la RD 400 ( <i>rue Charles Courtois</i> ) à la RD 1A ( <i>rue Anatole France</i> )	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 1A</b>	SAINT-NICOLAS-DE-PORT <i>(rue Anatole France)</i>	de la RD 1 ( <i>place de la République</i> ) à la RD 400 ( <i>Rue Laruelle</i> )	<b>3</b>	OUI	100 m
<b>RD 2</b>	SAINT-MAX ( <i>rue Louis Barthou</i> )	de l'avenue Carnot à la rue J. F. Kennedy	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 2</b>	SAINT-MAX ( <i>rue Louis Barthou</i> ) TOMBLAINE ( <i>rue Louis barthou - boulevard Jean Jaurès</i> )	de la rue J. F. Kennedy à Saint-Max à la rue de la Fraternité	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 2</b>	TOMBLAINE ( <i>rue du 11 novembre, boulevard Tolstoï</i> )	de la rue Pasteur de la limite de fin d'agglomération de Tomblaine	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 2</b>	ART-SUR-MEURTHE ( <i>avenue Ste marguerite- avenue de la Chartreuse</i> ) LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY	de la limite de fin d'agglomération de Tomblaine à la limite de début d'agglomération de Art-sur-Meurthe	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 2</b>	ART-SUR-MEURTHE ( <i>avenue de la Chartreuse – rue du faubourg St Philin</i> )	de la limite de début d'agglomération de Art-sur-Meurthe à la limite de fin d'agglomération de Art-sur-Meurthe	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 2</b>	ART-SUR-MEURTHE ( <i>rue du faubourg St Philin</i> ) VARANGEVILLE	de la limite de fin d'agglomération de Art-sur-Meurthe à la limite de début d'agglomération de Varangéville	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 2</b>	VARANGEVILLE	de la limite de début d'agglomération de Varangéville à la RD 400 à Varangéville	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 2A</b>	TOMBLAINE ( <i>rue Camelinat</i> )	de la RD 2 ( <i>boulevard Jean Jaurès</i> ) à la limite d'agglomération avec Nancy	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 2M</b>	TOMBLAINE	de la rue de la Fraternité (RD 2) au boulevard du Millénaire (RD 674)	<b>3</b>	-	100 m

<b>RD 2M</b>	TOMBLAINE	du boulevard du Millénaire (RD 674) à la RD2	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 9</b>	BAYON ROVILLE-DEVANT-BAYON	de la RD 570 à la RD 112 Nord	<b>4</b>	- -	30 m
<b>RD 11B</b>	ECROUVES TOUL	de la RD 960 à la RD 674	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 13F</b>	BATILLY SAINT-AIL	de la RD 13D à la limite avec le département de la Moselle	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 15C</b>	CONFLANS-EN-JARNISY LABRY	de la RD 613 à la RD 15	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 18</b>	LONGWY REHON	de la RD 520 à la RD 171A	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 18</b>	CUTRY REHON	de la RD 171A à la RD 17 est	<b>3 hors agglomération</b> <b>4 en agglomération</b>	- -	100 m 30 m
<b>RD 26</b>	TIERCELET THIL VILLERUPT	de la rue Carnot ( <i>RD 27 – limite département de la Moselle</i> ) à la RD26C à Tiercelet	<b>3 hors agglomération</b> <b>4 en agglomération</b>	- -	100 m 30 m
<b>RD 26</b>	HERSERANGE SAULNES	De la limite de début d'agglomération de Saulnes à l'avenue Hipolyte d'Huart (RD 196A)	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 27</b>	VILLERUPT ( <i>Rue Carnot</i> )	de la RD 26 au carrefour de la Paix	<b>3</b>	OUI	100 m
<b>RD 27</b>	VILLERUPT ( <i>Rues Poyer Quartier, de Verdun et avenue de la Libération</i> )	du carrefour de la Paix à la limite d'agglomération de Villerupt	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 27</b>	BREHAIN-LA-VILLE CRUSNES VILLERUPT	de la limite d'agglomération de Villerupt à la RN 52 (échangeur N°9 de Brehain-la-Ville, bretelles ouest)	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 30</b>	LAXOU MAXEVILLE ( <i>rue Courbet, rue de la République</i> ) NANCY ( <i>avenue du Rhin</i> )	de la RD 570 à Maxéville à l'avenue de la Résistance (RD 400) à Laxou	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 31</b>	LUNEVILLE	de la RD 400 à la limite d'agglomération Nord de Lunéville	<b>3</b>	-	100 m

<b>RD 31</b>	LUNEVILLE MONCEL-LES-LUNEVILLE	de la limite d'agglomération Nord de Lunéville à RD 590	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 32</b>	MALZEVILLE	du giratoire de Pixérécourt (RD 321) à la rue Mathieu de Dombasles	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 32</b>	MALZEVILLE ( <i>rue de la République</i> )	de la rue Mathieu de Dombasles à la rue de l'Orme	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 32</b>	MALZEVILLE ( <i>rue Sadi carnot</i> )	de la rue de l'Orme à la rue Maurice Barrès	<b>3</b>	OUI	100 m
<b>RD 32</b>	MALZEVILLE ( <i>rue Sadi carnot</i> )	de la rue Maurice Barrès à la limite d'agglomération avec Nancy	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 32A</b>	MALZEVILLE ( <i>rue du Colonel Driant</i> ) SAINT-MAX ( <i>rue Alexandre 1er</i> )	de la rue Carnot à Saint-Max à la rue Maurice Barrès à Malzéville	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 32A</b>	MALZEVILLE ( <i>rue du Colonel Driant,</i> <i>rue de l'Église</i> )	de la rue de Maurice Barrès à la rue Paul Bert	<b>3</b>	OUI	100 m
<b>RD 32A</b>	MALZEVILLE ( <i>rue de l'Église</i> )	de la rue Paul Bert à la RD 32	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 33</b>	ESSEY-LES-NANCY	de l'Avenue Foch à la limite d'agglomération avec Saint Max (RD33A)	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 33A</b>	SAINT-MAX	de la limite d'agglomération avec Essey-les-Nancy (RD 33) à la rue du Maréchal Foch	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 39</b>	LAXOU ( <i>rue de Maréville</i> )	du carrefour de Maréville à la rue du Maréchal Foch	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 39</b>	LAXOU ( <i>Avenue Paul Déroulède</i> )	de la rue du Maréchal Foch à la rue Aristide Briand	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 39</b>	LAXOU ( <i>rue Aristide Briand</i> ) NANCY	de l'Avenue Paul Déroulède à la rue de Laxou à Nancy	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 40</b>	BOUXIERES-AUX-DAMES CHAMPIGNEULLES FROUARD	de la RD 657 à la RD 321	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 40</b>	BOUXIERES-AUX-DAMES	de la RD 321 à la rue du ruisseau	<b>4</b>	-	30 m

<b>RD 40</b>	CUSTINES	de l'échangeur A 31 de Custines à la RD 90	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 40E</b>	BOUXIERES-AUX-DAMES CUSTINES FROUARD POMPEY	Du boulevard de la Moselle à Frouard à la RD 40D	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 41</b>	AUBOUE HOMECOURT JOEUF	de la RD 643 au département de la MOSELLE	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 43</b>	LONGWY	de l'échangeur RN 52 de Cosnes-et-Romain à la RD 918	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 44A</b>	CUSTINES	du giratoire avec la RD 40 à la RD 90 Nord	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 44D</b>	CUSTINES	du giratoire avec la RD 40 à la RD 44A	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 46</b>	MONT-SAINT-MARTIN	de la RD 918 à la rue Jeanne d'Arc	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 46</b>	MONT-SAINT-MARTIN	de la rue Jeanne d'Arc à la RD 46A	<b>3</b>	OUI	100 m
<b>RD 46</b>	LONGWY MONT-SAINT-MARTIN	de la RD 46A à la RD 918A	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 46A</b>	HERSERANGE LONGLAVILLE MONT-SAINT-MARTIN	de la RD 46 à la RD 26	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 46B</b>	MONT-SAINT-MARTIN	de la RD 618 à la frontière avec la Belgique	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 57</b>	BREHAIN-LA-VILLE CRUSNES	de la RD 27 à la RD 521	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 71</b>	SAINT-NICOLAS-DE-PORT VILLE-EN-VERMOIS	de la RD 400 à l'échangeur N°4 - A 33 de Saint-Nicolas-de-Port (giratoire sud)	<b>4</b>	-	30 m

<b>RD 71</b>	FLEVILLE-DEVANT-NANCY	de la rue de Lupcourt à Fléville à la limite de fin d'agglomération de Fléville	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 71</b>	FLEVILLE-DEVANT-NANCY HEILLECOURT ( <i>route de Fléville</i> )	de la limite de fin d'agglomération de Fléville à la rue de Besançon à Heillecourt	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 71</b>	HEILLECOURT ( <i>route de Fléville</i> )	de la rue de Besançon à la rue Songeur	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 71</b>	HEILLECOURT ( <i>route de Fléville</i> )	de la rue Songeur à la rue du collège	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 71</b>	HEILLECOURT ( <i>route de Fléville</i> ) JARVILLE-LA-MALGRANGE ( <i>Avenue du Général-de-Gaulle</i> )	de la rue du collège à Heillecourt à la rue du Moulins à Jarville-la-Malgrange	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 83</b> <i>(VOIE DE L'AMEZULE – BRANCHE SUD)</i>	AGINCOURT ESSEY-LES-NANCY EULMONT	du giratoire central de liaison avec le RD 322 à Agincourt à l'avenue Charles-de-Gaulle ( <i>giratoire d'accès à CORA</i> ) à Essey-les-nancy	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 83</b>	ESSEY-LES-NANCY PULNOY ( <i>Avenue Charles-de-Gaulle</i> )	de l'avenue de Saulxures ( <i>giratoire d'accès à CORA</i> ) à Essey-les-Nancy à l'avenue de Masserine à Pulnoy	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 90</b>	FROUARD LIVERDUN	de la RD 90B à Liverdun à la limite d'entrée d'agglomération de Frouard	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 90</b>	FROUARD	de la limite d'entrée d'agglomération de Frouard à la RD 657	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 90</b>	POMPEY CUSTINES	de la RD 657 à Pompey à la limite d'entrée d'agglomération de Custines (RD 40)	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 90</b>	CUSTINES	de la RD 44A à la limite de sortie d'agglomération de Malleloy	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 91</b>	ARNAVILLE	du département de la Moselle à la RD 952	<b>3 hors agglomération</b> <b>4 en agglomération</b>	- -	100 m 30 m
<b>RD 92</b>	VILLERS-LES-NANCY ( <i>Avenue Paul Muller</i> )	de l'avenue de Maron au boulevard Valtriche ( <i>Clairlieu</i> )	<b>4</b>	-	30 m

<b>RD 92</b>	LAXOU ( <i>Avenue de la Libération</i> ) VILLERS-LES-NANCY ( <i>Rue Charles Oudillé / Avenue de Général Leclerc</i> )	de l'avenue de Maron à Villers-les-Nancy au boulevard Emile Zola à Laxou	4	-	30 m
<b>RD 93A</b>	VANDOEUVRE-LES-NANCY ( <i>Boulevard G. Clémenceau / Boulevard Barthou</i> )	de la limite d'agglomération de Nancy à la RD570 – carrefour Barthou	3	-	100 m
<b>RD 107</b>	BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON	de la RD 657 à la rue Saint-Martin	4	-	30 m
<b>RD 115</b>	MESSEIN NEUVES-MAISONS	de la RD 331 à la RD 974	<b>3 hors agglomération</b> <b>4 en agglomération</b>	- -	100 m 30 m
<b>RD 116</b>	DOMBASLE-SUR-MEURTHE ROSIERES-AUX-SALINES	de la RD 400 à l'échangeur A 33 de Rosières-aux-Salines ( <i>bretelle sud</i> )	3	-	100 m
<b>RD 120</b>	PONT-A-MOUSSON	de l'A 313 à la RD 657	4	-	30 m
<b>RD 136</b>	HATRIZE	de la RD 613 à limite de début d'agglomération de Hatrize	3	-	100 m
<b>RD 136</b>	HATRIZE	De la limite de début d'agglomération de Hatrize à la limite de fin d'agglomération de Hatrize	4	-	30 m
<b>RD 136</b>	AUBOUE HATRIZE MOINEVILLE	De la limite de fin d'agglomération de Hatrize à la RD 13	3	-	100 m
<b>RD 137</b>	BRIEY HOMECOURT MOUTIERS	de la RD 138 à la RD 41	<b>3 hors agglomération</b> <b>4 en agglomération</b>	- -	100 m 30 m
<b>RD 146</b>	BRIEY MANCE	de la RD 146D à la RD 346	<b>3 hors agglomération</b> <b>4 en agglomération</b>	- -	100 m 30 m
<b>RD 156</b>	LANDRES PIENNES	de la RD 643 à la limite du département de la Meuse	4	-	30 m
<b>RD 156</b>	MALAVILLERS AUDUN-LE-ROMAN	de la RD 24 à la RD 156B	4	-	30 m
<b>RD 156B</b>	AUDUN-LE-ROMAN	de la RD 156 à la RD 906	4	-	30 m

<b>RD 196</b>	HERSERANGE	de la RD 26 à la sortie de l'usine "train à fil"	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 246</b>	MONT-SAINT-MARTIN	de la RD 46A à la RD 618	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 321</b>	BOUXIERES-AUX-DAMES CHAMPIGNEULLES FROUARD LAY-SAINT-CHRISTOPHE MALZEVILLE	de l'échangeur A 31 de Bouxières-aux-dames (N° 23) à la RD 32	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 322</b> <i>(VOIE DE L'AMEZULE – BRANCHE OUEST)</i>	AGINCOURT EULMONT LAY-SAINT-CHRISTOPHE	du carrefour central – liaison RD83 à la RD 321	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 322</b> <i>(VOIE DE L'AMEZULE – BRANCHE NORD)</i>	AGINCOURT BOUXIERES-AUX-CHENES DOMMARTIN-SOUS-AMANCE EULMONT	du carrefour central – liaison RD83 à la RD 913 Nord	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 331</b>	MEREVILLE MESSEIN RICHARDMENIL	de la RD 570 à la RD 331D	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 346</b>	BRIEY	de la RD 137 à la RD 146	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 400</b>	ECROUVES TOUL	de la limite de début d'agglomération d'Ecrouves à l'avenue du Colonel Péchot à Toul	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 400</b>	TOUL	à l'avenue du Colonel Péchot à la rue de la porte Jeanne d'Arc	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 400</b>	DOMMARTIN-LES-TOUL TOUL	de la rue de la porte Jeanne d'Arc à Toul la limite d'agglomération de Dommartin-les-Toul	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 400</b>	DOMMARTIN-LES-TOUL GONDREVILLE	de la limite d'agglomération de Dommartin-les-Toul à la limite d'agglomération de Gondreville	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 400</b>	GONDREVILLE	de la limite d'entrée d'agglomération de Gondreville à la limite de sortie d'agglomération de Gondreville	<b>4</b>	-	30 m

<b>RD 400</b>	GONDREVILLE VELAINE-EN-HAYE	de la limite d'agglomération de Gondreville à l'échangeur A 31 des Cinq Tranchées (N°17)	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 400</b>	LAXOU ( <i>avenue de la Résistance</i> )	de l'échangeur origine (N°1) A 31/A 33 ( <i>séparation des bretelles Nancy &gt; Toul / Nancy &gt; Lunéville</i> ) à la rue de la Sapinière	<b>2</b>	-	250 m
<b>RD 400</b>	LAXOU ( <i>avenue de la Résistance</i> ) NANCY ( <i>avenue de la Libération</i> )	de la rue de la Sapinière à Laxou à la place Godefroi de Bouillon à Nancy	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 400</b>	NANCY ( <i>rue de l'armée Patton</i> )	de la place Godefroi de Bouillon à Nancy à la rue Raymond Poincaré	<b>2</b>	OUI	250 m
<b>RD 400</b>	JARVILLE-LA-MALGRANGE ( <i>rue de la République</i> ) NANCY ( <i>avenue Maréchal de Lattre de Tassigny, avenue de Strasbourg</i> )	de la rue Albert Lebrun à Nancy à l'avenue de la Malgrange à Jarville	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 400</b>	JARVILLE-LA-MALGRANGE ( <i>rue de la République</i> )	de l'avenue de la Malgrange à la rue des Forges du Nord-Est	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 400</b>	JARVILLE-LA-MALGRANGE ( <i>rue de la République</i> )	de la rue des Forges du Nord-Est à la rue du Maréchal Foch (RD 71)	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 400</b>	JARVILLE-LA-MALGRANGE ( <i>rue de la République</i> )	de la rue du Maréchal Foch (RD 71) à la rue Gabriel Fauré	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 400</b>	JARVILLE-LA-MALGRANGE ( <i>rue Lucien Galtier</i> ) LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY ( <i>rue du Général Patton</i> )	de la rue Gabriel Fauré à Jarville-la-Malgrange à la rue du Général Leclerc à Laneuveville-devant- Nancy	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 400</b>	LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY ( <i>rue du Général Patton, rue Raoul Cézard</i> )	de la rue du Général Leclerc à la limite de fin d'agglomération de Laneuveville- devant-Nancy	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 400</b>	LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY SAINT-NICOLAS-DE-PORT	de la limite de fin d'agglomération de Laneuveville- devant-Nancy à la RD 401	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 400</b>	SAINT-NICOLAS-DE-PORT ( <i>rue Charles Courtois</i> )	de la RD 401 à la rue Avenue Jolain	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 400</b>	SAINT-NICOLAS-DE-PORT ( <i>rue Bonnardel</i> )	de la rue Charles Courtois à la rue Laruelle / rue du canal	<b>3</b>	OUI	100 m

<b>RD 400</b>	SAINT-NICOLAS-DE-PORT ( <i>rue Laruelle</i> )	de la rue Bonnardel / rue du canal à la rue Anatole France	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 400</b>	SAINT-NICOLAS-DE-PORT ( <i>rue Anatole France</i> )	de la rue Laruelle à la RD 401	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 400</b>	DOMBASLE-SUR-MEURTHE SAINT-NICOLAS-DE-PORT VARANGEVILLE	de la RD 401 à la limite de fin d'agglomération de Dombasle-sur-Meurthe	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 400</b>	DOMBASLE-SUR-MEURTHE HUDIVILLER	de la limite de fin d'agglomération de Dombasle-sur-Meurthe à l'échangeur de l'A33 (N°7) à Hudiviller	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 400</b>	ANTHELUPT HUDIVILLER LUNEVILLE VITRIMONT	de l'échangeur de l'A33 (N°7) à Hudiviller à la rue du Général Alfred Chanzy à Luneville	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 400</b>	LUNEVILLE CHANTEHEUX	de la RD 590 ( <i>Avenue du 2ième B.C.P.</i> ) à Luneville à la RD 108B ( <i>rue Blaise Pascal</i> ) à Chanteheux	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 400</b>	CHANTEHEUX CROISMARE MARAINVILLER	de la RD 108B ( <i>rue Blaise Pascal</i> ) à Chanteheux à la limite de fin d'agglomération de Marainviller	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 400</b>	BLAMONT GOGNEY	de la la rue de la gare à Blamont au giratoire avec la RN 4	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 401</b>	SAINT-NICOLAS-DE-PORT	de la RD 400 ( <i>rue Charles Courtois</i> ) à la RD 400 ( <i>rue Anatole France</i> )	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 520</b>	LONGWY MEXY	de la RN 52 ( <i>échangeur de Mexy</i> ) à la RD 26	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 520</b>	LONGWY ( <i>rue de Metz, rue Pierre Labro</i> )	de la RD 26 à la RD 18	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 520</b>	LONGWY ( <i>rue Charles de Gaulle – rue de Metz</i> )	de la RD 18 à l'Avenue de l'Aviation	<b>3</b>	-	100 m

<b>RD 520</b>	LONGWY ( <i>Avenue de l'Aviation</i> )	de la l'Avenue Charles de Gaulle à RN52 ( <i>échangeur avec RD 618</i> )	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 570</b>	MAXEVILLE	de la limite d'agglomération entre Champigneulles et Maxéville à la limite d'agglomération entre Maxéville et Nancy	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 570</b>	NANCY ( <i>rue de Metz</i> )	du Faubourg des trois maisons à la rue Sylvestre	<b>3</b>	OUI	100 m
<b>RD 570</b>	NANCY ( <i>rue de Metz</i> )	de la rue Sylvestre à la rue du chanoine Jacob	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 570</b>	NANCY ( <i>rue de Metz</i> )	de la rue du chanoine Jacob à la place du Luxembourg	<b>3</b>	OUI	100 m
<b>RD 570</b>	HEILLECOURT	de la bretelle A330 à la RD 79 (Grande rue)	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 570</b>	FLEVILLE-DEVANT-NANCY HEILLECOURT HOUEMONT LUDRES MESSEIN RICHARDMENIL	de la RD 79 ( <i>Grande rue</i> ) à Heillecourt à la limite d'agglomération de Richardménil	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 570</b>	BENNEY CREVECHAMPS FLAVIGNY-SUR-MOSELLE RICHARDMENIL TONNOY	de la limite d'entrée d'agglomération de Richardménil à la RD61C à Crévechamps	<b>3 hors agglomération</b> <b>4 en agglomération</b>	-	100 m 30 m
<b>RD 590</b>	LUNEVILLE MONCEL-LES-LUNEVILLE	de la RD 400 à Luneville à la RN 4 à Moncel-les-Lunéville	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 603</b>	BONCOURT BRUVILLE CONFLANS-EN-JARNISY DONCOURT-LES-CONFLANS JARNY JEANDELIZE PUXE SAINT-MARCEL	du RD14 à Jeandelize au RD13A Saint-Marcel	<b>3 hors agglomération</b> <b>4 en agglomération</b>	-	100 m 30 m

<b>RD 611</b>	TOUL	de la rue des Etats Unis au RD 400	4	-	30 m
<b>RD 613</b>	JARNY LABRY	de la RD 603 à Jarny à la limite de fin d'agglomération de Labry	4	-	30 m
<b>RD 613</b>	HATRIZE JARNY LABRY	à la limite de fin d'agglomération de Labry à l'échangeur A4 de Hatrize (N°33)	3	-	100 m
<b>RD 618</b>	LONGUYON	de la rue de la Platinerie à la rue Louis Quinquet (RD 643 – ouest)	4	-	30 m
<b>RD 618</b>	COSNES- ET-ROMAIN FRESNOIS-LA-MONTAGNE LEXY LONGUYON LONGWY TELLANCOURT VILLERS-LA-CHEVRE VIVIERS-SUR-CHIERS	de la rue Louis Quinquet (RD 643 – ouest) à Longuyon à l'échangeur RN 52 ( <i>Pulventeux</i> ) à Longwy	3	-	100 m
<b>RD 618</b>	LONGLAVILLE MONT-SAINT-MARTIN	de l'échangeur RN 52 à Mont-saint-Martin à la frontière avec le Luxembourg	3	-	100 m
<b>RD 643</b>	LONGUYON	de la RD 170 à la RD 618	<b>3 hors agglomération</b> <b>4 en agglomération</b>	-	100 m 30 m
<b>RD 643</b>	ANOUX BRIEY LANTEFONTAINE MANCE MANCIEULLES	de la RD 149 à Anoux à la RD 613 à Briey	3	-	100 m
<b>RD 643</b>	BRIEY	de la RD 613 à la RD 906	4	-	30 m
<b>RD 643</b>	AUBOUE BRIEY MOUTIERS	de la RD 906 à Briey au département de la Moselle	<b>3 hors agglomération</b> <b>4 en agglomération</b>	-	100 m 30 m
<b>RD 657</b>	PONT-A-MOUSSON	de la RD 42 à la RD 120	3	-	100 m
<b>RD 657</b>	PONT-A-MOUSSON	de la RD 120 à la rue Saint Martin	2	OUI	250 m

<b>RD 657</b>	PONT-A-MOUSSON	de la rue Saint Martin au pont sur la Moselle – rive droite	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 657</b>	PONT-A-MOUSSON	du pont sur la Moselle – rive droite au début de la place Duroc	<b>2</b>	OUI	250 m
<b>RD 657</b>	PONT-A-MOUSSON	du début de la place Duroc à la fin de la place Duroc	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 657</b>	PONT-A-MOUSSON	de la fin de la place Duroc au Boulevard Ney	<b>2</b>	OUI	250 m
<b>RD 657</b>	BELLEVILLE BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON DIEULOUARD PONT-A-MOUSSON	du Boulevard Ney à Pont-à-Mousson à la limite d'entrée d'agglomération de Belleville	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 657</b>	BELLEVILLE	de la limite d'entrée d'agglomération de Belleville à la limite de sortie d'agglomération de Belleville	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 657</b>	BELLEVILLE MARBACHE	de la limite de sortie d'agglomération de Belleville à la limite d'entrée d'agglomération de Marbache	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 657</b>	MARBACHE	de la limite d'entrée d'agglomération de Marbache à la limite de sortie d'agglomération de Marbache	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 657</b>	FROUARD MARBACHE POMPEY	de la limite de sortie d'agglomération de Marbache au giratoire rue du Saule Galliard à Frouard	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 657</b>	CHAMPIGNEULLES ( <i>rue de Nancy</i> ) FROUARD	du giratoire rue du Saule Galliard à Frouard à la RD 40 ( <i>rue Gabriel Bour</i> ) à Champigneulles	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 657</b>	CHAMPIGNEULLES ( <i>rue de Nancy</i> )	de la RD 40 ( <i>rue Gabriel Bour</i> ) à la limite d'agglomération Champigneulles / Maxéville	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 674</b>	JARVILLE-LA-MALGRANGE NANCY TOMBLAINE VANDOEUVRE-LES-NANCY	de L'A 330 au RD2 ( <i>boulevard Léon Tolstoï</i> ) à Tomblaine	<b>2</b>	-	250 m

<b>RD 674</b>	AMANCE CHAMPENOUX ESSEY-LES-NANCY LANEUVELOTTÉ MAZERULLES MONCEL-SUR-SEILLE PULNOY SAULXURES-LES-NANCY SEICHAMPS TOMBLAINE	du RD2 ( <i>boulevard Léon Tolstoï</i> ) à Tomblaine au département de la Moselle	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 674</b>	TOUL	du RD 400 à l'échangeur de l'A31 (N°13) de toul / Chaudeney- sur-Moselle	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 674</b>	ALLAIN BAGNEUX BICQUELEY CHAUDENAY-SUR-MOSELLE COLOMBEY-LES-BELLES CREZILLES GYE MOUTROT TOUL	de l'échangeur de l'A31 (N°13) de toul / Chaudeney- sur-Moselle à la limite département des Vosges	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 904</b>	TOUL	de la RD 904A à la RD 611	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 904A</b>	TOUL	de la RD 400 à la RD 904	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 906</b>	BRIEY	de la RD 643 à la RD 346	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 906</b>	AVRIL BRIEY	de la RD 346 à la RD 139	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 906</b>	AUDUN-LE-ROMAN BEUVILLERS	de la RD 156 à la limite département de la MOSELLE	<b>3 hors agglomération</b> <b>4 en agglomération</b>	- -	100 m 30 m
<b>RD 909</b>	CHALIGNY NEUVES-MAISONS	de la RD 974 à la rue Edmond Pintier à Chaligny	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 910</b>	PONT-A-MOUSSON	de la RD 657 à la limite de fin d'agglomération de Pont-à- Mousson	<b>4</b>	-	30 m

<b>RD 910</b>	LESMENILS MOUSSON PONT-A-MOUSSON	de la limite de fin d'agglomération de Pont-à-Mousson au département de la MOSELLE	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 910b</b>	PONT-A-MOUSSON	de la RD 657 à la RD 952	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 913</b>	CEINTREY	de la RD 61 à la limite de fin d'agglomération de Ceintrey	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 913</b>	CEINTREY	de la limite de fin d'agglomération de Ceintrey à la RD 57	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 914</b>	LUNEVILLE REHAINVILLER	de la RD 31 à la bretelle d'accès à l'échangeur RN 4 de Lunéville-Château	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 918</b>	LONGWY MONT-SAINT-MARTIN	de la RD 520 à Longwy au giratoire bretelle d'accès à la RN 52 à Mont-saint-martin	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 918A</b>	LONGWY	de la RD 520 à la rue Legendre	<b>3</b>	OUI	100 m
<b>RD 918A</b>	LONGLAVILLE LONGWY	de la rue Legendre à la RD 618	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 935</b>	BACCARAT	de la RD 590 à la RD 22	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 952</b>	ARNAVILLE PAGNY-SUR-MOSELLE VANDIERES	de la RD 91 à Arnaville à la limite de fin d'agglomération de Vandières	<b>3 hors agglomération</b> <b>4 en agglomération</b>  <i>en dehors du tronçon ci-dessous à PAGNY-SUR-MOSELLE</i>	- -	100 m 30 m
<b>RD 952</b>	PAGNY-SUR-MOSELLE	de la rue Gambetta à la rue de Serre	<b>3</b>	OUI	100 m

<b>RD 952</b>	NORROY-LES-PONT-A-MOUSSON PONT-A-MOUSSON VANDIERES	à la limite de fin d'agglomération de Vandières à la RD 958	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 952A</b>	BRIEY	de la RD 613 à la RD 643	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 958</b>	MAIDIERES MONTAUVILLE PONT-A-MOUSSON	de la RD 3 à Montauville à la RD 952 à Pont-à-Mousson	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 958</b>	MAIDIERES PONT-A-MOUSSON	de la RD 952 à la RD 657	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 958A</b>	BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON PONT-A-MOUSSON MAIDIERES	de la RD 958 à la RD 657	<b>4</b>	-	30 m
<b>RD 960</b>	TOUL	de la RD 400 à l'échangeur RN 4 de TOUL ( <i>bretelles sud</i> )	<b>3 hors agglomération</b> <b>4 en agglomération</b>	- -	100 m 30 m
<b>RD 974</b>	BAINVILLE-SUR-MADON MAIZIERES PONT-SAINT-VINCENT VITERNE	de la RD 52 Est à Viterne à la RD 331D à Pont-Saint-Vincent	<b>3 hors agglomération</b> <b>4 en agglomération</b>	- -	100 m 30 m
<b>RD 974</b>	CHALIGNY CHAVIGNY NEUVES-MAISONS PONT-SAINT-VINCENT VANDOEUVRE-LES-NANCY ( <i>Avenue de Bourgogne</i> )	de la RD 331D à Pont-Saint-Vincent à l'avenue de la forêt de la Haye	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 974</b>	VANDOEUVRE-LES-NANCY ( <i>Avenue du Général Leclerc</i> )	de l'avenue de la forêt de la Haye au carrefour du vélodrome	<b>4</b>	-	30 m

## **II/ VOIES EN PROJET**

<b>Nom de l'infrastructure</b>	<b>Communes concernées</b>	<b>Délimitation du tronçon</b>	<b>Catégorie</b>	<b>Rue en U</b>	<b>Largeur des secteurs affectés par le bruit</b>
<b>RD 910 - Déviation Pré Latour</b>	PONT-A-MOUSSON	de la RD 910 à la RD 657	<b>3</b>	-	100 m
<b>Liaison RD 400 - RD 71</b>	LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY SAINT-NICOLAS-DE-PORT VILLE-EN-VERMOIS	de la RD 400 à la RD 71	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 90 déviation de Frouard</b>	FROUARD LIVERDUN	de la RD 657 à la RD 90	<b>3</b>	-	100 m
<b>RD 974 déviation d'Allain</b>	ALLAIN	Croisement au Nord de la RD 78 à l'A31 - bretelle d'échangeur N°11	<b>3</b>	-	100 m

## ANNEXE 2

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

#### **RESEAU DEPARTEMENTAL**

- 1 AGINCOURT
- 2 ALLAIN
- 3 AMANCE
- 4 ANOUX
- 5 ANTHELUPT
- 6 ARNAVILLE
- 7 ART-SUR-MEURTHE
- 8 AUBOUE
- 9 AUDUN-LE-ROMAN
- 10 AVRIL
- 11 BACCARAT
- 12 BAGNEUX
- 13 BAINVILLE-SUR-MADON
- 14 BATILLY
- 15 BAYON
- 16 BELLEVILLE
- 17 BENNEY
- 18 BEUVILLERS
- 19 BICQUELEY
- 20 BLAMONT
- 21 BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON
- 22 BONCOURT
- 23 BOUXIERES-AUX-CHENES
- 24 BOUXIERES-AUX-DAMES
- 25 BREHAIN-LA-VILLE
- 26 BRIEY
- 27 BRUVILLE
- 28 CEINTREY
- 29 CHALIGNY
- 30 CHAMPENOUX
- 31 CHAMPIGNEULLES
- 32 CHANTEHEUX
- 33 CHAUDENEY-SUR-MOSELLE
- 34 CHAVIGNY
- 35 COLOMBEY-LES-BELLES
- 36 CONFLANS-EN-JARNISY
- 37 COSNES-ET-ROMAIN
- 38 CREVECHAMPS
- 39 CREZILLES

40 CROISMARE  
41 CRUSNES  
42 CUSTINES  
43 CUTRY  
44 DIEULOUARD  
45 DOMBASLE-SUR-MEURTHE  
46 DOMMARTIN-LES-TOUL  
47 DOMMARTIN-SOUS-AMANCE  
48 DONCOURT-LES-CONFLANS  
49 ECROUVES  
50 ERROUVILLE  
51 ESSEY-LES-NANCY  
52 EULMONT  
53 FLAVIGNY-SUR-MOSELLE  
54 FLEVILLE-DEVANT-NANCY  
55 FRESNOIS-LA-MONTAGNE  
56 FROUARD  
57 GOGNEY  
58 GONDREVILLE  
59 GYE  
60 HATRIZE  
61 HEILLECOURT  
62 HERSERANGE  
63 HOMECOURT  
64 HOUEMONT  
65 HUDIVILLER  
66 JARNY  
67 JARVILLE-LA-MALGRANGE  
68 JEANDELIZE  
69 JOEUF  
70 LABRY  
71 LANDRES  
72 LANEUVELOTTTE  
73 LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY  
74 LANTEFONTAINE  
75 LAXOU  
76 LAY-SAINT-CHRISTOPHE  
77 LESMENILS  
78 LEXY  
79 LIVERDUN  
80 LONGLAVILLE  
81 LONGUYON  
82 LONGWY  
83 LUDRES  
84 LUNEVILLE  
85 MAIDIERES  
86 MAIZIERES  
87 MALAVILLERS  
88 MALZEVILLE  
89 MANCE

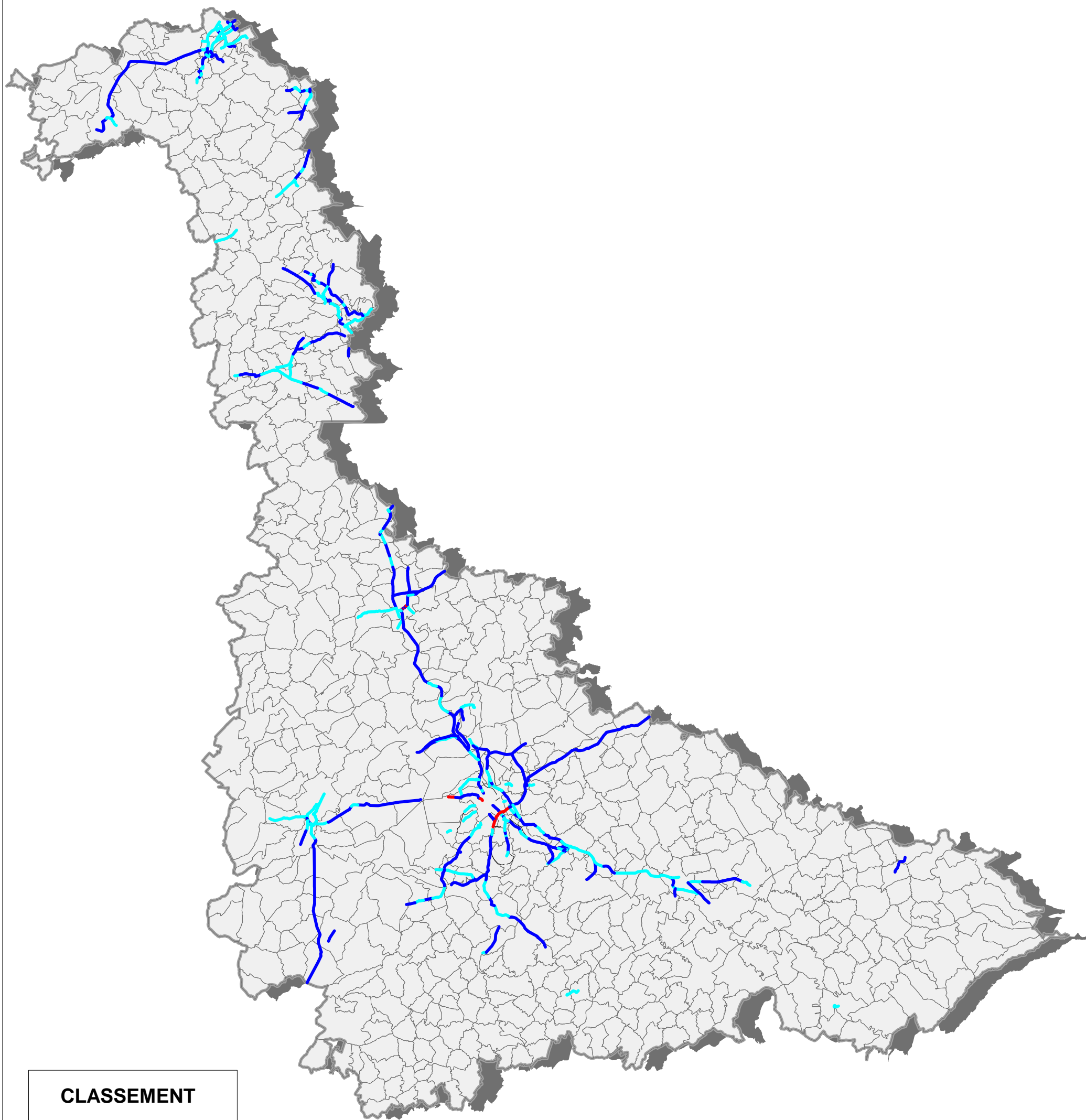
90 MANCIEULLES  
91 MARAINVILLER  
92 MARBACHE  
93 MAXEVILLE  
94 MAZERULLES  
95 MEREVILLE  
96 MESSEIN  
97 MEXY  
98 MOINEVILLE  
99 MONCEL-LES-LUNEVILLE  
100 MONCEL-SUR-SEILLE  
101 MONT-SAINT-MARTIN  
102 MONTAUVILLE  
103 MOUSSON  
104 MOUTIERS  
105 MOUTROT  
106 NANCY  
107 NEUVES-MAISONS  
108 NORROY-LES-PONT-A-MOUSSON  
109 PAGNY-SUR-MOSELLE  
110 PIENNES  
111 POMPEY  
112 PONT-A-MOUSSON  
113 PONT-SAINT-VINCENT  
114 PULNOY  
115 PUXE  
116 REHAINVILLER  
117 REHON  
118 RICHARDMENIL  
119 ROSIERES-AUX-SALINES  
120 ROVILLE-DEVANT-BAYON  
121 SAINT-AIL  
122 SAINT-MARCEL  
123 SAINT-MAX  
124 SAINT-NICOLAS-DE-PORT  
125 SAULNES  
126 SAULXURES-LES-NANCY  
127 SEICHAMPS  
128 TELLANCOURT  
129 THIL  
130 TIERCELET  
131 TOMBLAINE  
132 TONNOY  
133 TOUL  
134 VALLEROY  
135 VANDIERES  
136 VANDOEUVRE-LES-NANCY  
137 VARANGEVILLE  
138 VELAINE-EN-HAYE  
139 VILLE-EN-VERMOIS

140 VILLERS-LA-CHEVRE  
141 VILLERS-LES-NANCY  
142 VILLERUPT  
143 VITERNE  
144 VITRIMONT  
145 VIVIERS-SUR-CHIERS

## ANNEXE 3

# DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES

## CARTE DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL



### CLASSEMENT

- CATEGORIE 2
- CATEGORIE 3
- CATEGORIE 4



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

**Direction départementale  
des Territoires**

Service Transports, Sécurité

Unité Bruit, Publicité,

Qualité de l'Air

**ARRÊTÉ**

**2013/DDT/TS/031**

**RELATIF A LA RÉVISION DU CLASSEMENT SONORE  
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES  
FERROVIAIRES**

**ET A L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE  
DES BÂTIMENTS AFFECTÉS PAR LE BRUIT AUX ABORDS DE CES INFRASTRUCTURES**

**SUR LE TERRITOIRE DU DÉPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE**

**LE PREFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE**

*Chevalier de la Légion d'Honneur,*

*Officier de l'Ordre National du Mérite*

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 code de l'environnement, et notamment ses articles L.571-10 et R.571-32 à R.571-43,

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 L147-2 à L147-6, R.111-1, R.111-3-1, R.123-19, R.123-24 et R.311-10, R.311-10-2 et R410-13,

Vu l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation, notamment son article 7

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 modalités d'application de la réglementation acoustique, notamment son article 6,

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

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

Vu les arrêtés interministériels du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement et de santé et dans les hôtels,

Vu l'arrêté interministériel du 23 juillet 2013 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 la circulaire du 25 mai 2004 portant sur le bruit des infrastructures de transports terrestres,

Vu l'arrêté préfectoral du 22 septembre 1998 relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestres ferroviaire, et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit aux abords de ces infrastructures sur le territoire du département de Meurthe-et-Moselle,

Vu l'avis de Réseau Ferré de France du 12/01/2012,

Vu l'avis des communes concernées,

Sur proposition du directeur départemental des Territoires de Meurthe-et-Moselle,

## **ARRÊTE**

### **ARTICLE 1 :**

Les dispositions de l'arrêté préfectoral du 22 septembre 1998 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit aux abords de ces infrastructures sur le territoire du département de Meurthe-et-Moselle sont abrogées et remplacées par celles du présent arrêté en ce qui concerne le réseau ferroviaire.

### **ARTICLE 2 :**

Les infrastructures de transports terrestres ferroviaires mentionnées à l'article 3 du présent arrêté sont classées en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement susvisé et conformément à l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé. Elles sont représentées sur la carte jointe en annexe 3 du présent arrêté.

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 routières, à partir du rail le plus proche. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant. Selon la catégorie de classement de l'infrastructure, cette largeur est la suivante :

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

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 3 :**

Pour chacun des tronçons d'infrastructures concernés,

- le classement dans une des cinq catégories définies dans l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé,
- 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 4 :**

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 3 ci-dessus sont arrêtés ainsi qu'il suit :

#### Lignes ferroviaires à grande vitesse

Catégorie	Niveau sonore de référence LAeq (6 heures-22heures)en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22 heures-6heures)en dB(A)
1	$L > 81$	$L > 76$
2	$76 < L < 81$	$71 < L < 76$
3	$70 < L < 76$	$65 < L < 71$
4	$65 < L < 70$	$60 < L < 65$
5	$60 < L < 65$	$55 < L < 60$

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 les suivantes :

#### Lignes ferroviaires conventionnelles

Catégorie	Niveau sonore de référence LAeq (6 heures-22heures)en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22 heures-6heures)en dB(A)
1	$L > 84$	$L > 79$
2	$79 < L < 84$	$74 < L < 79$
3	$73 < L < 79$	$68 < L < 74$
4	$68 < L < 73$	$63 < L < 68$
5	$63 < L < 68$	$58 < L < 63$

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés conformément à la norme NF S-130 à une hauteur de cinq mètres au-dessus du plan de roulement :

- pour les rues en « U » à deux mètres en avant de la ligne moyenne de 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.

Les calculs sont réalisés en considérant un sol réfléchissant, un angle de vue de 180°, un profil en travers au niveau du terrain nature, 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 à la norme NF S 31-088, pour le bruit ferroviaire.

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

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

#### **ARTICLE 5 :**

Les bâtiments d'habitation, d'enseignement, 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 3 ci-dessus, doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs conformément aux codes de la construction et de l'environnement.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 7 à 9 de l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé.

#### **ARTICLE 6 :**

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 mentionnées à l'article 3 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 et l'implantation de la construction dans le site. Cette évaluation est faite sous sa responsabilité selon les modalités fixées à l'article 8 du présent arrêté.

Dans les 2 cas, les valeurs d'isolement acoustique minimal retenues ne peuvent être inférieures à 30dB et s'entendent pour des locaux ayant une durée de réverbération de 0,5 seconde à toutes les fréquences. La mesure de l'isolement acoustique de façade est effectuée conformément à la procédure décrite dans le guide de mesures acoustiques de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (disponible sur le site [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)), les portes et fenêtres étant fermées et les systèmes d'occultation ouverts. La correction de durée de réverbération est calculée à partir des mesures de la durée de réverbération dans les locaux. L'isolement est conforme si la valeur mesurée est supérieure ou égale à la valeur exigée diminuée de l'incertitude I définie dans les arrêtés du 30 juin 1999 susvisés.

**ARTICLE 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.

La valeur de l'isolement acoustique minimal vis-à-vis des bruits de transports terrestres des pièces principales et cuisines des logements est déterminée de la façon suivante :

En tissu ouvert ou en rue en U, la valeur de l'isolement acoustique standardisé pondéré  $D_{nT,A,tr}$  minimal des pièces est donnée dans le tableau ci-dessous par catégorie d'infrastructure. Cette valeur est fonction de la distance horizontale entre la façade de la pièce correspondante du bâtiment à construire et, pour les infrastructures ferroviaires, le rail de la voie classée le plus proche du bâtiment considéré.

Tableau des valeurs d'isolement minimal  $D_{nT,A,tr}$

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															

Ces valeurs peuvent être diminuées en fonction de la valeur de l'angle de vue  $\alpha$  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.

Elles peuvent être diminuées de façon à prendre en compte la 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 ferroviaires, sur le rail de cette infrastructure le plus éloigné de la façade de la pièce considérée,

Protection des façades du bâtiment considéré par des bâtiments  
Correction à apporter

Angle de vue $\alpha$	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

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  $\alpha$  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. Pour chaque portion de façade, l'évaluation de l'angle de vue est faite en tenant compte du masquage en coupe par des bâtiments.

Protection des façades du bâtiment considéré par des écrans acoustiques  
ou des merlons continus en bordure de l'infrastructure  
Correction à apporter

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

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.

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.

Exposition à plusieurs infrastructures de transports terrestres  
Correction à apporter

Écart entre les deux valeurs	Correction
Écart de 0 à 1 dB	+ 3 dB
Écart de 2 à 3 dB	+2 dB
Écart de 4 à 9 dB	+1dB
Écart > 9 dB	0dB

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 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 précédent est ajoutée à la valeur la plus élevée des deux.

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.

#### **ARTICLE 8 :**

Lorsque le maître d'ouvrage effectue une estimation précise du niveau sonore en façade, il évalue la propagation des sons entre l'infrastructure et le futur bâtiment :

- par calcul réalisé selon des méthodes conformes à la norme NF S 31-133
- à l'aide de mesures réalisées selon la norme NF S 31 088 pour les infrastructures ferroviaires.

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour les infrastructures 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 4 du présent arrêté.

#### Niveaux sonores pour les lignes ferroviaires à grande vitesse

<b>Catégorie</b>	<b>Niveau sonore au point de référence en période diurne en dB(A)</b>	<b>Niveau sonore au point de référence en période nocturne en dB(A)</b>
<b>1</b>	83	78
<b>2</b>	79	74
<b>3</b>	73	68
<b>4</b>	68	63
<b>5</b>	63	58

#### Niveaux sonores pour les lignes ferroviaires conventionnelles

<b>Catégorie</b>	<b>Niveau sonore au point de référence en période diurne en dB(A)</b>	<b>Niveau sonore au point de référence en période nocturne en dB(A)</b>
<b>1</b>	86	81
<b>2</b>	82	77
<b>3</b>	76	71
<b>4</b>	71	66
<b>5</b>	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 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 3dB(A) pour tenir compte de la réflexion de la façade dans le cas où les points de calcul sont en champ libre.

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 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 cuisine est égale 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.

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

#### **ARTICLE 9:**

Les communes concernées par le présent arrêté sont mentionnées en annexe 2 du présent arrêté.

#### **ARTICLE 10:**

Conformément aux dispositions de l'article L571-10-2 du code de l'environnement, les périmètres des secteurs affectés par le bruit situés le long de ces voies et définis, comme précisé à l'article 3, à partir des tableaux fournis en annexe 1 et de la carte en annexe 3, doivent être reportés à titre d'information, par les maires concernés, dans les annexes graphiques de leur Plan local d'urbanisme ou plan d'occupation des sols conformément aux dispositions des articles R123-13, R123-14 et R313-6 du code de l'urbanisme.

Une mise à jour de ce document sera effectuée le cas échéant conformément à l'article R123-22 du code de l'urbanisme.

#### **ARTICLE 11:**

Le présent arrêté fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs du département de Meurthe-et-Moselle, d'une mention dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département et d'un affichage dans les mairies des communes concernées pendant une période d'un mois minimum conformément à l'article R571-41 du code de l'environnement.

Cet arrêté sera aussi mis à la disposition du public à la préfecture de Meurthe-et-Moselle et à la direction départementale des Territoires de Meurthe-et-Moselle.

Il sera également publié sur le site Internet des services de l'État de la préfecture de Meurthe-et-Moselle à l'adresse suivante :

<http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/> - Rubrique : Politiques-publiques/Environnement/Bruit

**ARTICLE 12 :**

Le présent arrêté sera transmis pour information à Madame la directrice de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Lorraine, Monsieur le directeur de Réseau Ferré de France.

**ARTICLE 13 :**

Monsieur le secrétaire général de la préfecture, Monsieur le directeur départemental des territoires de Meurthe-et-Moselle, Mesdames et Messieurs les maires des communes concernées sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Nancy le 13 AOUT 2013

Le préfet,  
Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général,

  
Jean-François RAFFY

## ANNEXE 1

### DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES

### LISTES DES INFRASTRUCTURES CONCERNEES PAR LE CLASSEMENT SONORE DU RESEAU FERROVIAIRE

## RESEAU FERROVIAIRE

### I / VOIES EXISTANTES

NOM DE L'INFRASTRUCTURE	COMMUNES CONCERNÉES	DÉLIMITATION DU TRONÇON	CATÉGORIE	LARGEUR DES SECTEURS AFFECTÉS PAR LE BRUIT
<b><u>LIGNE 32</u></b> De CULMONT-CHALINDREY à TOUL	BAGNEUX BARISEY-AU-PLAIN BARISEY-LA-COTE BLENOD-LES-TOUL BULLIGNY CHARMES-LA-COTE CHOLOY-MENILLOT CREZILLES DOMGERMAIN ECROUVES MONT-L'ETROIT MONT-LE-VIGNOBLE SAULXURES-LES-VANNES	<b>Du département des VOSGES à la jonction avec la ligne 70 à ECROUVES.</b>	<b>1</b>	300m
<b><u>LIGNE 70</u></b> De NOISY-LE-SEC à STRASBOURG	FOUG LAY-SAINT-REMY	<b>Du département de la MEUSE à FOUG (km 312+613)</b>	<b>3</b>	100m
	AINGERAY CHOLOY-MENILLOT ECROUVES FONTENOY-SUR-MOSELLE FOUG FROUARD GONDREVILLE LIVERDUN POMPEY TOUL VILLEY-SAINT-ETIENNE	<b>De FOUG (km 312+613) à la jonction avec la ligne N°90 à FROUARD.</b>	<b>2</b>	250m

<b>LIGNE 70</b> De NOISY-LE-SEC à STRASBOURG	ART-SUR-MEURTHE BOUXIERES-AUX-DAMES CHAMPIGNEULLES CUSTINES DAMELEVIÈRES DOMBASLE-SUR-MEURTHE FROUARD JARVILLE-LA-MALGRANGE LANEUVÉVILLE-DEVANT-NANCY MALZEVILLE MAXEVILLE NANCY ROSIÈRES-AUX-SALINES SAINT-NICOLAS-DE-PORT VANDOEUVRE-LES-NANCY VARANGEVILLE VIGNEULLES	<b>De la jonction avec la ligne N°90 à FROUARD à la jonction avec la ligne N°42 à DAMELEVIÈRES.</b>	2	250m
	BLAINVILLE-SUR-L'EAU DAMELEVIÈRES LUNEVILLE MONT-SUR-MEURTHE REHAINVILLER	<b>De la jonction avec la ligne N°42 à DAMELEVIÈRES à LUNEVILLE (km 385+178)</b>	2	250m

<b>LIGNE 85</b> De SAINT-HILAIRE-AU-TEMPLE à HAGONDANGE	AUBOUE GIRAUMONT HATRIZE HOMECOURT JARNY JOEUF LABRY MOINEVILLE VALLEROY	<b>De la bifurcation avec la ligne 95 à JARNY au département de la MOSELLE.</b>	3	100m
--	--	---	---	------

<p><b><u>LIGNE 89</u></b> De LEROUVILLE à METZ Ville</p>	<p>ARNAVILLE BAYONVILLE-SUR-MAD BOUILLONVILLE ESSEY-ET-MAIZERAIS EUVEZIN JULNY ONVILLE PANNES REMBERCOURT-SUR-MAD SAINT-BAUSSANT SEICHEPREY THIAUCOURT-REGNIEVILLE VANDELAINVILLE VILLECEY-SUR-MAD WAVILLE</p>	<p><b>Du département de la MEUSE au département de la MOSELLE - incluant l'enclave sur SEICHEPREY.</b></p>	<p><b>1</b></p>	<p>300m</p>
--	--	--	-----------------	-------------

<p><b><u>LIGNE 90</u></b> De FROUARD à NOVEANT-SUR-MOSELLE</p>	<p>CUSTINES FROUARD MARBACHE MILLERY POMPEY</p>	<p><b>De la bifurcation avec la ligne 70 à FROUARD à MARBACHE (km 349+000)</b></p>	<p><b>2</b></p>	<p>250m</p>
	<p>AUTREVILLE-SUR-MOSELLE BELLEVILLE BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON DIEULOUARD LOISY MAIDIÈRES MARBACHE MILLERY NORROY-LES-PONT-A-MOUSSON PONT-A-MOUSSON VANDIÈRES</p>	<p><b>De MARBACHE (km 349+000) à la jonction avec la ligne TGV à VANDIÈRES (km 370+400)</b></p>	<p><b>1</b></p>	<p>300m</p>
	<p>ARNAVILLE PAGNY-SUR-MOSELLE VANDIÈRES</p>	<p><b>De la jonction avec la ligne TGV à VANDIÈRES (km 370+400) au département de la MOSELLE.</b></p>	<p><b>2</b></p>	<p>250m</p>

<b>LIGNE 95</b> De LONGUYON à ONVILLE	BEUVEILLE LONGUYON	<b>De la bifurcation avec la ligne N°204 à LONGUYON à la limite du département de la MEUSE - incluant l'enclave sur BEUVEILLE.</b>	2	250m
	ABBEVILLE-LES-CONFLANS AFFLEVILLE CHAMBLEY-BUSSIERES CONFLANS-EN-JARNISY FLEVILLE-LIXIERES GONDRECOURT-AIX JARNY LABRY MARS-LA-TOUR MOUAVILLE ONVILLE OZERAILLES PUXIEUX SAINT-JULIEN-LES-GORZE THUMEREVILLE VANDELAINVILLE VILLE-SUR-YRON VILLECEY-SUR-MAD WAVILLE	<b>Du département de la MEUSE à la jonction avec la ligne N°89 à ONVILLE.</b>	2	250m
<b>LIGNE 204</b> De MOHON à LONGUYON	CHARENCEY-VEZIN COLMEY-FLABEUVILLE EPIEZ-SUR-CHIERS GRAND-FAILLY LONGUYON VILLETTE	<b>Du département de la MEUSE à la bifurcation avec la ligne 95 à LONGUYON.</b>	2	250m

<p><b><u>LIGNE TGV EST</u></b></p> <p>De PARIS à STRASBOURG</p>	<p>BOUXIERES-SOUS-FROIDMONT          CHAMPEY-SUR-MOSELLE          EPLY          LESMENILS          JAULNY          PONT-A-MOUSSON          PRENY          THIAUCOURT-REGNIEVILLE          VANDIERES          XAMMES</p>	<p><b>Du département de la MEUSE au département de la MOSELLE</b></p>	<p><b>1</b></p>	<p>300m</p>
---	---	---	-----------------	-------------

**II / VOIES EN PROJET**

**Aucune voie en projet pour le département de MEURTHE-ET-MOSELLE.**

## ANNEXE 2

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

- 1 ABBEVILLE-LES-CONFLANS
- 2 AFFLEVILLE
- 3 AINGERAY
- 4 ARNAVILLE
- 5 ART-SUR-MEURTHE
- 6 AUBOUE
- 7 AUTREVILLE-SUR-MOSELLE
- 8 BAGNEUX
- 9 BARISEY-AU-PLAIN
- 10 BARISEY-LA-COTE
- 11 BAYONVILLE-SUR-MAD
- 12 BELLEVILLE
- 13 BEUVEILLE
- 14 BLAINVILLE-SUR-L'EAU
- 15 BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON
- 16 BLENOD-LES-TOUL
- 17 BOUILLONVILLE
- 18 BOUXIERES-AUX-DAMES
- 19 BOUXIERES-SOUS-FROIDMONT
- 20 BULLIGNY
- 21 CHAMBLEY-BUSSIERES
- 22 CHAMPEY-SUR-MOSELLE
- 23 CHAMPIGNEULLES
- 24 CHARENCY-VEZIN
- 25 CHARMES-LA-COTE
- 26 CHOLOY-MENILLOT
- 27 COLMEY-FLABEUVILLE J
- 28 CONFLANS-EN-JARNISY
- 29 CREZILLES
- 30 CUSTINES
- 31 DAMELEVIERES
- 32 DIEULOUARD
- 33 DOMBASLE-SUR-MEURTHE
- 34 DOMGERMAIN
- 35 ECROUVES
- 36 EPIEZ-SUR-CHIERS
- 37 EPLY
- 38 ESSEY-ET-MAIZERAIS
- 39 EUVEZIN
- 40 FLEVILLE-LIXIERES

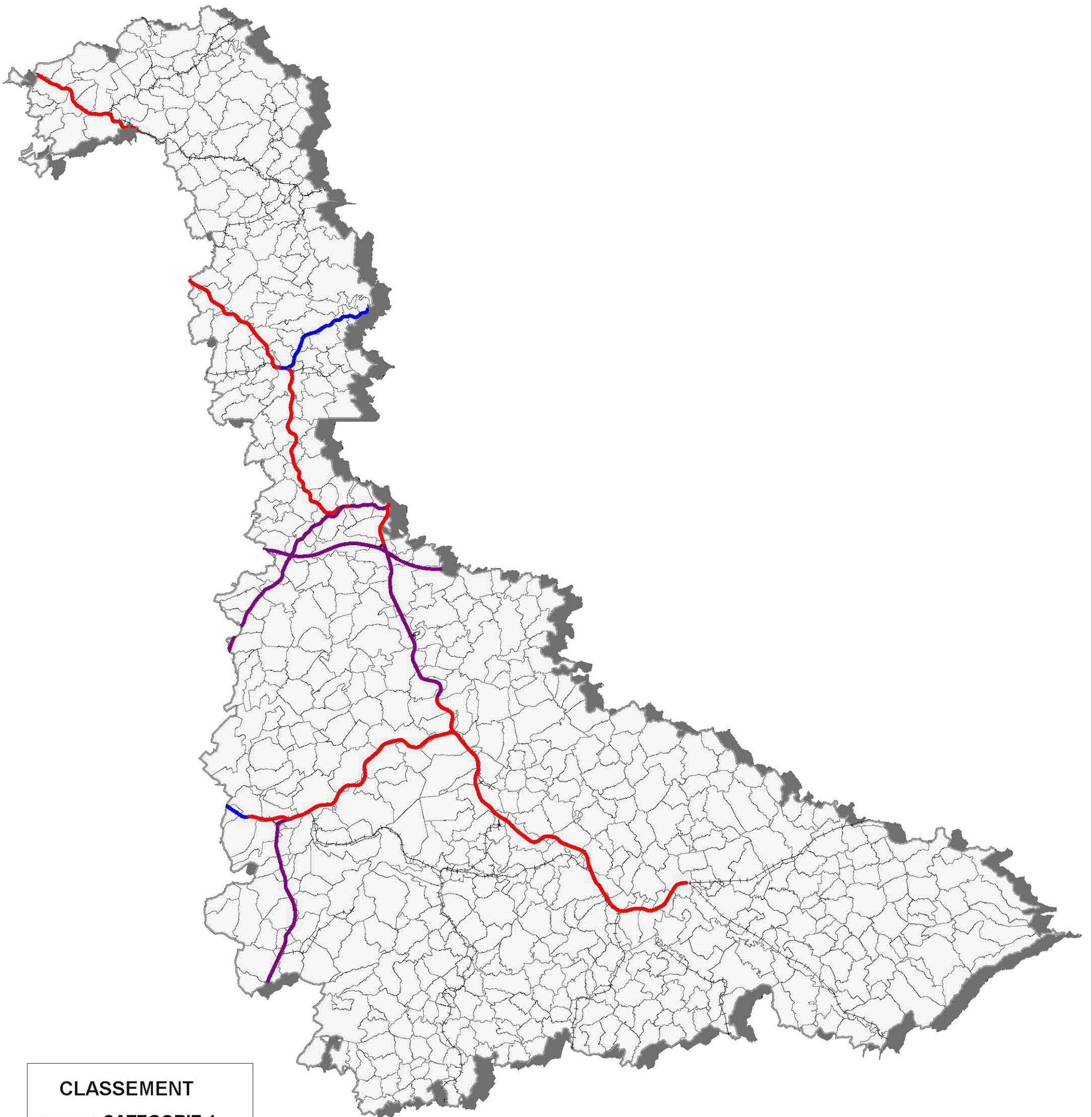
41 FONTENOY-SUR-MOSELLE  
42 FOUG  
43 FROUARD  
44 GIRAUMONT  
45 GONDRECOURT-AIX  
46 GONDREVILLE  
47 GRAND-FAILLY  
48 HATRIZE  
49 HOMECOURT  
50 JARNY  
51 JARVILLE-LA-MALGRANGE  
52 JAULNY  
53 JOEUF  
54 LABRY  
55 LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY  
56 LAY-SAINT-REMY  
57 LESMENILS  
58 LIVERDUN  
59 LOISY  
60 LONGUYON  
61 LUNEVILLE  
62 MAIDIERES  
63 MALZEVILLE  
64 MARBACHE  
65 MARS-LA-TOUR  
66 MAXEVILLE  
67 MILLERY  
68 MOINEVILLE  
69 MONT-L'ETROIT  
70 MONT-LE-VIGNOBLE  
71 MONT-SUR-MEURTHE  
72 MOUAVILLE  
73 NANCY  
74 NORROY-LES-PONT-A-MOUSSON  
75 ONVILLE  
76 OZERAILLES  
77 PAGNY-SUR-MOSELLE  
78 PANNES  
79 POMPEY  
80 PONT-A-MOUSSON  
81 PRENY  
82 PUXIEUX  
83 REHAINVILLER  
84 REMBERCOURT-SUR-MAD  
85 ROSIERES-AUX-SALINES  
86 SAINT-BAUSSANT  
87 SAINT-JULIEN-LES-GORZE  
88 SAINT-NICOLAS-DE-PORT  
89 SAULXURES-LES-VANNES  
90 SEICHEPREY

- 91 THIAUCOURT-REGNIEVILLE
- 92 THUMEREVILLE
- 93 TOUL
- 94 VALLEROY
- 95 VANDELAINVILLE
- 96 VANDIERES
- 97 VANDOEUVRE-LES-NANCY
- 98 VARANGEVILLE
- 99 VIGNEULLES
- 100 VILLE-SUR-YRON
- 101 VILLECEY-SUR-MAD
- 102 VILLETTE
- 103 VILLEY-SAINT-ETIENNE
- 104 WAVILLE
- 105 XAMMES

**ANNEXE 3**

**DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE**  
**CLASSEMENT SONORE**  
**DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES**

**CARTE DU RESEAU FERROVIAIRE**



**CLASSEMENT**

-  CATEGORIE 1
-  CATEGORIE 2
-  CATEGORIE 3

# 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>.** – 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>, 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<sup>er</sup> 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 avions 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  $D_{nT^*A^*I}$  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  $D_{nT^*A^*I}$  en dB.

Distance horizontale (m)	Distance																
	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  $\alpha$  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  $\alpha$  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 $\alpha$	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 aérodromes, 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](http://www.developpement-durable.gouv.fr)), les portes et fenêtres étant fermées et les systèmes d'occultation ouverts. La correction de durée de réverbération est calculée à partir des mesures de la durée de réverbération dans les locaux. L'isolement est conforme si la valeur mesurée est supérieure ou égale à la valeur exigée diminuée de l'incertitude I définie dans les arrêtés du 30 juin 1999 susvisés. »

**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<sup>er</sup> 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*

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

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