



<p><b>PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR DE LA VILLE DE RENNES</b></p>
---

**ANNEXE 4**

**Notice sur les prescriptions d'isolement acoustique  
dans les secteurs situés au voisinage des  
infrastructures de transports terrestres**

<b>LA PRISE EN COMPTE DU BRUIT LIE AUX INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES</b>
---

**1. Le cadre juridique**

Le cadre juridique et les réglementations en matière de lutte contre le bruit relèvent de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992.

Cette loi a pour objectif de "*prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions des bruits de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à leur environnement*". Dans ses articles, cette loi présente les différents domaines ainsi que les orientations à prendre en compte pour lutter contre le bruit :

- la limitation du bruit à la source pour les véhicules en application de la directive européenne n°92-97 du 10 novembre 1992.
- la gestion du trafic routier pour réduire les gênes,
- la prise en compte du bruit dans l'aménagement urbain par le développement de mesures préventives.

Différents textes concernent la mise en œuvre de la loi relative à la lutte contre le bruit :

- arrêté du 28 octobre 1994 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation.
- décret n° 95-20 du 9 janvier 1995 relatif aux caractéristiques acoustiques des constructions publiques (enseignement, santé, sport, loisirs, hôtels).
- décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des voies bruyantes. Il régit le recensement et le classement du niveau sonore des voies existantes ou en projet, lorsque ce dernier est suffisamment précis. Il conduit à définir des secteurs affectés par le bruit en vue d'imposer un certain niveau d'isolement acoustique pour les bâtiments qui seront construits dans ces secteurs. En ce sens, l'isolement requis devient une règle de construction à part entière dont le non-respect engage la responsabilité du titulaire du permis de construire. L'établissement du classement des infrastructures de transports terrestres relève du Préfet.
- arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières. Il fixe les seuils selon la sensibilité des zones prévues par le décret 95-21.
- décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation des nuisances sonores, des infrastructures nouvelles ou modifiées significativement. Il impose au maître d'ouvrage de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores ne dépassent pas des niveaux qui seront définis par arrêté.
- arrêté interministériel du 30 mai 1996 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur. Il définit les contraintes imposées sur les constructions neuves situées en bordure de certaines voies.

## **2. Les modalités du classement sonore des voies**

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres prévoit cinq catégories de voies selon le niveau de bruit qu'elles engendrent ; la catégorie 1 étant la plus bruyante. Le classement doit permettre une protection durable des futurs riverains à partir d'évaluation de trafic établie à l'horizon de 20 ans. Une zone d'incidences avec une largeur maximum est considérée de part et d'autre de chaque infrastructure classée. Elle correspond aux secteurs affectés par le bruit :

- catégorie 1 : 300 m
- catégorie 2 : 250 m
- catégorie 3 : 100 m
- catégorie 4 : 30 m
- catégorie 5 : 10m

Sont recensées et classées toutes les infrastructures de transports terrestres existantes ou en projet si ce dernier est suffisamment précis. Doivent être classées :

- les voies routières dont le trafic moyen journalier annuel est supérieur à 5000 véhicules par jour ;
- les voies ferroviaires interurbaines avec un trafic moyen supérieur à 50 trains par jour ;
- les voies ferroviaires urbaines avec un trafic moyen supérieur à 100 trains par jour ;
- les voies bus en site propre avec un trafic moyen supérieur à 100 autobus par jour.

Pour les infrastructures routières, les paramètres pris en compte pour le classement sont :

- le rôle de la voie,
- le nombre de files,
- le trafic prévu à l'horizon de 20 ans,
- la nature du tissu urbain bordant la voie,
- l'existence de rampe et le pourcentage de poids-lourds le cas échéant,
- la vitesse maximale autorisée.

## **3. La prise en compte dans le P.L.U.**

Au terme de la réalisation des études techniques, et conformément aux textes de loi rappelés ci-dessus, les infrastructures de transports terrestres de la commune de Rennes ont été recensées et classées selon cinq catégories. Ce classement permet de déterminer la largeur des secteurs qui sont affectés par le bruit de part et d'autre des infrastructures. L'arrêté préfectoral du 19 octobre 2004 qui fixe le classement sonore des voies ainsi que le plan au 1/10 000<sup>ème</sup> des zones concernées par cette réglementation sont annexés à la présente notice.

Les nouvelles dispositions contenues dans cet arrêté préfectoral remplacent le dispositif qui avait été institué par l'arrêté interministériel du 6 octobre 1978 (routes nationales et roades classées en voies de type I et II).

Désormais, les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit figurant sur le plan au 1/10 000<sup>ème</sup> joint à la présente notice doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs.

Ainsi, lorsqu'un projet de construction se situe dans un secteur affecté par le bruit, les éléments relatifs au classement sonore des voies qui figurent dans la présente annexe du PLU seront fournis au pétitionnaire à titre d'information. L'isolement acoustique étant une règle de construction, le titulaire d'un permis de construire s'engage à respecter l'isolement de façade requis.

Il appartient par la suite au maître de l'ouvrage de définir le niveau de cet isolement acoustique. Celui-ci est déterminé à partir d'une méthode forfaitaire simplifiée décrite dans l'arrêté du 30 mai 1996. Il dépend des facteurs suivants :

- la catégorie de l'infrastructure,
- la nature et la hauteur du bâtiment,
- la distance du bâtiment par rapport à la voie,
- l'occupation du sol entre le bâtiment et l'infrastructure.

Les services de l'Etat ont en charge le contrôle du respect de la réglementation acoustique, dans le cadre plus général du contrôle du règlement de la construction.

