

La directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 a été transposée par l'ordonnance no 2004-1199 du 12 novembre 2004 et complétée début 2006 par différents textes d'application suite à la ratification de cette ordonnance. Les textes résultant de la transposition sont les suivants :

- code de l'Environnement (articles L 572-1 et suivants),
  - décret n°2006-361 du 24 mars 2006,
  - arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Ces textes ont fixé les bases d'une nouvelle politique dont l'objet est de prévenir, supprimer ou limiter les bruits susceptibles de causer un trouble excessif aux personnes, de nuire à leur santé et de porter atteinte à l'environnement.

Les infrastructures de transports terrestres sont notamment à l'origine de ces nuisances acoustiques.  
L'article L 571-10 du code de l'environnement pose les principes de la prise en compte de ces nuisances.

Les bâtiments à construire dans un secteur affecté par le bruit doivent être isolés en fonction de leur exposition sonore.  
Il n'y a pas d'inconstructibilité liée au bruit. Le constructeur du bâtiment détermine l'isolation en s'appuyant soit sur une valeur forfaitaire, soit sur un calcul spécifique qu'il doit mener.  
Il s'agit de protéger les futurs habitants, éventuels riverains d'une infrastructure de transports terrestres, en imposant aux constructeurs des normes d'isolement acoustiques adaptées.

Les infrastructures de transports terrestres sont classées en cinq catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Des secteurs sont ainsi définis (document graphique joint). Un secteur affecté par le bruit est une zone qui s'étend de part et d'autre de l'infrastructure classée (jusqu'à 300 m maximum pour la catégorie 1).

Les infrastructures concernées par le classement sont :

- les routes et rues écoulant à terme plus de 5 000 véhicules par jour ;
- les voies de chemin de fer interurbaines de plus de 50 trains par jour ;
- les voies de chemin de fer urbaines de plus de 100 trains par jour ;
- les lignes de transports en commun en site propre de plus de 100 autobus ou rames par jour ;
- les infrastructures en projet.

En application de la loi du 31 décembre 1992 un arrêté préfectoral portant sur le classement des voies nationales, autoroute, SNCF, de transport terrestre est intervenu le 31 décembre 2001. A l'intérieur des périmètres désignés par cet arrêté, s'appliquent les dispositions du **décret n° 95-21 du 9 janvier 1995** ainsi que de 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.

L'arrêté du 30 mai 1996 précise notamment les critères permettant de déterminer la valeur minimale de l'isolement acoustique de façade des bâtiments d'habitation nouvellement édifiés au sein des secteurs exposés au bruit en raison de la proximité d'infrastructures terrestres.

**La commune de LIGUGE est concernée par cet arrêté préfectoral au titre de :**

- **La RN10**, au nord de la RD611, classée en catégorie 1 pour laquelle la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure est de 300 mètres ;
- **La RN10**, au sud de la RD611, classée en catégorie 2 pour laquelle la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure est de 250 mètres ;
- **La RD611 et la RD4**, pour la section entre Saint-Benoît et Givray /Les Deux Croies, classées en catégorie 3 pour laquelle la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure est de 100 mètres ;
- **La RD4**, en traverse du bourg, classées en catégorie 4 pour laquelle la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure est de 30 mètres ;
- La ligne **SNCF Paris-Bordeaux**, classée en catégorie 1 pour laquelle la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure est de 300 mètres ;

A toutes fins utiles, il est rappelé que la détermination précise du secteur affecté par le bruit, se calcule à partir de la **limite extérieure** de l'emprise de chaussée de la voie concernée (et non à partir de l'axe).

***Dans ces secteurs affectés par le bruit, les responsables des bâtiments à construire devront respecter une valeur d'isolation minimale pour protéger les futurs habitants des nuisances sonores et leur offrir des conditions de confort acceptables.***

***Cet isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996.***