

AUTRES PRESCRIPTIONS

Les risques

I) Dossier Départemental des Risques Majeurs, approuvé par l'arrêté préfectoral n°2005/01/420

1) Risques naturels

- Risque Inondations
- Risques liés aux feux de forêt

2) Risques technologiques

- Transport de matières dangereuses

II) Autres risques

- Risque Incendie
- Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

I) DOSSIER DEPARTEMENTAL DES RISQUES MAJEURS

La loi du 13 août 2004 est venue parachever un processus engagé depuis le début des années 2000 tendant à moderniser fondamentalement la sécurité civile. Au terme de l'article 1 « La sécurité civile a pour objet la prévention des risques de toutes natures, l'information et l'alerte les populations ainsi que la protection des personnes, des biens et de l'environnement contre les accidents, les sinistres et les catastrophes. »

Un des premiers objectifs de cette loi est de redonner toute sa place à l'engagement responsable du citoyen, qui doit devenir un acteur de la sécurité civile, susceptible de participer au traitement de la crise en appui des spécialistes, par exemple au sein d'une association ou comme membre de la réserve communale de sécurité civile.

Afin de l'associer au mieux et au plus tôt à sa propre sécurité, la loi de modernisation de la sécurité civile vient compléter la loi du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et prévoit dorénavant de façon expresse que l'information fait partie intégrante de la sécurité civile. Ainsi d'un droit légitime du citoyen, reconnu par la loi du 22 juillet 1987, l'information est devenue une obligation pour les pouvoirs publics.

Le dossier départemental des risques majeurs (DDRM), approuvé par l'arrêté préfectoral n° 2005/01/420 constitue, dans ce cadre, la contribution des services de l'Etat à la connaissance de l'aléa.

1) les risques naturels

LE RISQUE « INONDATION »

DÉFINITION :

Une inondation est une submersion plus ou moins rapide d'une zone, avec des hauteurs d'eau variables. Elle est due à une augmentation du débit d'un cours d'eau ou à une concentration des ruissellements provoqués par des pluies importantes en durée ou en intensité.

MANIFESTATION :

Elle peut se produire par :

- un **débordement** du cours d'eau, une remontée de la nappe phréatique, une stagnation des eaux pluviales, une rupture ou une submersion d'une digue de protection. C'est une inondation de type plaine,
- des **crues** torrentielles,
- un **ruissellement** en secteur urbain,
- une **tempête** en zone littorale.

INTENSITÉ :

L'ampleur de l'inondation est fonction de :

- l'**intensité** et la **durée** des précipitations,
- la **surface** et la **pente** du bassin versant,
- la **couverture** végétale et la **capacité** d'absorption du sol, (elle-même liée à l'état de la saturation par les pluies antérieures),
- la présence d'**obstacles** à la circulation des eaux.

Elle peut être aggravée, à la sortie de l'hiver par la fonte des neiges.

MESURES DE PREVENTION :

Le PPRI approuvé par arrêté préfectoral n°2004-01-444 en date du 24 février 2004, a été annulé par jugement du Tribunal Administratif de Montpellier en date du 4 octobre 2005, devenu définitif.

Le Plan Local d'Urbanisme prend en compte cette annulation en procédant à la suppression des zones rouges et des zones bleues.

Toutefois les secteurs, dans lesquels un risque d'inondation a été relevé d'après les études techniques et historiques effectuées lors de l'élaboration du PPRI, ont été conservés et identifiés par la référence « ZI » (Zone Inondable) portée aux documents graphiques et au règlement.

Dans ces zones, les autorisations d'urbanisme pourront être refusées ou accordées assorties de prescriptions spéciales, en application des dispositions de l'article R.111-2 du Code de

l'Urbanisme (article d'ordre public applicable cumulativement avec les dispositions du PLU), selon l'étendue des risques d'inondation.

LE RISQUE « FEU DE FORÊT »

DÉFINITION :

On parle de « feu de forêt méditerranéenne » lorsque l'incendie a atteint, et ce quelle que soit la surface parcourue, des forêts, landes, garrigues ou maquis d'une surface minimale d'un hectare d'un seul tenant, et qu'une partie au moins des étages arbustifs ou arborés est touchée.

Un incendie de forêt est un phénomène qui échappe au contrôle de l'homme, tant en durée qu'en étendue.

Pour qu'il y ait inflammation ou combustion, trois facteurs doivent être réunis, chacun en proportions convenables :

- 1 - un combustible qui peut être n'importe quel matériau pouvant brûler,
- 2 - une source externe de chaleur (flamme ou étincelle),
- 3 - de l'oxygène, nécessaire pour alimenter le feu.

La carte de risque du Dossier Départemental des Risques Majeurs approuvé par l'arrêté préfectoral n° **2005/01/420**, classe la commune de Baillargues comme ayant un niveau statistique de risque feux de forêt faible.

2) Les risques technologiques

TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

DÉFINITION :

Le risque de transport de matières dangereuses est consécutif à un accident se produisant lors du transport de matières dangereuses, soit par unité mobile (voie routière, ferroviaire, fluviale ou maritime) ou soit par lien fixe (gazoduc, oléoduc...) Il peut entraîner des conséquences graves, voire irrémédiables pour la population, les biens et l'environnement.

MANIFESTATIONS :

Le transport des matières dangereuses représente environ la moitié des accidents majeurs constatés au cours de la dernière décennie.

Les produits dangereux sont nombreux, ils peuvent être **inflammables, toxiques, explosifs, corrosifs ou radioactifs.**

Les principaux dangers liés aux transports de matières dangereuses sont :

- **l'explosion** occasionnée par un choc avec étincelles, par le mélange de produits avec des risques de traumatismes directs ou par onde de choc,
- **l'incendie** à la suite d'un choc, d'un échauffement, d'une fuite avec des risques de brûlures et d'asphyxie,
- **la dispersion** dans l'air (nuage toxique), l'eau et le sol de produits dangereux avec risques d'intoxication par inhalation, par ingestion ou par contact.

Ces manifestations peuvent être associées ou interférer l'une sur l'autre (par effet de domino)

Le Dossier Départemental des Risques Majeurs approuvé par l'arrêté préfectoral n° 2005/01/420, indique que ce risque concerne 4 infrastructures sur la commune de Baillargues :

- **L'autoroute A9**
- **La Route Nationale 113**
- **La voie ferrée SNCF**
- **Le Gazoduc.**

II) AUTRES RISQUES

LE RISQUE « INCENDIE »

PRESCRIPTIONS TECHNIQUES GENERALES

RELATIVES AUX CONTRAINTES LIEES A L'ACCESSIBILITE DES ENGINS DE SECOURS ET A L'ORGANISATION DE LA DEFENSE INCENDIE

ACCESSIBILITE :

1) Afin de permettre la circulation et l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie, les voiries devront avoir les **caractéristiques minimales** ci-après :

- largeur minimale de la bande de roulement : 3,00 mètres, (bandes réservées au stationnement exclues),
- force portante pour un véhicule de 130 kilo Newtons (dont 40 kN sur l'essieu avant et 90 kN sur l'essieu arrière, ceux-ci étant distants de 4,50 mètres),
- rayon intérieur des tournants 11 mètres minimums,
- pente inférieure à 15 %
- hauteur libre autorisant le passage d'un véhicule de 3,50 m de hauteur.

1.1 - En ce qui concerne tous les nouveaux projets de réalisations d'établissements recevant du public ou d'établissements recevant du public ou d'établissement classés pour la protection de l'environnement, le nombre et la largeur des voies de circulation seront déterminés par le S.D.I.S. en fonction de la catégorie de l'établissement, lors de l'examen des dossiers d'autorisation d'exploiter ou de permis de construire.

1.2 - Point de retournement : lorsqu'un projet de voirie en impasse d'une longueur supérieure à 100 mètres, (ex. projet de lotissement), est destinée à desservir exclusivement des habitations de 1^{ère} ou 2^{ème} famille, le S.D.I.S. imposera au concepteur du projet de prévoir à l'extrémité de cette voie une zone de retournement utilisable par les véhicules d'incendie.

Les voiries en impasse destinées à desservir tous les autres types de projets d'urbanisme ne sont pas admises.

Cette plate-forme, (Té de retournement, placette circulaire) doit comporter des tournants dont le rayon intérieur doit être \geq à 11 mètres et le rayon extérieur \geq 15,5 mètres (*).

() Calcul du rayon extérieur minimum : rayon intérieur 11 mètres + bande de roulement de 3 mètres + sur largeur de : 15/11 soit 1,36 m = 15,36 mètres arrondis à 15,50 m.*

1.3 - Pour les constructions situées à plus de 80 mètres de l'entrée normale de la parcelle depuis la voie publique, il devra être conservé un accès au bâtiment d'une largeur minimale de 3 mètres, d'une hauteur minimale de 3,50 mètres et d'une surface à la force portante suffisante pour supporter le passage d'un véhicule de lutte contre l'incendie.

1.4 - Tous les projets d'installation de bornes rétractables, de barrières ou tout autre dispositif interdisant temporairement ou non la circulation automobile sur les voies utilisées par les Sapeurs-pompiers lors des interventions de secours, doivent être soumis à l'avis technique du S.D.I.S.

MOYENS DE SECOURS

RISQUES COURANTS

2) Les moyens de défense contre le risque courant d'incendie sont déterminés par la réglementation visée (voir dernière page de l'annexe).

Il en résulte globalement que les sapeurs-pompiers doivent pouvoir disposer en tout endroit et en tout temps d'un minimum de 120 m³ d'eau utilisable en 2 heures.

Ces besoins en eau peuvent être satisfaits soit, à partir du réseau de distribution existant, soit à partir de points d'eau naturels ou artificiels.

La densité d'implantation, la distance entre deux hydrants(*) et entre l'hydrant et le risque courant à couvrir, la simultanéité des débits sur 2 hydrants successifs sont déterminés dans les prescriptions techniques particulières ci-après, en fonction des zones de P.L.U.

() On appelle « hydrant » un poteau d'incendie ou une bouche d'incendie.*

RISQUES PARTICULIERS IMPORTANTS

3) Tous les nouveaux projets d'urbanisme tels que :

- les quartiers à densité d'occupation élevée,
- les installations classées pour la protection de l'environnement (I.C.P.E.) soumises à autorisation d'exploiter,
- les établissements recevant du public (E.R.P.),
- les habitations de plus de 2 niveaux, *les sites présentant des difficultés particulières pour l'intervention des services de secours

devront faire l'objet d'une analyse technique particulière qui sera réalisée par un instructeur désigné par le Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours

lors de la demande de permis de construire ou de la demande d'autorisation d'exploiter.

3.1. – Le risque important d'incendie sera alors apprécié en fonction de la nature de l'établissement ou de l'exploitation, des quantités des produits stockés ou des flux.

Les établissements à risque important sont déterminés par la réglementation, ce sont par exemple :

- les **ERP de type M et T non sprinklés**, (arrêté ministériel du 25/06/80)
- toutes les **Installations Classées pour la Protection de l'Environnement** soumises à autorisation d'exploiter (Code de l'Environnement),
- les **entrepôts** (I.C.P.E.) soumis à simple déclaration.

Les autres établissements, sauf cas particuliers et définis comme tels par le S.D.I.S., sont à risque courant (voir le point 2).

3.2. – Lorsque l'aléa et/ou l'enjeu sont importants, et pour tous les nouveaux projets d'urbanisme cités au point 3 ci-dessus, les besoins en eau seront définis, au cas par cas par le Service Départemental d'Incendie et de Secours (S.D.I.S.).

3.3. – Le volume d'eau total nécessaire à l'extinction de l'incendie sera calculé par le S.D.I.S. en regard du nombre des lances nécessaires à l'extinction de la **cellule (*) la plus défavorisée**, et cela, sur une période de 2 heures.

() On appelle « cellule », la superficie à défendre en cas d'incendie déterminée par la superficie au sol de la plus grande surface non recoupée au sens réglementaire du terme, soit par un mur coupe feu de degré 2 heures minimum ou un espace libre (allée) d'une largeur de 8 mètres minimum.*

3.4. – En complément des hydrants existants et en adéquation avec les possibilités du réseau de distribution d'eau, **l'implantation de nouveaux P.I. ou B.I. pourra être demandée**.

Le réseau de distribution d'eau doit être capable de fournir les **débats simultanés** nécessaires aux hydratants défendant chacun des établissements concernés (voir le point 3.5 suivant) ainsi qu'éventuellement leurs **systèmes d'extinction automatique** tels que les sprinkleurs.

Lorsque le réseau de distribution d'eau ne permettra pas de satisfaire les besoins en eau calculés par le S.D.I.S., il sera demandé au concepteur du projet, la mise en place **d'une ou plusieurs réserves d'eau**. L'utilisation de cette solution technique doit rester exceptionnelle.

3.5. – Dans le cas du risque important, la répartition de ces hydrants et/ou des réserves d'eau nécessaires sera au minimum :

- 1^{er} hydrant à 100 mètres au maximum de l'accès à la cellule la plus défavorisée,
- 2^{ème} hydrant obligatoire à moins de 150 mètres de ce premier point d'eau,
- distance linéaire maximale entre les hydrants : 150 mètres,
- simultanéité minimum des débits sur 3 hydrants consécutifs : 180 M³/h pendant 2 heures,
- les autres points d'eau nécessaires (hydrants ou réserves d'eau) selon le débit défini par l'étude technique du S.D.I.S. devront être situés dans un rayon de 400 mètres au maximum de l'accès principal de l'établissement concerné,
- réseau bouclé ou maillé indispensable.

EAU BRUTE

3.6. – **Les ressources privées en eau**, (sociétés privées de distribution d'eau brute) **ne peuvent pas être prises en compte par le S.D.I.S. comme moyens en eau disponibles pour la lutte contre l'incendie** des E.R.P., des I.G.H., des I.C.P.E. mentionnées au point 3.2 et des habitations de 3^{ème} et 4^{ème} famille.

En effet, la lutte contre l'incendie relève du service public obligatoire.

La fourniture par ces sociétés d'une prestation de distribution d'eau brute pouvant servir d'appoint à la lutte contre l'incendie ne s'inscrit nullement dans cette mission de service public et ne peut s'y substituer.

Dans tous les cas, les contrats avec ces sociétés prévoient des possibilités d'interruption de la fourniture de l'eau incompatible avec une permanence de protection.

POTEAUX D'INCENDIE

4) Les poteaux d'incendie doivent être d'un **diamètre minimum de 100 mm** et satisfaire aux dispositions des normes en vigueur (**NF S 61-213** pour les spécifications techniques et **NF S 62-200** pour les règles d'installations).

5) Les travaux de pose (ou de déplacement) des poteaux d'incendie ne se feront qu'après consultation écrite du S.D.I.S. avec fourniture des plans appropriés. Le chef de Centre de sapeurs-pompiers du C.S.P. MONTPELLIER sera destinataire des certificats de conformité.

6) Les canalisations devront, pour alimenter efficacement en débit et en pression les poteaux d'incendie considérés, être **au minimum d'un diamètre de 100 mm** et celles devant alimenter simultanément plusieurs poteaux d'incendie, être largement dimensionnées de manière à assurer le débit total correspondant.

7) – Les réservoirs (châteaux d'eau) devront contenir un volume d'eau total suffisant, et, avec la mise en œuvre éventuelle de pompes ou de sur presseurs, permettre d'assurer au moins le débit simultané demandé des poteaux d'incendie défendant la zone considérée pendant **2 heures au minimum**.

8) Le maillage du réseau de distribution est exigé dans les zones artisanales, dans les zones urbaines centrales.

Dans les autres zones péri-urbaines le maillage du réseau de distribution est vivement souhaité par le S.D.I.S. car il évite qu'une avarie mineure élimine la défense incendie de tout un secteur. Dans les zones rurales à habitats individuels diffus ou agricoles le maillage du réseau n'est pas imposé.

9) Les dépenses d'investissement et d'exploitation des hydrants du réseau public relèvent du budget général de la commune.

La **vérification de la conformité constante des poteaux et bouches d'incendie** aux spécifications des normes et les opérations d'entretien sont de la responsabilité de la commune en l'absence de convention de transfert de compétence vers le S.D.I.S.

Les contrôles de débit et de pression effectués régulièrement par les Sapeurs-pompiers demeurent facultatifs et ne sont pas de nature à engager la responsabilité du S.D.I.S.

La commune devra, au fur et à mesure de l'évolution de la consommation d'eau, de la modification ou de l'extension du réseau, vérifier si celui-ci est toujours en mesure de satisfaire les besoins du service incendie.

CONSULTATION DU SDIS

10) Le S.D.I.S. devra être consulté dans les plus rapides délais lors des projets ou travaux ayant une influence sur la distribution des secours tels que :

- projets d'aménagements de zones,
- installations Classées pour la Protection de l'Environnement,

- Etablissements Recevant du Public,
- lotissements,
- immeubles d’habitation de plus de 3 étages,
- camping,
- création de voirie,
- évolution des schémas de circulation,
- changement de dénomination des voies,
- modification des réseaux de distribution d’eau potable,
- **projets d’implantation, de suppression ou de déplacement de poteau d’incendie.**)

11) Le maître d’ouvrage ou le gestionnaire des projets cités au point 9 fera parvenir à :

Monsieur le Directeur

Service Départemental d’Incendie et de Secours de l’Hérault,

Service Prévision départemental

150, rue Super Nova

34570 VAILHAUGUES

par écrit les pièces suivantes (sous format A3 maximum) :

- description sommaire du projet (activités, nature des produits stockés, quantité),
- plan de masse avec nom des rues, au 1/2000^{ème} ou 1/1000^{ème},
- plan du réseau Alimentation Eau Potable (AEP) réseau actuel et réseau projeté,
- procès verbal de réception des travaux pour les poteaux incendie avec mention des valeurs de pression et de débits mesurés en simultané.

Cette liste est non limitative et le S.D.I.S. pourra demander au responsable du projet d’autres pièces qu’il jugera utiles à l’étude ou à la réalisation des plans d’interventions des Sapeurs-Pompiers.

12) Débroussaillage

Les dispositions des articles L 311.1, L 315.1, L 321.5.3, L 322.2, L 322.3 et L 322.5 du Code Forestier définissant notamment les contraintes liées au débroussaillage et à son maintien obligatoire, aux abords des constructions, des chantiers, travaux, et installations de toute nature **sur une profondeur de 50 mètres**, ainsi que les voies privées y donnant accès sur une profondeur de 10 m de part et d’autre de la voie, devront être respectées.

En particulier, les parties du territoire communal désignées par le Maire ou situées dans ou à moins de 200 mètres les zones sensibles définies par les services experts ou délimitées

dans le Plan de Prévention des Risques Naturels Incendie de Forêt (P.P.R.I.F.) devront être débroussaillés et maintenus en cet état en permanence.

Les terrains aménagés pour le camping ou le stationnement de caravanes et leurs abords (50 mètres), devront être débroussaillés et maintenus en cet état en permanence.

Les opérations de débroussaillage avec emploi ou non du feu doivent être accomplies avant le 15 avril de chaque année.

Zone urbaine à dominante d'habitats individuels ou groupés et petits collectifs, de densité moyenne à faible :

Densité minimum d'implantations des hydrants de 100 mm : 1 par carré de 4 hectares

Distance linéaire entre 2 hydrants : **200 mètres** au maximum par les voies carrossables,

Débit minimum de chaque hydrant : 1000 litres par minute sous une pression dynamique de 1 bar pendant 2 heures, conformément aux normes,

Distance maximale à parcourir sur un chemin praticable avec un dévidoir mobile entre un hydrant et l'accès principal du bâtiment le plus favorisé : **200 m** par les voies carrossables,

Réseau bouclé ou maillé indispensable.

Zone urbaine à vocation d'activités, industries, artisanats, commerces :

Défense incendie soumise à étude préalable du S.D.I.S.

Zone urbaine concernée par des équipements liés au tourisme, camping caravaning :

Défense incendie soumise à étude préalable du S.D.I.S.

Zones d'urbanisation future, parc d'activités, ZAE etc... :

Zone destinée à l'urbanisation à court terme : (réseaux existants),

Zone non équipée destinée à l'urbanisation à très court terme : (réseaux inexistant),

Zone non équipée destinée à l'implantation d'activités futures,

Zone non équipée destinée à de futures équipements publics : (urbanisation touristique, activités sportives ou culturelles)

Défense incendie soumise à étude préalable du S.D.I.S., au minimum identique à zone urbaine centrale en fonction des activités, des risques et des surfaces exposées. (Voir également point 3.5 des prescriptions générales pour les moyens en eau exigés pour le risque important.)

Zone d'habitats individuels diffus :

Défense incendie si possible par un hydrant normalisé ou si non par une réserve incendie de **120 m³ minimum** utilisable par les sapeurs-pompiers en tout temps et implanté à **400** mètres au maximum du lieu à défendre,

Si plusieurs points d'eau sont nécessaires : distance linéaire entre 2 points d'eau : **300** mètres au maximum,

Les territoires communaux comportant de nombreuses parties au couvert végétal sensible à l'incendie, bien que non soumis au décret 92-273 du 23 mars 1992, requièrent la mise en place de moyens de secours adaptés définis par le S.D.I.S.

Il est souhaitable d'informer les constructeurs dont le bâtiment se trouverait à plus de 100 m de l'entrée normale de la parcelle de conserver un **accès de 3 m** de largeur, de 3,50 m de hauteur et à la surface portante de nature à supporter le passage d'engin de secours.

En effet, si les véhicules de sapeurs-pompiers ne peuvent pénétrer sur une parcelle à cause d'une largeur d'accès insuffisante, le temps d'intervention pour feu s'en trouvera sensiblement augmenté.

Zones de richesses et économiques, agricole : (terrains réservés à l'exploitation agricole, élevage, exploitation des ressources du sous-sol, la forêt).

La réalisation de tout bâtiment lié à l'exploitation agricole doit entraîner une mise en place d'une défense incendie obligatoire par un hydrant normalisé ou une réserve incendie de **120 m³ minimum**, utilisable par les Sapeurs-pompiers en tout temps et implanté à **400 mètres** au maximum du lieu à défendre.

Zone naturelle à protéger, plage, espace vert, coupure d'urbanisation, site naturel, paysages ou écosystèmes, protection contre les risques naturels ou les nuisances :

La réhabilitation du bâti existant dès qu'elle nécessite un permis de construire doit entraîner la mise en place d'une défense incendie identique à la zone d'habitats individuels diffus.

Rappel : Toutes ces zones comportant des parties boisées devront être débroussaillées et entretenues conformément au Code Forestier et à l'arrêté préfectoral du 01 juin 1982.

ZONE PREVUE PERMETTANT L'INSTALLATION D'UN CAMPING :

Les dispositions des arrêtés préfectoraux du 02 juillet 1982 et du 13 mai 1996 définissant notamment les contraintes liées à l'accès des secours et les ressources en eau pour la lutte contre les incendies devront être respectées.

INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Trois établissements relèvent du régime des installations classées pour la protection de l'environnement, soumises à autorisation préfectorale et ne présentant pas de risques technologiques.

Nom de l'établissement	Activité
ANTIX	Produits en bois, fabrication d'ameublement
PROFILS SYSTEMES	Métallurgie des métaux non ferreux, traitement des surfaces
SRRHU	Regroupement, reconditionnement de déchets

Patrimoine archéologique

Cet inventaire et la carte des sites archéologiques reflètent l'état actuel des connaissances, ils ne préjugent en rien d'éventuelles découvertes à venir et sont susceptibles de mise à jour.

Site n°0 : Pont de Saint BRES

- pont routier du moyen âge
- Coordonnées du centre du site : X=736.525
Y=3152.855

Site n°1 : Aigue Vive

- Haut et Bas Empire
- Coordonnées du centre du site : X=734.150
Y=3152.180 rayon = 30 mètres

Site n°2 et 3 : Layrargues

- Gallo-romain et bâtiment moderne
- Coordonnées du centre du site : X=734.150
Y=3151.500 rayon = 100 mètres

Site n°4 : Voie Domitienne (tronçon)

- Voie gallo-romaine
- Coordonnées du centre du site : X=734.500
Y3153.640 emprise = 30 mètres

Site n°5 : Eglise Saint Antoine de Cadoule

- Protection juridique : inscription à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques le 13/02/1926

Site n°6 : Eglise Saint Julien et Sainte Bassilisse

- Protection juridique : inscription à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques le 28/06/1963

Site n°7 : Pont des Anes

- Parcelle BM 89, Habitat et plantation du Bas Empire au Moyen Age

Site n°8 : Parcelle BM 78

- Gué de voie de la République Romaine

Le Service Régional de l'archéologie exerce sa mission de conservation du patrimoine archéologique dans le cadre de la loi du 27 septembre 1941, validée par l'ordonnance n°45-2092 du 13 septembre 1945, de l'article R111-3-2 du Code de l'Urbanisme, de la loi n°2001-44 du 17 janvier 2001, décret 2002-89 du 16 janvier 2002 et du décret n°93-245 du 25 février 1993.

En application de la loi n°2001-44 du 17 janvier 2001 et des circulaires n°8784 du 12 octobre 1987 et n°2771 du 20 octobre 1993, sont susceptibles d'être soumises à des prescriptions visant à la protection du patrimoine archéologique :

- toute demande d'utilisation du sol, en particulier autorisations de construire, de lotir, de démolir, d'installations et travaux divers, ainsi que de certificats d'urbanisme concernant les secteurs objets de la liste et de la carte des zones archéologiques sensibles.
- Toute demande de même type concernant hors de ces zones des projets (en particulier ZAC) dont l'assiette correspond à des terrains de plus d'un hectare d'emprise.

PROJET D'INTERET GENERAL

La ligne LGV Méditerranée

La ligne nouvelle TGV Méditerranée a été déclarée d'utilité publique le 31 mai 2004.

Le projet de ligne nouvelle Languedoc Roussillon a été déclaré projet d'intérêt général (PIG) par arrêté préfectoral n°2000-I-4353 du 29 décembre 2000.

L'ensemble des terrains concernés par ces deux décisions sont inscrit en emplacement réservé.

Gestionnaire :

**Réseau Ferré de France
Mission Ligne nouvelle Languedoc Roussillon
185 Rue Léon Blum
BP9552
34043 MONTPELLIER Cedex1**

Le dédoublement de l'autoroute A9

Le projet de dédoublement de l'A9 a été déclaré d'utilité publique par le décret du 30 avril 2007.

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE L'ÉQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

Décret du 30 avril 2007 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux de construction du dédoublement de l'autoroute A 9 au droit de Montpellier, compris entre Lunel-Viel, à l'est, et Fabrègues, à l'ouest, et sur le territoire des communes de Baillargues, Castries, Fabrègues, Lattes, Lunel-Viel, Mauguio, Montpellier, Saint-Aunès, Saint-Brès, Saint-Geniès-des-Mourgues, Saint-Jean-de-Védas, Valergues et Vendargues dans le département de l'Hérault et portant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Baillargues, Castries, Fabrègues, Lattes, Lunel-Viel, Mauguio, Montpellier, Saint-Aunès, Saint-Brès, Saint-Geniès-des-Mourgues, Saint-Jean-de-Védas, Valergues et Vendargues dans le département de l'Hérault

NOR : *EQUR0751827D*

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu le code du domaine de l'Etat ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1 à L. 122-3, L. 123-1 à L. 123-16, L. 214-1 à L. 214-7, ensemble les décrets n° 93-742 et n° 93-743 du 29 mars 1993 modifiés, les articles L. 220-1, L. 220-2, L. 414-4, L. 571-9, ensemble le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995, et les articles R. 122-1 à R. 122-3, R. 123-1 à R. 123-23 ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment son article R. 15-1 ;

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Vu le code de la route ;

Vu le code rural, notamment ses articles L. 112-2, L. 112-3, L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-38 et R. 352-1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 123-16, R. 123-17, R. 123-23 à R. 123-25 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 122-1 et L. 122-4 ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs, notamment son article 14, et le décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour son application ;

Vu les plans locaux d'urbanisme des communes de Baillargues, Castries, Fabrègues, Lattes, Lunel-Viel, Mauguio, Montpellier, Saint-Aunès, Saint-Brès, Saint-Geniès-des-Mourgues, Saint-Jean-de-Védas, Valergues et Vendargues ;

Vu le procès-verbal de clôture de l'instruction mixte à l'échelon central en date du 21 juillet 2004 ;

Vu les lettres du préfet de l'Hérault en date du 20 janvier 2005 par lesquelles le conseil régional de Languedoc-Roussillon, le conseil général de l'Hérault, la chambre d'agriculture de l'Hérault, la chambre des métiers de l'Hérault, la chambre de commerce et d'industrie de l'Hérault, les maires des communes de Baillargues, Castries, Fabrègues, Lattes, Lunel-Viel, Mauguio, Montpellier, Saint-Aunès, Saint-Brès, Saint-Geniès-des-Mourgues, Saint-Jean-de-Védas, Valergues et Vendargues ont été informés de la mise en œuvre de la procédure prévue par les articles L. 123-16 et R. 123-23 du code de l'urbanisme en vue de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de ces communes ;

Vu la décision du président du tribunal administratif de Montpellier en date du 15 mars 2005 désignant les membres de la commission d'enquête ;

Vu l'arrêté du préfet de l'Hérault en date du 19 juillet 2005 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de construction du dédoublement de l'autoroute A 9 au droit de Montpellier et à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Baillargues, Castries, Fabrègues, Lattes, Lunel-Viel, Mauguio, Montpellier, Saint-Aunès, Saint-Brès, Saint-Geniès-des-Mourgues, Saint-Jean-de-Védas, Valergues et Vendargues ;

Vu l'arrêté du préfet de l'Hérault en date du 17 novembre 2005 prolongeant la durée de l'enquête publique jusqu'au 9 décembre 2005 ;

Vu l'avis de la chambre d'agriculture de l'Hérault du 19 décembre 2003 ;

Vu l'avis de l'Institut national des appellations d'origine du 22 décembre 2003 ;

Vu l'avis du centre régional de la propriété forestière du 30 décembre 2003 ;

Vu les autres pièces du dossier de l'enquête publique ouverte sur le projet et les conclusions de la commission d'enquête en date du 27 mars 2006 ;

Vu le procès-verbal de la réunion tenue le 1^{er} mars 2005 en application de l'article R. 123-23 du code de l'urbanisme et portant sur la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Baillargues, Castries, Fabrègues, Lattes, Lunel-Viel, Mauguio, Montpellier, Saint-Aunès, Saint-Brès, Saint-Geniès-des-Mourgues, Saint-Jean-de-Védas, Valergues et Vendargues ;

Vu les lettres du préfet de l'Hérault en date du 13 avril 2006 demandant aux maires des communes de Castries, Fabrègues, Montpellier, Saint-Brès, Saint-Geniès-des-Mourgues et Vendargues d'inviter le conseil municipal de ces communes à délibérer dans un délai de deux mois sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de leur commune ;

Vu les délibérations émises par les conseils municipaux de Baillargues le 1^{er} juin 2006, Lattes le 18 mai 2006, Lunel-Viel le 6 juin 2006, Mauguio le 22 mai 2006, Saint-Aunès le 23 mai 2006, Saint-Jean-de-Védas le 1^{er} juin 2006 et Valergues le 9 juin 2006 sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme de leur commune ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. – Sont déclarés d'utilité publique et urgents les travaux de construction du dédoublement de l'autoroute A 9 au droit de Montpellier, compris entre Lunel-Viel, à l'est, et Fabrègues, à l'ouest, dans le département de l'Hérault, conformément au plan au 1/24 800 et au document annexés au présent décret (1).

Art. 2. – Les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux devront être réalisées dans un délai de dix ans à compter de la publication du présent décret.

Art. 3. – Le maître d'ouvrage sera tenu de remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles par l'exécution de ces travaux dans les conditions prévues par les articles L. 123-24 à L. 123-26, L. 352-1, R. 123-30 à R. 123-38 et R. 352-1 et suivants du code rural.

Art. 4. – Le présent décret emporte mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes de Baillargues, Castries, Fabrègues, Lattes, Lunel-Viel, Mauguio, Montpellier, Saint-Aunès, Saint-Brès, Saint-Geniès-des-Mourgues, Saint-Jean-de-Védas, Valergues et Vendargues, dans le département de l'Hérault, conformément aux plans et documents annexés au présent décret (1).

Les maires de chacune des communes mentionnées à l'alinéa précédent procéderont aux mesures de publicité prévues au premier alinéa de l'article R. 123-25 du code de l'urbanisme.

Art. 5. – Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 30 avril 2007.

DOMINIQUE DE VILLEPIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre des transports, de l'équipement,
du tourisme et de la mer,*

DOMINIQUE PERBEN

(1) Il peut être pris connaissance de ces documents ainsi que du document prévu au 3 de l'article L. 11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique exposant les motifs de la décision au siège de la direction régionale de l'équipement de Languedoc-Roussillon, 520, allée Henri-II-de-Montmorency, 34064 Montpellier Cedex 2.

Zones Inondables – ZI

1.1 Processus conduisant aux crues et aux inondations :

Une crue est une augmentation rapide et temporaire du débit d'un cours d'eau au-delà d'un certain seuil. Elle est décrite à partir de trois paramètres : le débit, la hauteur d'eau et la vitesse du courant. En fonction de l'importance des débits, une crue peut être contenue dans le lit mineur ou déborder dans le lit moyen ou majeur.

Une inondation désigne un recouvrement d'eau qui déborde du lit mineur ou qui afflue dans les talwegs ou les dépressions (y compris les remontées de nappes, les ruissellements résultant de fortes pluies sur des petits bassins versants...).

1.1.1/ La formation des crues et des inondations :

Différents éléments participent à la formation et à l'augmentation des débits d'un cours d'eau :

L'eau mobilisable :

Il peut s'agir de la fonte de neiges ou de glaces au moment d'un redoux, de pluies répétées et prolongées ou d'averses relativement courtes qui peuvent toucher la totalité de petits bassins versants de quelques kilomètres carrés.

Le ruissellement :

Le ruissellement dépend de la nature du sol et de son occupation en surface. Il correspond à la part de l'eau qui n'a pas été interceptée par le feuillage, qui ne s'est pas évaporée et qui n'a pas pu s'infiltrer, ou qui resurgit après infiltration (phénomène de saturation du sol).

Le temps de concentration :

Le temps de concentration est la durée nécessaire pour qu'une goutte d'eau ayant le plus long chemin hydraulique à parcourir parvienne jusqu'à l'exutoire. Il est donc fonction de la taille et de la forme du bassin versant, de la topographie et de l'occupation des sols.

La propagation de la crue :

L'eau de ruissellement se rassemble dans un axe drainant où elle forme une crue qui se propage vers l'aval ; la propagation est d'autant plus ralentie que le champ d'écoulement est plus large et que la pente est plus faible.

Le débordement:

Le débordement se produit quand il y a propagation d'un débit supérieur à celui que peut évacuer le lit mineur.

1.1.2/ Les facteurs aggravant les risques :

Les facteurs aggravants sont presque toujours dus à l'intervention de l'homme, Ils résultent notamment de :

L'implantation des personnes et des biens dans le champ d'inondation :

Non seulement l'exposition aux risques est augmentée mais, de plus, l'imperméabilisation des sols due à l'urbanisation favorise le ruissellement au détriment de l'infiltration et augmente l'intensité des écoulements. L'exploitation des sols a également une incidence : la présence de vignes (avec drainage des eaux de pluie sur les pentes) ou de champs de maïs plutôt que des prairies contribue à un écoulement plus rapide et diminue le temps de concentration des eaux vers l'émissaire.

La défaillance des dispositifs de protection :

Le rôle de ces dispositifs est limité. Leur efficacité et leur résistance sont fonction de leur mode de construction, de leur gestion et de leur entretien, ainsi que de la crue de référence pour laquelle ils ont été dimensionnés. En outre, la rupture ou la submersion d'une digue peut parfois exposer davantage la plaine alluviale aux inondations que si elle n'était pas protégée.

Le transport et le dépôt de produits indésirables :

Il arrive que l'inondation emporte puis abandonne sur son parcours des produits polluants ou dangereux, en particulier en zone urbaine. C'est pourquoi il est indispensable que des précautions particulières soient prises concernant leur stockage.

La formation et la rupture d'embâcles :

Les matériaux flottants transportés par le courant (arbres, buissons, caravanes, véhicules...) s'accumulent en amont des passages étroits au point de former des barrages qui surélèvent fortement le niveau de l'eau et, en cas de rupture, provoquent une onde puissante et dévastatrice en aval.

La surélévation de l'eau en amont des obstacles :

La présence de ponts, remblais ou murs dans le champ d'écoulement provoque une surélévation de l'eau en amont et sur les côtés qui accentue les conséquences de l'inondation : accroissement de la durée de submersion, création de remous et de courants...

1.2 Les conséquences des inondations :

1.2.1/ La mise en danger des personnes

C'est le cas notamment s'il n'existe pas de système d'alerte (annonce de crue) ni d'organisation de l'évacuation des populations, ou si les délais sont trop courts, en particulier lors de crues rapides ou torrentielles. Le danger se manifeste par le risque d'être

emporté ou noyé en raison de la hauteur d'eau ou de la vitesse d'écoulement, ainsi que par la durée de l'inondation qui peut conduire à l'isolement de foyers de population.

1.2.2/ L'interruption des communications

En cas d'inondation, il est fréquent que les voies de communication (routes, voies ferrées...) soient coupées, interdisant les déplacements de personnes ou de véhicules. Par ailleurs, les réseaux enterrés ou de surface (téléphone, électricité...) peuvent être perturbés. Or, tout ceci peut avoir des conséquences graves sur la diffusion de l'alerte, l'évacuation des populations et l'organisation des secours.

1.2.3/ Les dommages aux biens et aux activités

Les dégâts occasionnés par les inondations peuvent atteindre des degrés divers, selon que les biens ont été simplement mis en contact avec l'eau (traces d'humidité sur les murs, dépôts de boue) ou qu'ils ont été exposés à des courants ou coulées puissants (destruction partielle ou totale). Les dommages mobiliers sont plus courants, en particulier en sous-sol et rez-de-chaussée.

Les activités et l'économie sont également touchées en cas d'endommagement du matériel, pertes agricoles, arrêt de la production, impossibilité d'être ravitaillé.

1956 : Cet événement pluvieux concernant le bassin versant de la Cadoule a surtout marqué les esprits à Castries où l'eau est passée au-dessus du pont des Bannières en amont de la commune et à générer des vitesses d'écoulement très importantes.

Novembre 1963 : Cette crue est celle qui a engendré le plus de dégâts et de traumatisme depuis la crue de 1907, elle concerne les bassins du Bérange et de la Viredonne. Le débit de cette crue a été estimé à 170m³/s au niveau du canal Bas Rhône. Elle représente la crue la plus importante connue à Mudaison, Baillargues, Saint-Drézéry, Sussargues et a provoqué l'inondation de vastes plaines agricoles (essentiellement sur les communes de Mudaison et Lansargues). A Saint-Brès et Lansargues les eaux ont dépassé les centres de village. Lansargues fut le village le plus touché, l'eau ayant traversée la place de la mairie, des vitesses très importantes ont également pu être remarquées au niveau de l'actuel passage à gué sur la RD189.

Cette crue a donné lieu à des aménagements importants dans les communes concernées au niveau du lit mineur (recalibrage...) mais également de nombreux remaniements d'ouvrages hydrauliques (augmentation de la section des ponts, mise en place de passage à gué,...).

1987 : Cette crue a épargné le bassin du Bérange et a été estimée comme décennale à Valergues. C'est la deuxième crue la plus importante à Lansargues. Crue la plus remarquable sur le Valentibus, elle n'a pourtant causé que des débordements localisés.

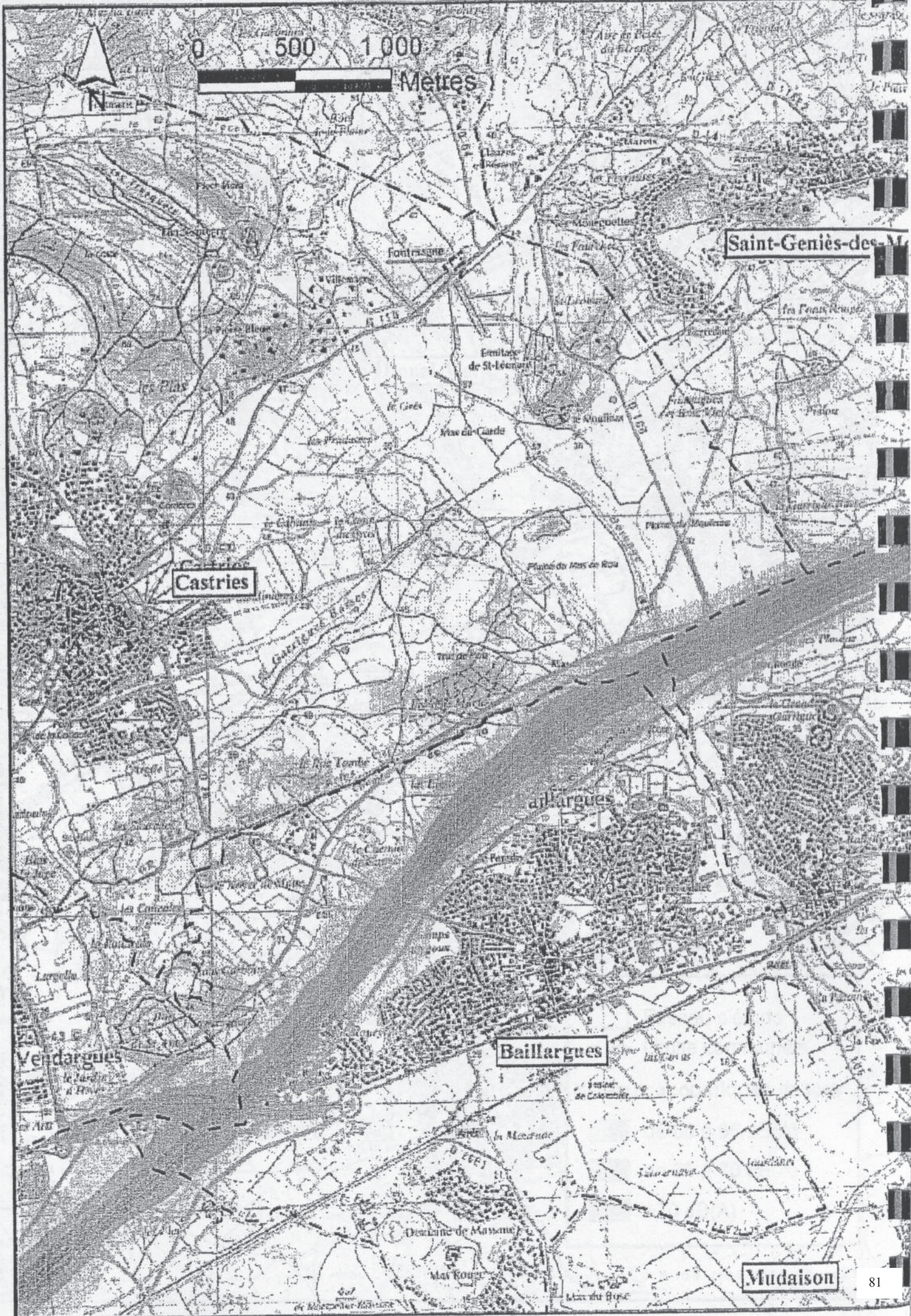
Octobre 1994 : la plus récente et sans doute la moins débordante, elle concerne les bassins de la Cadoule, du Bérange et des Dardaillons et se traduit essentiellement par des débordements localisés mais parfois notables du lit mineur.

ANALYSE DU RISQUE AU NIVEAU COMMUNAL

La commune de Baillargues est concernée par deux rivières majeures que sont; la Cadoule (au niveau de sa limite de commune avec Saint-Aunès) en rive gauche et le Bérage (au niveau de sa limite de commune avec Saint-Brès) en rive droite. L'agglomération de Baillargues reçoit également le ruisseau du Merdançon à l'Ouest. Tous ces cours d'eau sont modélisés sur l'ensemble de la commune (sauf le Merdançon qui n'est modélisé qu'en zone urbaine).

La Cadoule traverse le golf de Massane qui accueille un quartier résidentiel, les constructions sont limitées mais touchées par les crues et même gravement pour certaines d'entre elles en amont du chemin de la Poste ; toute l'allée du Soleil Couchant est en zone rouge. Le terrain dans son ensemble est très irrégulier et comporte des zones où les hauteurs d'eau peuvent être très importantes (supérieure à 1.5m). Le remblai SNCF, en amont, crée une surélévation importante du niveau d'eau, d'autant plus grande que les ouvrages de décharge en rive droite fonctionnent mal du fait de leur mauvais entretien. D'autre part, les risques d'embâcles au droit de l'ouvrage SNCF sont grands du fait de la forte végétation des berges en amont.

Le Bérage provoque lui aussi des débordements importants. Notamment en aval de la RN113-voie ferrée, ceci provient de la faible capacité d'évacuation du Bérage accentué par le relief peu marqué du champ d'inondation. On remarquera que le remblai (-1m) du chemin reliant le domaine de la Pascale à la RD106 joue un rôle de barrage. Ce domaine représente la seule habitation concernée par les inondations en aval de la RN113. En amont, le champ d'inondation est plus faible qu'à l'aval. En effet, le relief du lit mineur y est plus marqué, les hauteurs de submersion sont alors plus importantes (2m).



Castries

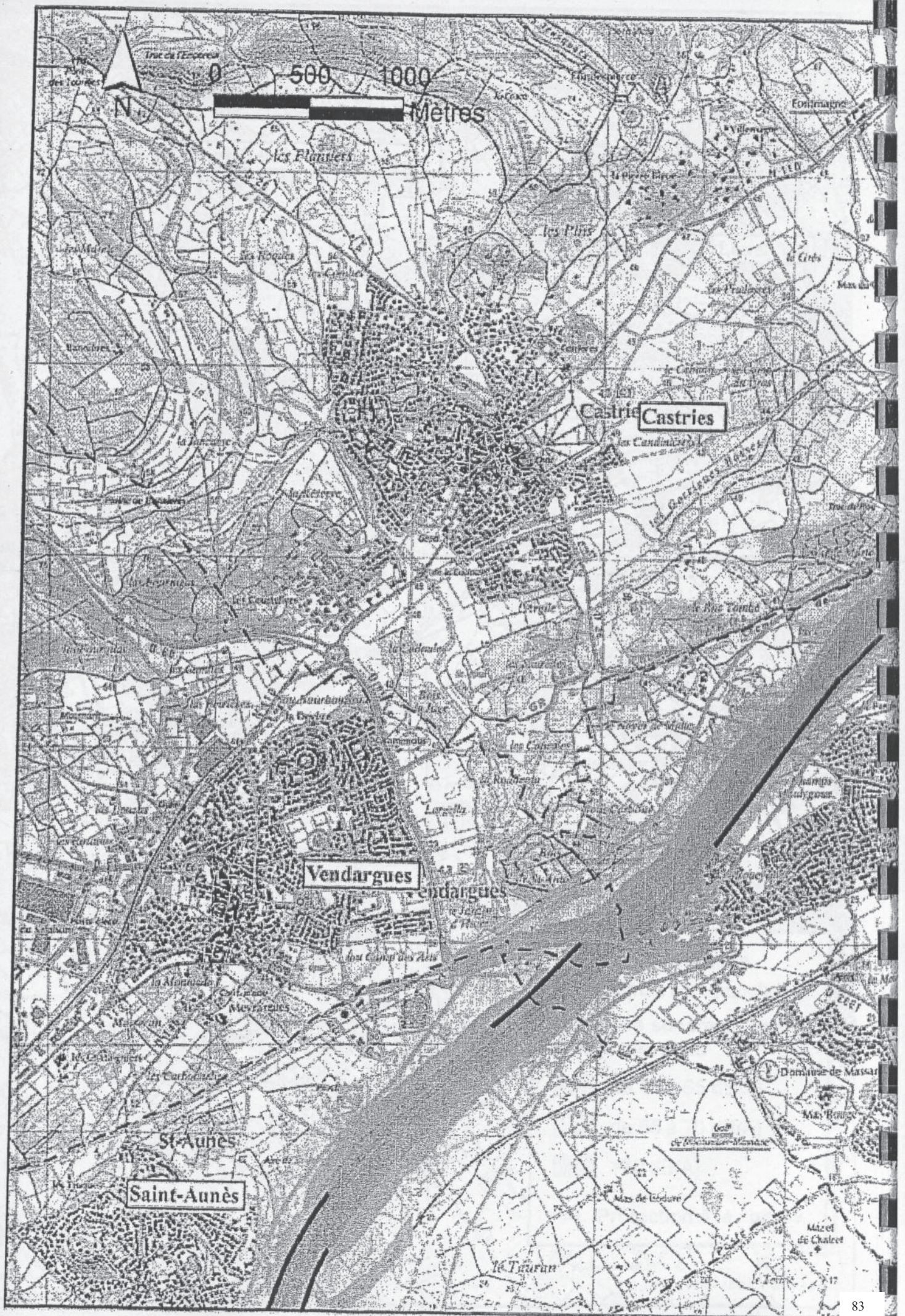
Saint-Genès-des-M

Baillargues

Mudaison



Handwritten signature or mark.





Saint-Genès-des-Mourgues

Lunel-Viel

Valergues

Saint-Bès

Valergues

UES

Mudaison

Mudaison

Fuseau d'étude
 Limite communale
Ambiance sonore de jour avec protections
 de 60 à 65 dB(A)
 de 65 à 70 dB(A)
 >70 dB(A)
 Protection à la source

ZNIEFF n° 4140.0000

Zone de type I

RIPISYLVE DU BERANGE ET PARC DU CHATEAU DE FONTMAGNE

communes de

Castries, Sussargues, Beaulieu et Saint-Géniès-des-Mourgues
(Hérault)

1 - LOCALISATION

carte IGN au 1/25000 :
Lunel (2843 W)

2 - LONGUEUR DU COURS D'EAU

5 km

3 - ALTITUDE

20 - 50 m

4 - MESURES DE PROTECTION ET DE GESTION REGLEMENTAIRES EXISTANTES

aucune

5 - ARTIFICIALISATION ET ACTIVITES HUMAINES ACTUELLES

On observe des activités agricoles (élevage dans la partie amont et viticulture au château de Fontmagne) ainsi qu'une urbanisation diffuse liée à la proximité de plusieurs villages et de la N110.

6 - DESCRIPTION DE LA ZONE

La zone considérée est constituée du ruisseau du Bérange et de ses berges, depuis le village de Sussargues jusqu'au pont de l'autoroute.

Dans la partie amont, jusqu'à la N110, les abords du ruisseau présentent un aspect bocager avec de nombreuses prairies humides parallèles au cours d'eau. Ces prairies sont bordées de haies de Frêne (*Fraxinus angustifolia* subsp. *oxycarpa*) et de Chêne blanc (*Quercus humilis*). Ponctuellement, on observe des allées de Platane (*Platanus* sp) notamment à proximité des habitations.

La ripisylve est réduite à un liseré étroit le long du ruisseau. Au-delà, le Bérange traverse le domaine du château de Fontmagne. Le parc du château, qui couvre une superficie de presque 20 hectares, est essentiellement constitué de prairies et d'allées de platanes de belle taille.

A l'est, le ruisseau longe la propriété ; il est bordé par une forêt riveraine luxuriante. Aux frênes, caractéristiques de ce milieu, s'ajoutent des espèces plantées telles que les platanes ainsi que quelques chênes blancs.

Tous ces arbres, n'ayant jamais subi d'exploitation, sont exceptionnels par leur taille (dépassant 20 mètres).

7 - CRITERES DETERMINANTS POUR LA DELIMITATION

La délimitation du site s'appuie sur des critères liés à l'occupation des terres, aux activités humaines et à la nature de la végétation.

La limite retenue englobe l'ensemble de la ripisylve, des haies, des prairies et des boisements depuis Sussargues jusqu'au pont de l'autoroute. Au-delà la ripisylve présente un développement très réduit ce qui diminue son intérêt écologique. De part et d'autre de la rivière, la limite est clairement identifiée par le passage sans transition entre la ripisylve d'une part et les cultures ou la garrigue d'autre part.

8 - RICHESSES PATRIMONIALES

Bien qu'aucune espèce rare n'ait été recensée, cette zone présente un peuplement avifaunistique varié et caractéristique de la ripisylve.

En effet, plus de 20 espèces y ont été observées dont certaines sont strictement inféodées aux ripisylves en milieu méditerranéen : Bouscarle de Cetti (*Cettia cetti*), Lorient (*Oriolus oriolus*), Martin-Pêcheur. (*Alcedo atthis*).

Cette zone a été cependant peu prospectée. Il conviendrait de réaliser des inventaires de terrain afin de préciser son intérêt patrimonial tant sur le plan floristique (notamment dans les prairies humides) que sur le plan faunistique (oiseaux, batraciens, reptiles).

9 - INTERETS DE LA ZONE

L'intérêt principal de ce territoire réside dans la diversité des milieux que l'on y rencontre ainsi que dans la présence du cours d'eau qui induit un micro-climat frais et humide.

Les prairies, la ripisylve, les allées plantées et les haies offrent une multitude de conditions écologiques différentes propices à l'installation d'une faune et d'une flore riches et diversifiées et peu courantes en zone méditerranéenne.

Les ripisylves constituent, quant à elles, en région méditerranéenne, une relique d'une végétation de régions tempérées et sont d'un grand intérêt écologique. Elles sont en effet des zones d'accueil et de refuge pour de nombreuses espèces animales et végétales qui recherchent la fraîcheur et l'humidité ainsi que des zones de repos pour les oiseaux migrateurs.

Enfin, cette formation linéaire possède un grand intérêt paysager puisqu'elle constitue une "coupure verte" au sein d'une plaine très urbanisée.

10 - DEGRADATIONS OU MENACES EN COURS OU PREVISIBLES

Ce milieu, peu marqué par les activités humaines a gardé un caractère naturel dominant. On note cependant des dégradations ponctuelles liées au mitage de l'espace induit par une urbanisation diffuse ainsi que la présence de déchets divers en bordure du ruisseau.

11 - GESTION DU MILIEU NATUREL ET ACTIVITES HUMAINES

Il conviendrait de maintenir l'entretien des prairies : pâturage et fauche.

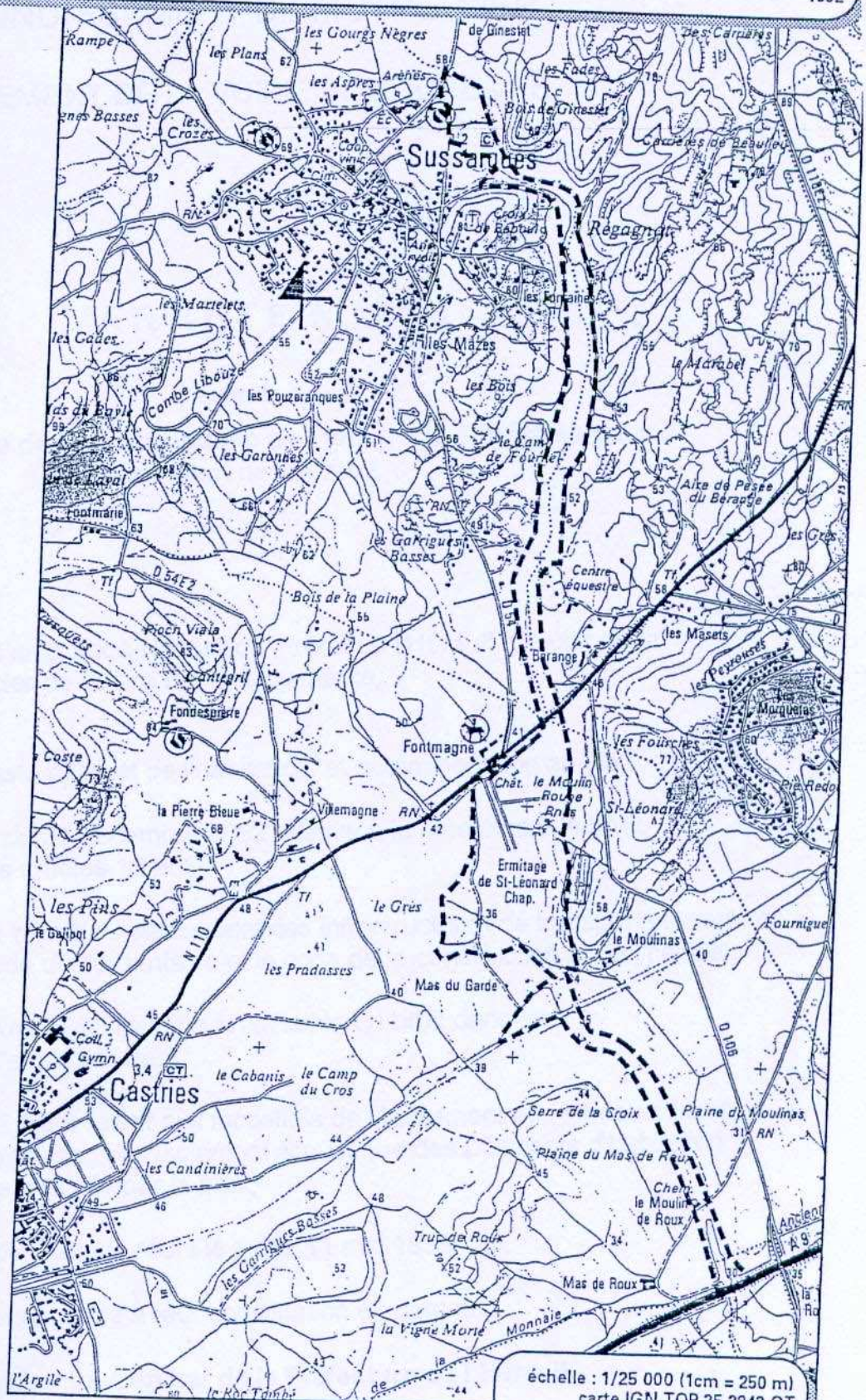
Les secteurs boisés les plus intéressants (notamment à hauteur du parc de Fontmagne) pourraient être classés en "espace boisé classé" au titre du POS des communes concernées.

BIBLIOGRAPHIE - PERSONNES CONTACTEES

IER J.N. - Université Paul Valéry - Montpellier. Communication orale.

Ripisylve de BÉRANGE et parc du Château de FONTMAGNE

Zone de type I
1992



échelle : 1/25 000 (1cm = 250 m)
carte IGN TOP 25 2843 OT

Coordonnées Lambert
longitude : 734
latitude : 3158

LE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

I. CONTEXTE :

Compte tenu de l'évolution des trafics et des nouveaux projets d'infrastructures dans le département, la DDE de l'Hérault a engagé une procédure de mise à jour de ses différents arrêtés en septembre 2005. Un bureau d'études acoustiques a ainsi procédé à une actualisation des réseaux d'infrastructures et des classements sonores en fonction des nouvelles données de trafic fournies par les gestionnaires.

Vers une meilleure protection :

Les citoyens vivent le bruit comme une des premières atteintes à leur environnement. La nuisance sonore engendrée par les transports terrestres est la plus fortement ressentie.

La politique nationale pour réduire les nuisances sonores, engagée depuis la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, s'articule autour de deux lignes directrices pour ce qui concerne les transports terrestres.

II. PRESCRIPTIONS

- La prise en compte du bruit lors de la construction ou la modification significative d'infrastructures :

Les maîtres d'ouvrages d'infrastructures doivent prendre en compte les nuisances sonores dans la construction de voies nouvelles et la modification significative de voie existantes, et s'engager à ne pas dépasser les valeurs seuils de niveaux sonores ; ces prescriptions sont fixées par l'article 12 de la loi, le décret 95-22 du 9 janvier 1995, l'arrêté du 5 mai 95 et la circulaire du 12 décembre 1997.

- Le classement sonore des voies bruyantes et la définition des secteurs ou l'isolation des locaux doit être renforcée :

Les constructeurs doivent doter leur bâtiment d'un isolement acoustique adapté aux bruits de l'espace extérieur, et notamment des voies bruyantes existantes ou en projets (article 13 de la loi bruit, Décret 95-22 du 9 janvier 1995, arrêté du 30 mai 1996)

Les infrastructures de transport terrestre sont classées en fonction de leur niveau sonore, à partir duquel sont déterminés 5 catégories de secteurs de nuisances. L'isolation phonique des constructions nouvelles implantées dans ces secteurs doit être déterminée selon leur degré d'exposition sonore. Un secteur affecté par le bruit est défini autour de chaque infrastructure classée.

Le document est ratifié par le Préfet après avis des communes.

Les bâtiments concernés sont les bâtiments nouveaux à usage d'hébergement, d'enseignement, de santé et d'action sociale.

Bien que le classement doive être reporté dans les documents annexes des PLU, ce n'est qu'à titre informatif. Il n'y a ni création de nouvelle règle d'urbanisme, ni règle d'inconstructibilité liée au bruit.

La commune de Baillargues est concernée par trois arrêtés :

- l'arrêté n° 2007/01/1064 portant classement sonore des voies ferrées et des lignes de tramway dans le département de l'Hérault du 1^{er} juin 2007.
- l'arrêté n° 2007/01/1065 portant classement sonore des autoroutes dans le département de l'Hérault du 1^{er} juin 2007.
- l'arrêté n°2007/01/1066 portant classement sonore de la voirie des communes de moins de 10 000 habitants de l'arrondissement de Montpellier du 1^{er} juin 2007.

Les arrêtés préfectoraux n°2001-I-975 à 2001-I-980 sont abrogés.



PREFECTURE DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON
PREFECTURE DE L'HERAULT

ARRETE N° 2007/01/1064

direction
départementale
de l'Équipement
Hérault



**PORTANT CLASSEMENT SONORE
DES VOIES FERREES ET DES LIGNES DE TRAMWAY
DANS LE DEPARTEMENT DE L'HERAULT**

LE PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON
PREFET DE L'HERAULT

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

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

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

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

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

Vu l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,

Vu les arrêtés préfectoraux n°s 2001-I-975 à 2001-I-980 du 13 mars 2001 recensant et classant les principaux axes de transports terrestres ferroviaires bruyants dans le département de l'Hérault,

Vu l'avis des maires des communes concernées, suite à leur consultation en date du 29 août 2006,

Considérant la nécessité de réexaminer les bases techniques des arrêtés en vigueur et d'intégrer les évolutions en terme d'infrastructures nouvelles bruyantes dans l'Hérault,

Considérant que l'article 13 de la Loi du 31 décembre 1992 susvisée a posé les principes de la prise en compte des nuisances sonores pour la construction de bâtiments à proximité des infrastructures de transports terrestres, sur la base du classement de celles-ci au titre du bruit,

Considérant que, dans le département de l'Hérault, il a été choisi de découper ou de regrouper les infrastructures concernées, existantes ou en projet, dans les conditions suivantes :

- Classement des voies ferrées et des lignes de tramway,
- Classement des autoroutes A9, A 75 et A 750,
- Classement de la voirie par arrondissement (à l'exception de celle des communes de plus de 10 000 habitants),
- Classement de la voirie des communes de plus de 10 000 habitants.

Sur proposition du Directeur Départemental de l'Equipement,

A R R E T E

ARTICLE 1

Les arrêtés préfectoraux n°s 2001-I-975 à 2001-I-980 sont abrogés.

ARTICLE 2

Les dispositions de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département de l'Hérault aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 3 du présent arrêté et représentées sur les plans joints en annexe.

ARTICLE 3

Le tableau suivant donne, pour chaque tronçon de voie ferrée ou de ligne de tramway mentionné, la ou les communes concernées, le classement dans une des 5 catégories définies dans l'arrêté susmentionné, la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons, ainsi que le type de tissu.

Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque voie classée. Sa largeur correspond à la distance mentionnée dans le tableau ci-après, reportée de part et d'autre de l'infrastructure **à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche pour les infrastructures ferroviaires.**

<i>Nom de l'infrastructure</i>	<i>Communes concernées</i>	<i>Délimitation</i>	<i>Catégorie</i>	<i>Largeur</i>	<i>Tissu</i>
Ligne SNCF NIMES / NARBONNE	Lunel - Lunel-Viel Valergues St Brès - Baillargues St Aunès - Le Crès Castelnau le Lez Montpellier - Lattes Villeneuve-les-Maguelone Mireval - Vic La Gardiole Frontignan - Sète Marseillan - Agde - Vias Portiragnes - Cers Villeneuve-Les-Béziers Béziers - Colombiers Nissan-Lez-Enserune	Du Gard à l'Aude	1	300 m	Ouvert
Ligne SNCF « LGV » NIMES / MONTPELLIER (DUP du 16/05/05)	Lunel - Lunel-Viel Saturargues - St Brès Baillargues - Valergues Mudaison - Mauguio Montpellier - Lattes	De Lunel à Lattes	1	300 m	Ouvert
Ligne Nouvelle « LGV » MONTPELLIER PERPIGNAN (PIG du 29/12/2000 prorogé pour 3 ans à compter du 12/12/06)	St Jean de Védas Villeneuve les Maguelone Fabrègues - Gigan Poussan - Loupian Mèze - Pomerols Pinet - Florensac Saint Thibéry Bessan - Montblanc Béziers - Cers Villeneuve les Béziers Sauvian - Vendres Lespignan Nissan lez Enserune	De St Jean de Védas à Nissan lez Enserune	2	250 m	Ouvert
Ligne Tramway de l'agglomération de Montpellier n° 1	Montpellier		4	30 m	Ouvert
Ligne Tramway de l'agglomération de Montpellier n° 2	St Jean de Védas Montpellier Castelnau le Lez Le Crès Jacou		4	30 m	Ouvert

ARTICLE 4

Les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique, à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés, doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets n° 95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995 susvisés et à leurs arrêtés d'application.

ARTICLE 5

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte, pour la détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire, et inclus dans les secteurs affectés par le bruit sont les suivants

<i>Catégorie</i>	<i>Secteur affecté par le bruit de part et d'autre</i>	<i>Niveau sonore au point de référence, en période diurne en dB(A)</i>	<i>Niveau sonore au point de référence, en période nocturne en dB(A)</i>
1	300 m	83	78
2	250 m	79	74
3	100 m	73	68
4	30 m	68	63
5	10 m	63	58

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 5 m au-dessus du plan de roulement et :

- à 2 mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les « rues en U »
- à une distance de l'infrastructure de 10 mètres, pour les voies en tissu ouvert (distance mesurée à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche). Ces niveaux sonores sont alors augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre, afin d'être équivalents à un niveau en façade. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

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

ARTICLE 6

Les périmètres des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, qui sont affectés par le bruit, devront être reportés à titre d'information dans les documents graphiques des POS (Plan d'occupation des sols) et des PLU (Plan local d'urbanisme) ainsi que dans les PSMV (Plan de sauvegarde et de mise en valeur), conformément aux dispositions des articles R 123-13 et R 313-11 du code de l'urbanisme.

Le classement des infrastructures de transports terrestres et les secteurs affectés par le bruit ainsi que la référence du présent arrêté préfectoral et la mention des lieux où cet arrêté peut être consulté, devront figurer dans les annexes des POS, des PLU et des PSMV, conformément aux articles R 123-14, R 311-10 et R 313-11 du code de l'urbanisme.

Conformément aux dispositions de l'article R 410-12 du code de l'urbanisme, le certificat d'urbanisme informera le demandeur, lorsqu'il y aura lieu, que son terrain se trouve dans le secteur affecté par le bruit d'une infrastructure de transports terrestres bruyante.

Ce dispositif a vocation à informer le maître d'ouvrage du bâtiment, de l'existence de secteurs affectés par le bruit, dans lesquels il lui appartient de respecter les règles de construction définies par les arrêtés préfectoraux en matière d'isolation acoustique.

ARTICLE 7

Le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Hérault, les Maires des communes concernées et le Directeur Départemental de l'Équipement de l'Hérault, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera affiché, durant un mois, à la mairie des communes concernées.

Une copie du présent arrêté sera également adressée :

- au Président du Conseil Général de l'Hérault,
- aux Maires des communes concernées,
- au Directeur Régional de la SNCF,
- au Directeur Régional de RFF,
- au Président de la Communauté d'Agglomération de Montpellier.

ARTICLE 8

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs du Département de l'Hérault et de son affichage en mairie des communes concernées.

A Montpellier, le 1er juin 2007

*signé le Préfet,
Michel Thenault*

Le présent arrêté peut être déféré au Tribunal Administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

PREFECTURE DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON
PREFECTURE DE L'HERAULT

direction
départementale
de l'Équipement
Hérault



ARRETE N° 2007/01/1065

**PORTANT CLASSEMENT SONORE
DES AUTOROUTES
DANS LE DEPARTEMENT DE L'HERAULT**

LE PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON
PREFET DE L'HERAULT

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

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

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

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

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

Vu l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,

Vu les arrêtés préfectoraux n°s 2001-I-975 à 2001-I-980 du 13 mars 2001 recensant et classant les principaux axes de transports terrestres ferroviaires bruyants dans le département de l'Hérault,

Vu l'avis des maires des communes concernées, suite à leur consultation en date du 29 août 2006,

Considérant la nécessité de réexaminer les bases techniques des arrêtés en vigueur et d'intégrer les évolutions en terme d'infrastructures nouvelles bruyantes dans l'Hérault,

Considérant que l'article 13 de la Loi du 31 décembre 1992 susvisée a posé les principes de la prise en compte des nuisances sonores pour la construction de bâtiments à proximité des infrastructures de transports terrestres, sur la base du classement de celles-ci au titre du bruit,

Considérant que, dans le département de l'Hérault, il a été choisi de découper ou de regrouper les infrastructures concernées, existantes ou en projet, dans les conditions suivantes :

Classement des voies ferrées et des lignes de tramway,
Classement des autoroutes A9, A 75 et A 750,
Classement de la voirie par arrondissement (à l'exception de celle des communes de plus de 10 000 habitants),
Classement de la voirie des communes de plus de 10 000 habitants.

Sur proposition du Directeur Départemental de l'Équipement,

A R R E T E

ARTICLE 1

Les arrêtés préfectoraux n°s 2001-I-975 à 2001-I-980 sont abrogés.

ARTICLE 2

Les dispositions de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département de l'Hérault aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 3 du présent arrêté et représentées sur les plans joints en annexe.

ARTICLE 3

Le tableau suivant donne, pour chaque autoroute concernée (A9, A 75, A 750) les communes concernées, le classement dans une des 5 catégories définies dans l'arrêté susmentionné et la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons (dont ceux de l'A 75 et de l'A 750 sont interrompus de tronçons de routes nationales dans l'attente de la réalisation définitive de ces deux infrastructures autoroutières), ainsi que le type de tissu. Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque voie classée. Sa largeur correspond à la distance mentionnée dans le tableau ci-après, reportée de part et d'autre de l'infrastructure à **partir du bord extérieur de la chaussée de la voie la plus proche des infrastructures routières.**

<i>Nom de l'infrastructure</i>	<i>Communes concernées</i>	<i>Délimitation</i>	<i>Catégories</i>	<i>Largeur</i>	<i>Tissu</i>
A 9	Viletelle - Saturargues Vérargues - Lunel Lunel-Viel St Génies des Mourgues Castries - Valergues St Brès - Baillargues Vendargues- St Aunès Mauguio - Montpellier Lattes - St Jean de Védas Fabrègues - Gigan Poussan - Loupian Mèze - Pomerols Pinet - Florensac Bessan – Montblanc - Cers Villeneuve les Béziers Béziers - Sauvian Lespignan - Vendres Nissan lez Enserune		1	300 m	Ouvert
A 75	Aspiran - Béziers Brignac - Canet Cazouls d'Hérault Ceyras Clermont l'Hérault Fozières - Lacoste Le Bosc – Le Caylar Le Caylar Lézignan La Cèbe Lodève - Montblanc Nébian - Nizas Paulhan Pégairolles de l'Escalette Pézenas St Felix de l'Héras Servian Soubès - Soumont Tourbes - Valros Villeneuve les Béziers		2	250 m	Ouvert
		RN 9/A 75:2	3	100 m	
			2	250 m	
A 750	Aumelas Ceyras Gignac Grabels La Boissière Montarnaud St André de Sangonis St Félix de Lodez St Félix de Lodez St Georges d'Orques St Paul et Valmalle		2 3 2 2 2 2 2 2 2 3 2 2	250 m 100 m 250 m 250 m 250 m 250 m 250 m 250 m 100 m 250 m 250 m	Ouvert
		Déviation Sud			

ARTICLE 4

Les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique, à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés, doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets n° 95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995 susvisés et à leurs arrêtés d'application.

ARTICLE 5

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte, pour la détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire, et inclus dans les secteurs affectés par le bruit sont les suivants

<i>Catégorie</i>	<i>Secteur affecté par le bruit de part et d'autre</i>	<i>Niveau sonore au point de référence, en période diurne en dB(A)</i>	<i>Niveau sonore au point de référence, en période nocturne en dB(A)</i>
1	300 m	83	78
2	250 m	79	74
3	100 m	73	68
4	30 m	68	63
5	10 m	63	58

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 5 m au-dessus du plan de roulement et :

- à 2 mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les « rues en U »
- à une distance de l'infrastructure de 10 mètres, pour les voies en tissu ouvert (distance mesurée à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche). Ces niveaux sonores sont alors augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre, afin d'être équivalents à un niveau en façade. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

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

ARTICLE 6

Les périmètres des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, qui sont affectés par le bruit, devront être reportés à titre d'information dans les documents graphiques des POS (Plan d'occupation des sols) et des PLU (Plan local d'urbanisme) ainsi que dans les PSMV (Plan de sauvegarde et de mise en valeur), conformément aux dispositions des articles R 123-13 et R 313-11 du code de l'urbanisme.

Le classement des infrastructures de transports terrestres et les secteurs affectés par le bruit ainsi que la référence du présent arrêté préfectoral et la mention des lieux où cet arrêté peut être consulté, devront figurer dans les annexes des POS, des PLU et des PSMV, conformément aux articles R 123-14, R 311-10 et R 313-11 du code de l'urbanisme.

Conformément aux dispositions de l'article R 410-12 du code de l'urbanisme, le certificat d'urbanisme informera le demandeur, lorsqu'il y aura lieu, que son terrain se trouve dans le secteur affecté par le bruit d'une infrastructure de transports terrestres bruyante.

Ce dispositif a vocation à informer le maître d'ouvrage du bâtiment, de l'existence de secteurs affectés par le bruit, dans lesquels il lui appartient de respecter les règles de construction définies par les arrêtés préfectoraux en matière d'isolation acoustique.

ARTICLE 7

Le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Hérault, les Maires des communes concernées et le Directeur Départemental de l'Équipement de l'Hérault, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera affiché, durant un mois, à la mairie des communes concernées.

Une copie du présent arrêté sera également adressée :

- au Président du Conseil Général de l'Hérault,
- aux Maires des communes concernées,
- aux Directeurs Régionaux des Autoroutes du Sud de la France d'Orange et de Narbonne.

ARTICLE 8

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs du Département de l'Hérault et de son affichage en mairie des communes concernées.

A Montpellier, le 1er juin 2007

signé le Préfet,

Michel Thenault



PREFECTURE DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON
PREFECTURE DE L'HERAULT

ARRETE N° 2007/01/1066

direction
départementale
de l'Équipement
Hérault



**PORTANT CLASSEMENT SONORE
DE LA VOIRIE DES COMMUNES de moins de 10 000 habitants
DE L'ARRONDISSEMENT DE MONTPELLIER**

DANS LE DEPARTEMENT DE L'HERAULT

LE PREFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON
PREFET DE L'HERAULT

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

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

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

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

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

Vu l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,

Vu les arrêtés préfectoraux n°s 2001-I-975 à 2001-I-980 du 13 mars 2001 recensant et classant les principaux axes de transports terrestres ferroviaires bruyants dans le département de l'Hérault,

Vu l'avis des maires des communes concernées, suite à leur consultation en date du 29 août 2006,

Considérant la nécessité de réexaminer les bases techniques des arrêtés en vigueur et d'intégrer les évolutions en terme d'infrastructures nouvelles bruyantes dans l'Hérault,

Considérant que l'article 13 de la Loi du 31 décembre 1992 susvisée a posé les principes de la prise en compte des nuisances sonores pour la construction de bâtiments à proximité des infrastructures de transports terrestres, sur la base du classement de celles-ci au titre du bruit,

Considérant que, dans le département de l'Hérault, il a été choisi de découper ou de regrouper les infrastructures concernées, existantes ou en projet, dans les conditions suivantes :

Classement des voies ferrées et des lignes de tramway,
Classement des autoroutes A9, A 75 et A 750,
Classement de la voirie par arrondissement (à l'exception de celle des communes de plus de 10 000 habitants),
Classement de la voirie des communes de plus de 10 000 habitants.

Sur proposition du Directeur Départemental de l'Equipement,

A R R E T E

ARTICLE 1

Les arrêtés préfectoraux n°s 2001-I-975 à 2001-I-980 sont abrogés.

ARTICLE 2

Les dispositions de l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département de l'Hérault aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 3 du présent arrêté et représentées sur les plans joints en annexe.

ARTICLE 3

Le tableau en annexe donne :

- les communes concernées,
- le nom de l'infrastructure concernée,
- la délimitation du tronçon,
- le classement dans une des 5 catégories définies dans l'arrêté susmentionné (voir article 5 du présent arrêté),
- le type de tissu.

Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque voie classée. Sa largeur correspond à la distance mentionnée dans le tableau ci-après, reportée de part et d'autre de l'infrastructure à **partir du bord extérieur de la chaussée de la voie la plus proche des infrastructures routières.**

ARTICLE 4

Les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique, à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés, doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets n° 95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995 susvisés et à leurs arrêtés d'application.

ARTICLE 5

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte, pour la détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire, et inclus dans les secteurs affectés par le bruit sont les suivants

<i>Catégorie</i>	<i>Secteur affecté par le bruit de part et d'autre</i>	<i>Niveau sonore au point de référence, en période diurne en dB(A)</i>	<i>Niveau sonore au point de référence, en période nocturne en dB(A)</i>
1	300 m	83	78
2	250 m	79	74
3	100 m	73	68
4	30 m	68	63
5	10 m	63	58

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 5 m au-dessus du plan de roulement et :

- à 2 mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les « rues en U »
- à une distance de l'infrastructure de 10 mètres, pour les voies en tissu ouvert (distance mesurée à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche). Ces niveaux sonores sont alors augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre, afin d'être équivalents à un niveau en façade. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

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

ARTICLE 6

Les périmètres des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, qui sont affectés par le bruit, devront être reportés à titre d'information dans les documents graphiques des POS (Plan d'occupation des sols) et des PLU (Plan local d'urbanisme) ainsi que dans les PSMV (Plan de sauvegarde et de mise en valeur), conformément aux dispositions des articles R 123-13 et R 313-11 du code de l'urbanisme.

Le classement des infrastructures de transports terrestres et les secteurs affectés par le bruit ainsi que la référence du présent arrêté préfectoral et la mention des lieux où cet arrêté peut être consulté, devront figurer dans les annexes des POS, des PLU et des PSMV, conformément aux articles R 123-14, R 311-10 et R 313-11 du code de l'urbanisme.

Conformément aux dispositions de l'article R 410-12 du code de l'urbanisme, le certificat d'urbanisme informera le demandeur, lorsqu'il y aura lieu, que son terrain se trouve dans le secteur affecté par le bruit d'une infrastructure de transports terrestres bruyante.

Ce dispositif a vocation à informer le maître d'ouvrage du bâtiment, de l'existence de secteurs affectés par le bruit, dans lesquels il lui appartient de respecter les règles de construction définies par les arrêtés préfectoraux en matière d'isolation acoustique.

ARTICLE 7

Les communes concernées par le présent arrêté sont les suivantes :

Aniane	Lavérune	Saint-Clément-de-Rivière
Assas	Loupian	Saint-Drézéry
Baillargues	Lunel-Viel	Saint-Gely-du-Fesc
Balaruc-les-Bains	Marsillargues	Saint-Genies-des-Mourgues
Balaruc-le-Vieux	Mas-de-Londres	Saint-Georges d'Orques
Boisseron	Les Matelles	Saint-Jean-de-Védas
La Boissière	Mèze	Saint-Just
Bouzigues	Mireval	Saint-Martin-de-Londres
Brissac	Montaud	Saint-Mathieu-de-Trévières
Candillargues	Montbazin	Saint-Nazaire-de-Pezan
Castries	Montferrier-sur-Lez	Saint-Séries
Cazevielle	Moules-et-Baucels	St-Vincent-de-Barbeyrargues
Clapiers	Mudaison	Saturargues
Cournonterral	Murles	Saussan
Le Crès	Notre-Dame-de-Londres	Saussines
Fabrègues	Palavas-les-Flots	Sussargues
Ganges	Pérois	Teyran
Gigean	Pignan	Le Triadou
Grabels	Poussan	Valergues
Guzargues	Prades-le-Lez	Vendargues
Jacou	Restinclières	Vic-la-Gardiole
Juvignac	Saint-Aunès	Villeneuve-les-Maguelone
Lansargues	Saint-Bauzille-de-Putois	Villeveyrac
Laroque	Saint-Brès	Viols-en-Laval
	Saint-Christol	La Grande-Motte

Le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Hérault, les Maires des communes concernées et le Directeur Départemental de l'Équipement de l'Hérault, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera affiché, durant un mois, à la mairie des communes concernées.

Une copie du présent arrêté sera également adressée :

- au Président du Conseil Général de l'Hérault,
- aux Maires des communes concernées,

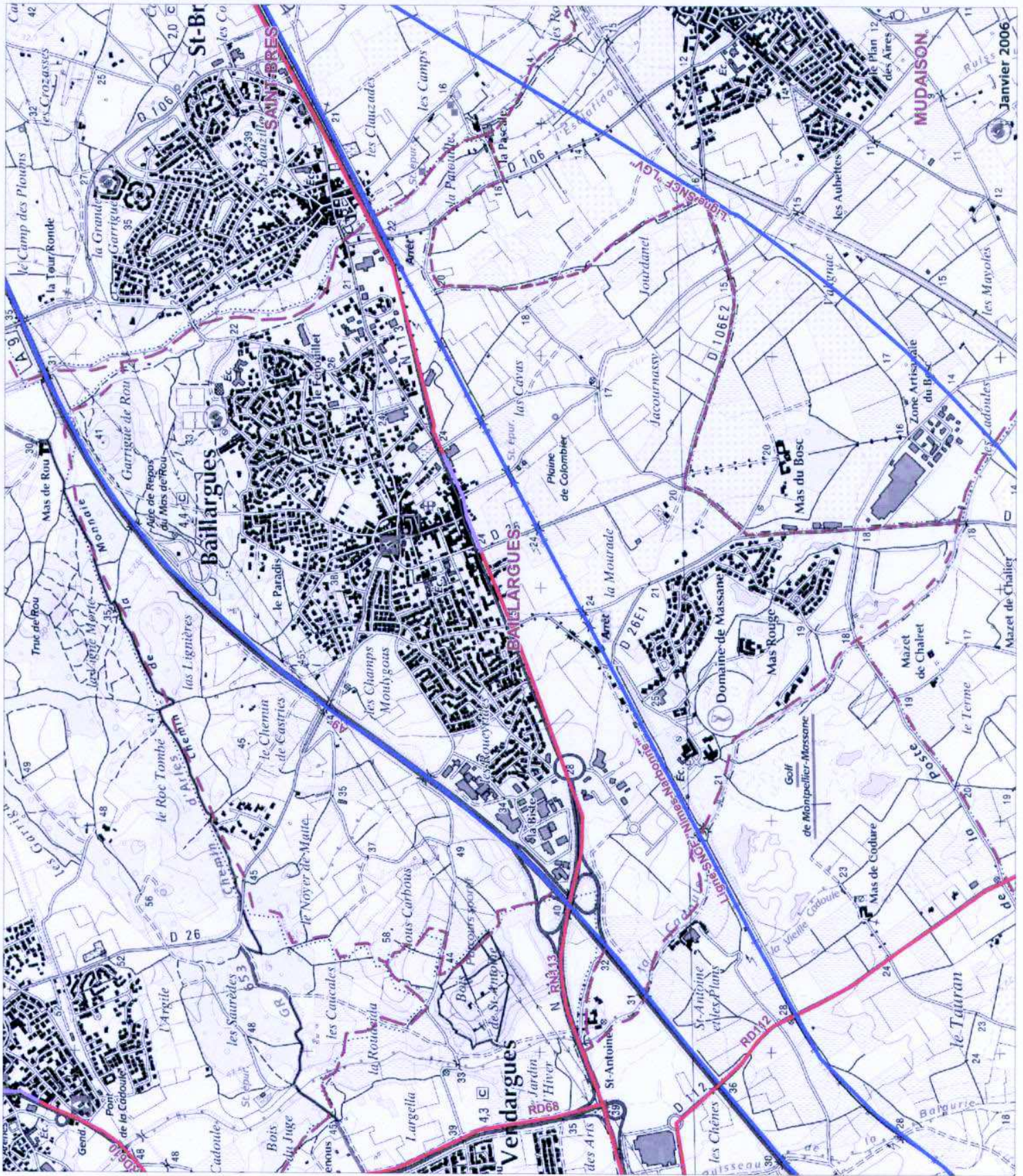
ARTICLE 9

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs du Département de l'Hérault et de son affichage en mairie des communes concernées.

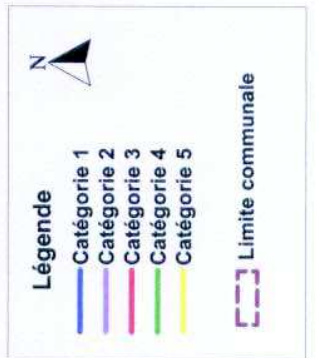
A Montpellier, le 1er juin 2007

*signé le Préfet,
Michel Thenault*

Le présent arrêté peut être déféré au Tribunal Administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication.



**MISE A JOUR
DU CLASSEMENT SONORE
DES INFRASTRUCTURES
TERRESTRES DU
DEPARTEMENT DE L'HERAULT**



NOM	NUMERO	TRONCON	NOM_RUE	DEBUTANT	FINISSANT	TISSU	BRUIT
BAILLARGUES	A9	A9	A9	entrée de commune	sortie de commune	OUVERT	1
BAILLARGUES	A9	A9	A9	entrée de commune	sortie de commune	OUVERT	1
BAILLARGUES	A9	A9	A9	entrée de commune	sortie de commune	OUVERT	1
BAILLARGUES	A9	A9	A9	entrée de commune	sortie de commune	OUVERT	1
BAILLARGUES	A9	A9	A9	entrée de commune	sortie de commune	OUVERT	1
BAILLARGUES	Voie Ferré	Voie Ferré	Ligne SNCF "Nîmes-Narbonne"	limite départementale Aude	limite départementale Gard	OUVERT	1
BAILLARGUES	RD613	RD613:13	RD613	début rue en U	fin rue en U	Rue en U	2
BAILLARGUES	RD613	RD613:16	RD613	100m av. échangeur A9	300m avant RD65	OUVERT	3
BAILLARGUES	RD613	RD613:12	RD613	Entrée Baillargues	début rue en U	OUVERT	3
BAILLARGUES	RD613	RD613:13	RD613	début rue en U	fin rue en U	Rue en U	2
BAILLARGUES	RD613	RD613:12	RD613	Entrée Baillargues	début rue en U	OUVERT	3
BAILLARGUES	RD613	RD613:16	RD613	100m av. échangeur A9	300m avant RD65	OUVERT	3
BAILLARGUES	RD613	RD613:13	RD613	début rue en U	fin rue en U	Rue en U	2
BAILLARGUES	RD613	RD613:15	RD613	Sortie Baillargues	100m av. échangeur A9	OUVERT	3
BAILLARGUES	RD613	RD613:14	RD613	fin rue en U	Sortie Baillargues	OUVERT	3
BAILLARGUES	RD613	RD613:12	RD613	Entrée Baillargues	début rue en U	OUVERT	3
BAILLARGUES	RD613	RD613:14	RD613	fin rue en U	Sortie Baillargues	OUVERT	3
BAILLARGUES	RD613	RD613:16	RD613	100m av. échangeur A9	300m avant RD65	OUVERT	3
BAILLARGUES	RD613	RD613:15	RD613	Sortie Baillargues	100m av. échangeur A9	OUVERT	3

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

NOR : ENVP9420064D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'environnement,

Vu le code de la construction et de l'habitation ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, notamment l'article 13 ;

Vu le décret n° 85-453 du 23 avril 1985 modifié portant application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;

Vu le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

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

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

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

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

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

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

Art. 3. - Un arrêté conjoint des ministres chargés respectivement des routes, des transports, de l'environnement et de la construction détermine, en fonction de niveaux sonores de référence diurnes et nocturnes, cinq catégories dans lesquelles sont classées les infrastructures de transports terrestres ainsi que la largeur maximale correspondante des secteurs affectés par le

bruit, situés au voisinage de l'infrastructure, sans que cette largeur puisse excéder 300 mètres de part et d'autre de celle-ci.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A 92

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

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

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

Art. 8. - Le recensement et le classement des infrastructures de transports terrestres ainsi que les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions d'isolement acoustique de nature à les réduire sont tenus à la disposition du public dans les mairies, les directions départementales de l'équipement et les préfetures concernées.

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

Art. 9. - Le code de l'urbanisme est modifié comme suit :

I. - Le 1° de l'article R 123-19 est complété par un n ainsi rédigé :

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

II. - L'article R 123-24 est complété par un 8° ainsi rédigé :

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

III. - Le dernier alinéa de l'article R 311-10 est remplacé par les dispositions suivantes :

"Il est accompagné d'un rapport de présentation ainsi que des annexes énumérées à l'article R 123-24 (2°, 3°, 4° et 8°)."

IV. - L'article R 311-10-2 est complété par un e ainsi rédigé :

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

V. - L'article R 410-13 est complété par un second alinéa ainsi rédigé :

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

Art. 10. - I. - Il est inséré entre l'article R 111-4 et l'article R 111-5 du code de la construction et de l'habitation un article R 111-4-1 ainsi rédigé :

"Art. R 111-4-1. - L'isolement acoustique des logements contre les bruits des transports terrestres doit être au moins égal aux valeurs déterminées par arrêté préfectoral dans le département concerné, conformément à l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit."

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

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

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

Fait à Paris, le 9 janvier 1995.

EDOUARD BALLADUR

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'environnement,
MICHEL BARNIER

*Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur
et de l'aménagement du territoire,*
CHARLES PASQUA

*Le ministre de l'équipement,
des transports et du tourisme,*
BERNARD BOSSON

Le ministre du logement,
HERVÉ DE CHARETTE

*Le ministre délégué à l'aménagement du territoire
et aux collectivités locales,*
DANIEL HOFFFEL

tronçon d'infrastructure de transports terrestres dans deux catégories différentes, l'infrastructure est classée dans la catégorie la plus bruyante.

TITRE II

DÉTERMINATION DE L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE MINIMAL DES BÂTIMENTS D'HABITATION CONTRE LES BRUITS DES TRANSPORTS TERRESTRES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE DU BÂTIMENT

Art. 5. - En application du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 susvisé, les pièces principales et cuisines des logements dans les bâtiments d'habitation à construire dans le secteur de nuisance d'une ou plusieurs infrastructures de transports terrestres doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs. Cet isolement est déterminé de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 6 ci-après.

Toutefois, le maître d'ouvrage du bâtiment à construire peut déduire la valeur de l'isolement d'une évaluation plus précise des niveaux sonores en façade, s'il souhaite prendre en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, l'implantation de la construction dans le site, et, le cas échéant, l'influence des conditions météorologiques locales. Cette évaluation est faite sous sa responsabilité selon les modalités fixées à l'article 7 du présent arrêté.

Art. 6. - Selon la méthode forfaitaire, la valeur d'isolement acoustique minimal des pièces principales et cuisines des logements contre les bruits extérieurs est déterminés de la façon suivante.

On distingue deux situations, celle où le bâtiment est construit dans une rue en U, celle où le bâtiment est construit en tissu ouvert.

A. - Dans les rues en U

Le tableau suivant donne la valeur de l'isolement minimal en fonction de la catégorie de l'infrastructure, pour les pièces directement exposées au bruit des transports terrestres :

CATÉGORIE	ISOLEMENT MINIMAL D _{ext}
1	45 dB (A)
2	42 dB (A)
3	38 dB (A)
4	35 dB (A)
5	30 dB (A)

Ces valeurs sont diminuées, sans toutefois pouvoir être inférieures à 30 dB (A) :

- en effectuant un décalage d'une classe d'isolement pour les façades latérales ;
- en effectuant un décalage de deux classes d'isolement pour les façades arrière.

B. - En tissu ouvert

Le tableau suivant donne, par catégorie d'infrastructure, la valeur de l'isolement minimal des pièces en fonction de la distance entre le bâtiment à construire et :

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

catégorie	distance (2)																
	0	10	15	20	25	30	40	50	65	80	100	125	160	200	250	300	
1	45	45	44	43	42	41	40	39	38	37	35	35	34	33	32		
2	42	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30			
3	38	38	37	36	35	34	33	32	31	30							
4	35	33	32	31	30												
5	30																

Les valeurs du tableau tiennent compte de l'influence de conditions météorologiques standards. Elles peuvent être diminuées de façon à prendre en compte l'orientation de la façade par rapport à l'infrastructure, la présence d'obstacles tels qu'un écran ou un bâtiment entre l'infrastructure et la façade pour laquelle on cherche à déterminer l'isolement, conformément aux indications du tableau suivant :

SITUATION	DESCRIPTION	CORRECTION
Façade en vue directe.	Depuis la façade, on voit directement la totalité de l'infrastructure, sans obstacles qui la masquent.	Pas de correction
Façade protégée ou partiellement protégée par des bâtiments.	Il existe, entre la façade concernée et la source de bruit (l'infrastructure), des bâtiments qui masquent le bruit : - en partie seulement (le bruit peut se propager par des trouées assez larges entre les bâtiments) ; - en formant une protection presque complète, ne laissant que de rares trouées pour la propagation du bruit.	- 3 dB (A) - 6 dB (A)
Portion de façade masquée (1) par un écran, une butte de terre ou un obstacle naturel.	La portion de façade est protégée par un écran de hauteur comprise entre 2 et 4 mètres : - à une distance inférieure à 150 mètres ; - à une distance supérieure à 150 mètres ; La portion de façade est protégée par un écran de hauteur supérieure à 4 mètres : - à une distance inférieure à 150 mètres ; - à une distance supérieure à 150 mètres ;	- 6 dB (A) - 3 dB (A) - 9 dB (A) - 6 dB (A)
Façade en vue directe d'un bâtiment	La façade bénéficie de la protection du bâtiment lui-même : - façade latérale (2) ; - façade arrière	- 3 dB (A) - 9 dB (A)

(1) Une portion de façade est dite masquée par un écran lorsqu'on ne voit pas l'infrastructure depuis cette portion de façade.
(2) Dans le cas d'une façade latérale d'un bâtiment protégé par un écran, une butte de terre ou un obstacle naturel, on peut cumuler les