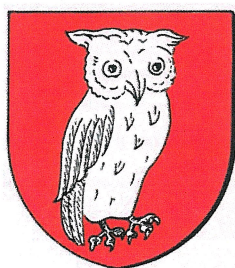


PLAN LOCAL d'URBANISME


Village-Neuf



4.7. Informations générales

Plan Local d'Urbanisme arrêté le 7 juillet 2016
par délibération du Conseil Municipal




Le Maire Bernard TRITSCH



2016

SOMMAIRE

L'arrêté n°2013050-0009 du 21 février 2013.....	2
Modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.....	2
LISTE DES INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS TERRESTRES SOUMISES AUX DISPOSITIONS DE L'ARRETE DU 21 février 2013.....	10
Canalisation de transport de gaz	11

L'arrêté n°2013050-0009 du 21 février 2013

modifie les différents arrêtés antérieurs relatifs au classement des infrastructures de transport terrestre du département du Haut-Rhin et déterminant l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit à leur voisinage. Cet arrêté est consultable en mairie, à la préfecture et à la Direction Départementale des territoires. Les modalités de classement restent soumises à l'arrêté du 30 MAI 1996 partiellement mentionné ci-dessous (JO du 28 juin 1996 - Environnement) et suivants.

Modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit

Le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, le ministre du travail et des affaires sociales, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'environnement, le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation, le ministre délégué au logement et le secrétaire d'Etat aux transports,

Vu le Code de la Construction et de l'Habitation, et notamment son article R.111-4-1 ;

Vu le Code de l'Urbanisme, et notamment ses articles R.111-1, R.111-3-1, R.123-19, R.123-24, R.311-10, R.311-10-2, R.410-13 ;

Vu la loi n°92-1444 (a) du 31 décembre 1992 (b) relatives à la lutte contre le bruit, et notamment son article 13 ;

Vu le décret n°95-21 du 9 janvier 1995 (b) relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le Code de l'Urbanisme et le Code de la Construction et de l'Habitation, et notamment ses articles 3, 4 et 7 ;

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

Vu l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur ;

Vu l'arrêté du 24 mars 1982 relatif à l'aération des logements ;

Vu l'arrêté du 28 octobre 1994 (c) relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation, et notamment son article 9 ;

Vu l'arrêté du 28 octobre 1994 (c) relatif aux modalités d'application de la réglementation acoustique, et notamment son article 6 ;

Vu l'arrêté du 5 mai 1995 (d) relatif au bruit des infrastructures routières,

Arrêtent :

Art. 1er. - Cet arrêté a pour objet, en application des dispositions du décret n°95-21 du 9 janvier 1995 susvisé :

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

TITRE 1^{er} - CLASSEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES PAR LE PREFET

Art. 2. - Les niveaux sonores de référence, qui permettent de classer les infrastructures de transports terrestres recensées et de déterminer la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit, sont :

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

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

- à deux mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les "rues en U" ;
- à une distance de l'infrastructure¹ de dix mètres, augmenté de 3 dB (A) par rapport à la valeur en champ libre pour les tissus ouverts, afin d'être équivalents à un niveau en façade.

L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

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

¹ Cette distance est mesurée :

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

Art. 3. - Les niveaux sonores de référence visés à l'article précédent sont évalués :

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

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

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

Art. 4. - Le classement des infrastructures de transports terrestres et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence, dans le tableau suivant :

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

Si sur un tronçon de l'infrastructure de transports terrestres il existe une protection acoustique par couverture ou tunnel, il n'y a pas lieu de classer le tronçon considéré. Si les niveaux sonores de référence évalués pour chaque période diurne et nocturne conduisent à classer une infrastructure ou un tronçon d'infrastructure de transports terrestres dans deux catégories différentes, l'infrastructure est classée dans la catégorie la plus bruyante.

¹ Cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2 comptée de part et d'autre de l'infrastructure

TITRE II - DETERMINATION DE L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE MINIMAL DES BATIMENTS D'HABITATION CONTRE LES BRUITS DES TRANSPORTS TERRESTRES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE DU BATIMENT

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 déterminée de la façon suivante.

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

A) Dans les rues en U

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

Catégorie	Isolement minimal DnAT
1	45 dB (A)
2	42 dB (A)
3	38 dB (A)
4	35 dB (A)
5	30 dB (A)

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

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

B) En tissu ouvert

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

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

Distance ¹	0	10	15	20	25	30	40	50	65	80	100	125	160	200	250	300
catégorie	1	45	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32
	2	42	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	32	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.

¹ Cette distance est mesurée :

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

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 : <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	Pas de correction - 3dB (A) - 6 dB (A)
Portion de façade masquée ¹ par un écran, une butte ou un obstacle naturel.	La portion de façade est protégée par un écran de hauteur comprise entre 2 et 4 mètres : <ul style="list-style-type: none"> - 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 : <ul style="list-style-type: none"> - distance inférieure à 150 mètres - à une distance supérieure à 150 mètres 	Pas de correction - 3dB (A) - 6dB (A) - 9dB (A) - 6dB (A)
Façade en vue directe d'un bâtiment	La façade bénéficie de la protection du bâtiment lui-même : <ul style="list-style-type: none"> - façade latérale² - façade arrière 	- 3dB (A) - 6dB (A)

La valeur obtenue après correction ne peut en aucun cas être inférieure à 30 dB (A).

Que le bâtiment à construire se situe dans une rue en U ou en tissu ouvert, lorsqu'une façade est située dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, une valeur d'isolement est déterminée pour chaque infrastructure selon les modalités précédentes.

Si la plus élevée des valeurs d'isolement obtenues est supérieure de plus de 3 dB (A) aux autres, c'est cette valeur qui sera prescrite pour la façade concernée. Dans le cas contraire, la valeur d'isolement prescrite est égale à la plus élevée des valeurs obtenues pour chaque infrastructure, augmentée de 3 dB (A).

¹ Une portion de la façade est dite masquée par un écran lorsqu'on ne voit pas l'infrastructure depuis cette portion de façade.

² Dans le cas d'une façade latérale d'un bâtiment protégé par un écran, une butte de terre ou un obstacle naturel, on peut cumuler les corrections correspondantes.

Lorsqu'on se situe en tissu ouvert, l'application de la réglementation peut consister à respecter :

- soit la valeur d'isolement acoustique minimal directement issue du calcul précédent ;
- soit la classe d'isolement de 30, 35, 38, 42, ou 45 dB (A), en prenant, parmi ces valeurs, la limite immédiatement supérieure à la valeur calculée selon la méthode précédente.

Art. 7. - Lorsque le maître d'ouvrage effectue une estimation précise du niveau sonore en façade, en prenant en compte des données urbanistiques et topographiques particulières, l'implantation de sa construction dans le site, ainsi que, le cas échéant, les conditions météorologiques locales, il évalue la propagation des sons entre l'infrastructure et le futur bâtiment :

- par calcul selon des méthodes répondant aux exigences de l'article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières ;
- à l'aide de mesures réalisées selon les normes NF S 31-085 pour les infrastructures routières et Pr S 31088 pour les infrastructures ferroviaires.

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour chaque infrastructure, routière ou ferroviaire, en se recalant sur les valeurs suivantes de niveau sonore au point de référence, définies en fonction de la catégorie de l'infrastructure :

Catégorie	Niveau sonore au point de réf. en période diurne (en dB (A))	Niveau sonore au point de réf. en période nocturne (en dB (A))
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

L'application de la réglementation consiste alors à respecter la valeur d'isolement acoustique minimal déterminée à partir de cette évaluation, de telle sorte que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisines soit égal ou inférieur à 35 dB (A) en période diurne et 30 dB (A) en période nocturne, ces valeurs étant exprimées en niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, de 6 heures à 22 heures pour la période diurne, et de 22 heures à 6 heures pour la période nocturne. Cette valeur d'isolement doit être égale ou supérieure à 30 dB (A).

Lorsqu'un bâtiment à construire est situé dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, on appliquera pour chaque local la règle définie à l'article précédent.

Art. 8. - Les valeurs d'isolement obtenues par application des articles 6 et 7 s'étendent pour des pièces et locaux ayant une durée de réverbération de 0,5 seconde à toutes les fréquences.

Le bâtiment est considéré comme conforme aux exigences minimales requises en matière d'isolation acoustique contre les bruits extérieurs lorsque le résultat de mesure de l'isolement acoustique normalisé atteint au moins la limite obtenue selon l'article 6 ou l'article 7, dans les conditions définies par les arrêtés du 28 octobre 1994 susvisés.

La mesure de l'isolement acoustique de façade est effectuée suivant la norme NF S 31-057 "vérification de la qualité acoustique des bâtiments", dans les locaux normalement meublés, les portes et fenêtres étant fermées.

Toutefois, lorsque cet isolement a été déterminé selon la méthode définie à l'article 7, il est nécessaire de vérifier aussi la validité de l'estimation du niveau sonore en façade réalisée par le maître d'ouvrage.

Dans ce cas, la vérification de la qualité acoustique des bâtiments porte également sur l'évaluation du niveau sonore à deux mètres en avant des façades des locaux, par calcul selon la convention définie à l'article 6 de l'arrêté du 5 mai 1995 susvisé, ou bien par mesure selon les normes en vigueur.

Art. 9. - Les exigences de pureté de l'air et de confort thermique en saison chaude doivent pouvoir être assurées tout en conservant pour les logements l'isolement acoustique requis par le présent arrêté, donc en maintenant fermées les fenêtres exposées au bruit dans les pièces suivantes :

- dans toutes les pièces principales et la cuisine lorsque l'isolement prévu est supérieur ou égal à 40 dB (A) ;
- dans toutes les pièces principales lorsque l'isolement prévu est supérieur ou égal à 35 dB (A) ;
- uniquement dans les chambres lorsque l'isolement prévu est compris entre 30 et 35 dB (A).

La satisfaction de l'exigence de pureté de l'air consiste à respecter l'arrêté du 24 mars 1982 relatif à l'aération des logements, les fenêtres mentionnées ci-dessus restant closes.

La satisfaction de l'exigence de confort thermique en saison chaude est ainsi définie : la construction et l'équipement sont tels que l'occupant peut maintenir la température des pièces principales et cuisines à une valeur au plus égale à 27° C, du moins pour tous les jours où la température extérieure moyenne n'excède pas la valeur donnée dans l'annexe au présent arrêté. La température d'une pièce est la température de l'air au centre de la pièce à 1,50 mètre au-dessus du sol.

LISTE DES INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS TERRESTRES SOUMISES AUX DISPOSITIONS DE L'ARRETE DU 21 février 2013

L'arrêté préfectoral n°201352-0009 du 21 février 2013 modifiant l'arrêté n°981720 du 24 juin 1998 modifié, porte classement des infrastructures de transport terrestre du Haut-Rhin et déterminant l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit à leur voisinage¹.

La commune de Village-Neuf est concernée pour les infrastructures suivantes :

Dénomination	Catégorie	Largeur du secteur affecté
RD21 III (RD105 à RD 469)	4	30
RD 21 VI (St Louis à Village-Neuf)	4	30
RD 105 (Palmrain- PR0 +640)	3	100
RD 105 (PR0 +640 à RD21III))	2	250
RD105 (RD21III à RD 107)	3	100
RD 107	3	100
Boulevard d'Alsace (RD 105 à la limite communale)	3	100

¹ Cet arrêté préfectoral peut être consulté en Préfecture, à la Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin ainsi qu'en Mairie

Canalisation de transport de gaz

« Le réseau de transport de gaz »

Village-neuf est traversée par deux canalisations dont une DN 80, et une DN 200.

Risques présentés par les canalisations de matières dangereuses (données transmises par la DREAL Alsace concernant le réseau de distribution de gaz présent sur le ban de la commune).

La DREAL l'environnement a examiné avec les exploitants de canalisations de transport de matières dangereuses les risques présentés par ces ouvrages.

Les études de sécurité réalisées montrent que la rupture de tels ouvrages peut présenter un danger pour le voisinage, le scénario le plus redoutable étant l'agression extérieure par un engin de terrassement.

Les canalisations constituent le moyen le plus sûr pour transporter de grandes quantités de gaz combustibles, d'hydrocarbures ou de produits chimiques.

Les caractéristiques techniques des canalisations répondent aux conditions et exigences définies par les règlements de sécurité applicables, garantissant ainsi leur sûreté intrinsèque.

Les conditions opératoires de surveillance et d'exploitation mises en œuvre par les exploitants visent par ailleurs à prévenir les risques inhérents à de tels ouvrages.

Le risque est donc a priori particulièrement faible. Cependant, il ne peut être ignoré et doit être pris en considération dans les documents d'urbanisme.

Les études de sécurité et les plans de sécurité et d'intervention (PSI) permettent d'évaluer les distances d'effet des phénomènes accidentels, et de définir ainsi 3 zones de dangers fixées par l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 :

- zone des dangers significatifs pour la vie humaine délimitée par les seuils des effets irréversibles (IRE) ;
- zone des dangers graves pour la vie humaine délimitée par les seuils des premiers effets létaux (PEL) ;
- zone des dangers très graves pour la vie humaine délimitée par les seuils des effets létaux significatifs (ELS).

Ces zones peuvent être réduites lorsque la canalisation est protégée, c'est à dire lorsqu'il existe une barrière physique de nature à s'opposer efficacement à une agression extérieure.

La commune de Village-Neuf est traversée par les canalisations de transport de gaz suivantes :

Distances en mètres à prendre en compte de part et d'autre de l'axe de la canalisation

Exploitant de l'ouvrage	Désignation de l'ouvrage	IRE (1)	PEL (1)	ELS (1)
GRT gaz	DN 200/P 67,7 (Bartenheim-Huningue)	70	55	35
	DN 80 / P 67,7 (Village-Neuf-Village-Neuf (Cl Roche)	15	10	5

(1) : il s'agit de la demi-largeur en mètres d'une bande axée sur l'ouvrage : tous les projets d'aménagement situés de part et d'autre de l'ouvrage à une distance inférieure à la distance mentionnée au tableau sont à l'intérieur de la zone en question.

Dans ces zones, sans préjudice des servitudes d'utilité publique applicables, les dispositions suivantes sont à prendre en compte :

- dans l'ensemble de la zone des dangers significatifs pour la vie humaine (IRE) : informer le transporteur de ses projets le plus en amont possible ;
- dans la zone des dangers graves pour la vie humaine (PEL) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeubles de grande hauteur et d'établissements recevant du public relevant de la 1^{ère} à la 3^{ème} catégorie ;
- dans la zone des dangers très graves pour la vie humaine (ELS) : proscrire en outre la construction ou l'extension d'immeubles de grande hauteur et d'établissements recevant du public susceptibles de recevoir plus de 100 personnes».

Densité d'occupation en fonction de la catégorie d'emplacement des ouvrages

Article 7 de l'arrêté du 4 Août 2006

Des termes de l'article 7 de l'arrêté du 4 Août 2006, qui classe les emplacements où sont installés les ouvrages de transport de gaz en trois catégories A, B, C, par ordre d'urbanisation croissante, découle une concordance à respecter entre la densité et les trois catégories d'emplacement de canalisation.

Pour une canalisation de gaz combustible en catégorie A :

- dans un cercle centré sur les canalisations et de rayon égal à la distance des effets létaux significatifs :
 - le nombre de logements ou de locaux correspond à une densité d'occupation inférieure à 8 personnes par hectare et à une occupation totale inférieure à 30 personnes ;
 - il n'y a ni logement, ni local susceptible d'occupation humaine permanente à moins de 10 mètres des canalisations ;
 - les canalisations ne sont pas situées dans le domaine public national, départemental, ferroviaire, fluvial ou concédé ;
 - les canalisations ne sont pas situées en unité urbaine au sens de l'INSEE et ne sont situées ni dans une zone U ou AU d'une commune couverte par un plan local d'urbanisme, ni dans une zone U, NA ou NB d'une commune couverte par un plan d'occupation des sols encore en vigueur, ni dans les secteurs où les constructions sont autorisées d'une commune couverte par une carte communale, ni dans les parties actuellement urbanisées d'une commune qui n'est couverte par aucun document d'urbanisme.

Pour une canalisation de gaz combustible en catégorie B :

- dans un cercle centré sur la canalisation et de rayon égal à la distance des effets létaux significatifs :
 - le nombre de logements ou de locaux correspond à une densité d'occupation inférieure à 80 personnes par hectare et à une occupation totale inférieure à 300 personnes.

Pour une canalisation de gaz combustible en catégorie C :

- dans un cercle centré sur la canalisation et de rayon égal à la distance des effets létaux significatifs, ni la densité d'occupation, ni l'occupation totale ne sont limitées.

Au sens de l'article 7 du présent arrêté, un logement est considéré comme occupé par 2,5 personnes en moyenne.

