



LE BRUIT

Le bruit est considéré aujourd'hui par les Français comme la première nuisance à leur cadre de vie. Les documents d'urbanisme doivent donc aborder cette composante de l'environnement urbain de manière forte.

1. Les notions relatives au thème

La prise en compte du bruit dans les documents de planification est fondée sur le principe de précaution, qui vise notamment à isoler les activités bruyantes, limiter les usages du sol dans les secteurs bruyants. Ce principe prévaut dans la politique de lutte contre le bruit des infrastructures routières, ferroviaires et aériennes.

Des réglementations spécifiques existent selon l'origine du bruit.

Le bruit des infrastructures routières et ferroviaires

La création de voies routières ou ferroviaires nouvelles doit être accompagnée de la mise en place de dispositifs adaptés permettant de limiter le bruit supplémentaire produit par l'infrastructure.

Pour les voies routières existantes, la réglementation impose des conditions particulières du bâti situé en bordure des voies bruyantes (classification établie par arrêté préfectoral en fonction du type de voie, du trafic...). Les bâtiments destinés à l'habitation, situés dans les secteurs définis (variant de 200 mètres à 10 mètres le long de la voie bruyante) sont soumis à des prescriptions d'isolement acoustique. Cette disposition est reportée sur les documents graphiques. Ces informations font partie des éléments du « porter à connaissance » de l'Etat.

Les plans d'exposition au bruit au voisinage des aérodromes

Les dispositions des PEB s'appliquent autour des aérodromes classés selon le code de l'aviation civile en catégorie A, B et C, ainsi qu'au tour des aérodromes civils et militaires figurent sur une liste établie par arrêté des ministres chargés de la défense, de l'urbanisme et de l'environnement.

Les PEB définissent des zones diversement exposées au bruit au voisinage des aérodromes : zones de bruit fort A et B et zone de bruit modéré C. Ces zones de bruit sont établies en tenant compte des prévisions de développement de l'activité aérienne, l'extension prévisible des infrastructures et les procédures de circulation aérienne.

Dans les zones de bruit A et B, peuvent être admises, dès lors qu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances, les opérations de rénovation des quartiers et de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi que l'amélioration des constructions existantes.

Les bruits de voisinage

Le pouvoir de police du maire a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publique. La maire peut réprimer les atteintes à la tranquillité publique, interdire ou réglementer l'accès de certaines voies ou soumettre certaines activités à des niveaux sonores admissibles.

Dans le cadre de l'élaboration d'un document d'urbanisme ou de la délivrance d'une autorisation d'occupation du sol, l'implantation d'une nouvelle activité ou d'un équipement public (salle de fêtes...) nécessitera de prendre en compte la pollution engendrée par le bruit.



2. Les enjeux

Éviter d'installer des populations dans des zones soumises à des bruits excessifs

Améliorer de la qualité de vie en milieu urbain : il s'agit d'apporter une réponse aux populations qui disent souffrir du bruit en prenant en compte ce facteur dans la localisation des zones d'habitat et des infrastructures ou équipements bruyants

Éviter d'implanter des sources de bruit à proximité de bâtiments ou de zones sensibles

Afin de préserver la santé des populations de plus ceci est couplé d'un enjeu d'ordre économique : les travaux de rattrapage atteignent des sommes considérables.

L'importance de la prévention est indiscutable et un effort doit être effectué en matière de mise en œuvre d'une politique cohérente de planification urbaine et de déplacements qui devra veiller à ne pas exposer de nouvelles populations à des niveaux sonores trop élevés.

3. Questionnement préliminaire, aide à l'analyse de l'état initial

Quelles sont les différentes sources de bruit ?

- Le bruit des infrastructures routières et ferroviaires
- Le bruit au voisinage des aéroports
- Les bruits de voisinage dus aux installations, activités ou entreprises bruyantes
- Quels sont les facteurs aggravants

Quels bâtiments ou autres dispositifs existants jouent un rôle d'isolement acoustique le long de certaines infrastructures ?

4. Sources d'information et méthodes

Sources d'information

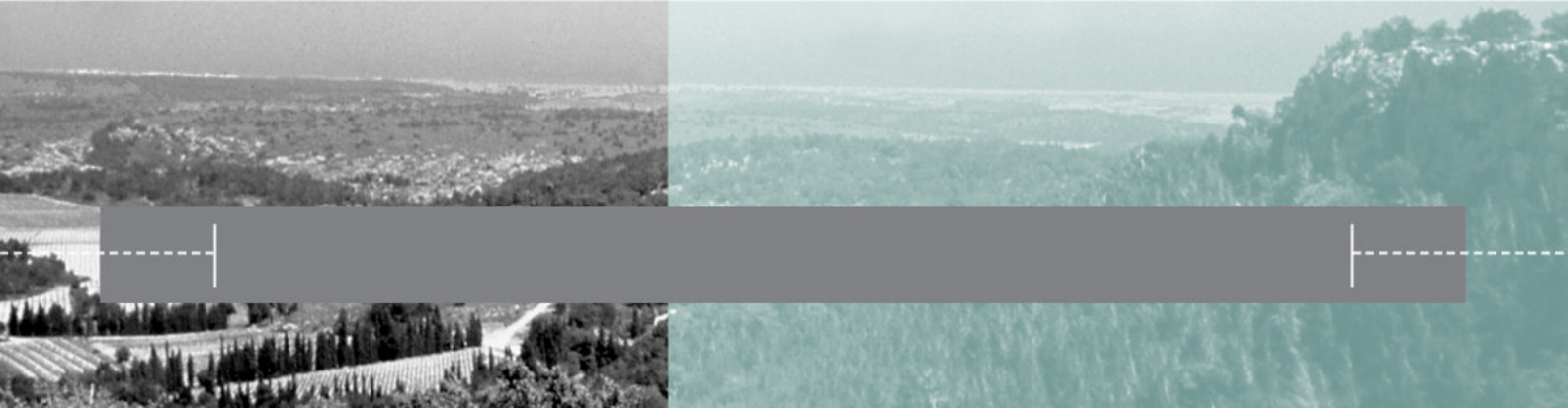
Ouvrages de références :

Les guides méthodologiques :

- Classement des infrastructures de transport terrestres (CERTU, mars 1998)
- Observatoire du bruit des routes (CERTU)
- Plan de Déplacement Urbain (CERTU, 1999)

Les documents locaux

- Le classement sonore des voies routières et ferroviaires. DDE, RFF ?
- Les Plans d'exposition au bruit des aéroports, plans de gêne sonore DDE ?
- Recenser les dispositifs : murs anti bruit...DDE, Société d'autoroute ?
- Les informations communales, localisation des sources de bruit connues et des secteurs sensibles au bruits : Études acoustique, plaintes des habitants ?
- Recensement des installations classées et vérification de leurs caractère "bruyant" DRIRE ?
- Les bruits des lieux musicaux ?



Mise en garde

si un PDU est approuvé ou en cours d'études, les données relatives à cette étude peuvent constituer une base de données intéressantes

OUTIL ET METHODE

Localisation des sources de bruit, des habitations et des personnes concernées (nombre et type/quantitatif et qualitatif)

Etablir une cartographie globale du bruit quel qu'en soit l'origine afin de localiser

- Les zones où la situation est dégradée
- Les points de conflit entre nuisance sonore et demande de calme
- Les secteurs qui présentent un environnement sonore de bonne qualité

5. Mise en évidence des croisements et regroupements possibles

Les relations avec les autres thèmes de l'environnement

Topographie, climat : propagation du bruit par les vents dominants, en fonction du relief

Les relations avec les autres thèmes du diagnostic territorial

Organisation Spatiale – Urbanisme

Identifier, dans les secteurs d'urbanisation très dense, les bâtiments ou ensemble de bâtiments jouant un rôle de protection acoustique pour un quartier (immeuble barre parallèle à la voie)

Identifier dans quelle mesure la forme urbaine joue un rôle dans la propagation du bruit

Habitat, Population

localisation des sources de bruit, des habitations et des personnes concernées (nombre et type/quantitatif et qualitatif) Evolution du nombre de personnes concernées

Déplacements

Activités – Vie économique



6. Les textes de références

L'article L. 121-1 du CU mentionne en son 3^{ème} alinéa : Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer (...) la réduction des **nuisances sonores** (...) ».

La loi « bruit » du 31 décembre 1992 définit les bases de la politique de l'État dans le domaine de la lutte contre le bruit et de la préservation de la qualité sonore de l'environnement.

Le préfet est chargé de recenser et de classer les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques acoustiques, du trafic et des niveaux sonores évalués à long terme. Les communes ont la possibilité de faire des propositions de classement des infrastructures de transports terrestres situées sur tout ou partie de leur territoire au préfet. Le préfet examine cette proposition avant de procéder au classement des infrastructures concernées. Sur la base de ce classement en cinq catégories, le préfet détermine, après consultation des communes, les secteurs affectés par le bruit au voisinage de ces infrastructures, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte et les prescriptions techniques à appliquer lors de la construction d'un bâtiment afin d'atténuer l'exposition à ces nuisances.

Le classement des voies bruyantes ne relève pas des règles d'urbanisme, mais des règles de construction. Il ne constitue pas une servitude d'utilité publique au sens du Code de l'urbanisme. Son annexion au PLU se réalise par mise à jour, sans procédure d'enquête publique.

La loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a institué les plans d'exposition au bruit (PEB) qui visent à prévenir l'exposition de nouvelles populations au bruit généré par l'activité aéroportuaire.

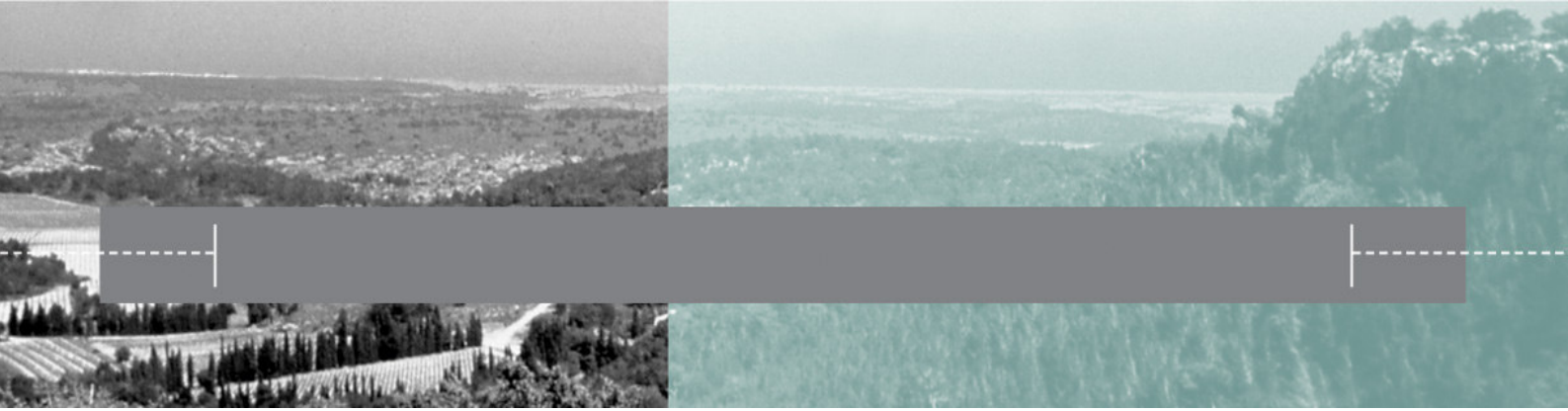
Le PEB est un document, annexé au Plan d'occupation des sols (POS) de la commune, définissant des zones voisines des aérodromes à l'intérieur desquelles la construction de locaux à usage d'habitation est interdite ou soumise à des prescriptions particulières (isolement minimum).

Il existe quatre zones A, B, C et D (de plus bruyant à moins bruyant). Le PEB est établi en fonction du trafic de l'aérodrome et de ses hypothèses de développement à long terme (10-15 ans) dans les conditions fixées aux articles R. 147-1 à R. 147-11 du Code de l'urbanisme. Il est approuvé par le préfet, après enquête publique (décret n° 87-339 du 21 mai 1987).

Les dispositions réglementaires concernant la prise en compte des nuisances sonores dans le PLU relèvent principalement du Code de la construction et non pas du Code de l'urbanisme. Toutefois, en ce qui concerne les conditions permettant d'assurer la réduction des nuisances sonores, il n'est pas interdit, dans le cadre des objectifs généraux des PLU, de mener une réflexion sur le bruit et de prendre des mesures particulières. (Le PLU peut éventuellement prévoir la construction d'écrans antibruit préalablement à l'ouverture à l'urbanisation de terrains situés le long de voies bruyantes existantes)

NB : Les maîtres d'ouvrage des routes existantes n'ont pas obligation de prendre des mesures de réduction des nuisances sonores. Seules les voies nouvelles sont concernées. La mise en place et le financement de mesures contre les nuisances sonores des voies anciennes sont, liés à l'inventaire et la résorption des "points noirs".

La Directive 2002/49/ CE du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement doit être retranscrite dans le droit français dans les 2 ans suivant sa publication au J.O. des Communautés européennes (18/07/2002), soit avant le 18/07/2004.



Elle a pour objectifs :

- la détermination de l'exposition au bruit dans l'environnement grâce à une cartographie du bruit. On entend par bruit dans l'environnement, le bruit résultant d'activités humaines y compris le bruit des transports (routier ferroviaire ou aérien) et des sites d'activités industrielles.
- l'information du public sur ce bruit et ses effets ;
- l'adoption par les Etats membres de plans d'actions fondés sur les résultats de la cartographie.

En ce qui concernant les cartes de bruit stratégiques, des cartes de bruit stratégiques devront être établies au plus tard le 30 juin 2007 pour :

- toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants ;
- toutes les grands axes routiers dont le trafic dépasse les 6 millions de véhicules / an ;
- tous les grands axes ferroviaires dont le trafic dépasse les 60 000 trains / an ;
- tous les grands aéroports.

Des plans d'actions devront être établis au plus tard le 18/07/2008 (gérer les problèmes de bruit, leurs effets et si nécessaire leur réduction)

Les cartes de bruit stratégiques (établies et/ou approuvées) ainsi que les plans d'actions arrêtés devront être accessibles et diffusés au public.