

Documents de cadrage nationaux

Bruit et législation nationale

Notre urbanisme local est défini par un cadre national. En effet, de nombreux textes et orientations s'appliquent à l'aménagement du territoire dans le but de favoriser la cohérence territoriale, le respect des valeurs nationales, l'équilibre et la durabilité de l'espace français.

L'urbanisme local ne doit pas se faire sans prendre en compte les diverses recommandations environnementales relatives à l'aménagement urbain, tel le bruit. Le bruit, est présent dans plusieurs textes, les collectivités décentralisées doivent assurer leurs mise en oeuvre par le biais des différents outils à leur disposition, ici, l'aménagement du territoire.

Voici une brève présentation des textes nationaux relatifs au bruit dans l'environnement et la ville.

La loi bruit

La loi bruit du 31 décembre 1992 (loi n°92-1444) vise à prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à troubler la tranquillité des personnes et à nuire à leur santé. Cette loi instaure une réglementation et des mesures relatives au bruit.

D'après l'Article premier de la loi-cadre sur le bruit, « *Les dispositions de la présente loi ont pour objet, dans les domaines où il n'y est pas pourvu, de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement.* ».

50 Textes sont issus de la Loi Bruit, ils concernent les bruits de voisinage, les activités bruyantes, le bruit des transports terrestres, les caractéristiques acoustiques des bâtiments publics, l'aide à l'insonorisation au voisinage des aérodrômes, le contrôle et la surveillance du bruit et les sanctions judiciaires et administratives qui s'y rapportent.

La loi bruit prévoit plusieurs dispositions :

Mesures préventives pour limiter les émissions sonores

Réglementation de certaines activités bruyantes

Nouvelles normes applicables aux infrastructures de transports terrestres

Mesures de protection des habitants touchés par le bruit des transports aériens financées par une taxe sur les aéroports

Simplification la constatation des infractions et création de nouvelles catégories d'agents de l'Etat et des communes habilités à les constater

Renforcement des mesures judiciaires et administratives pour l'application de la réglementation

La Loi SRU

Ratifiée en 2000, cette loi pour la solidarité et le renouvellement urbain indique que la réduction des nuisances sonores est obligatoire et doit être intégrés aux SCoT pour favoriser un environnement sain et équilibré.



La Charte de l'environnement

Ratifiée en 2004 et annexée à la constitution française, la charte de l'environnement prévoit que « les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social ». Dans ce contexte, la problématique du bruit s'inscrit dans la plupart des politiques publiques liées à l'espace public voir, à l'espace privé.

Grenelles de l'environnement

Les Grenelle de l'environnement I et II engagent la réductions des nuisances sonores pour préserver la santé et l'environnement. Le Grenelle I de 2009, commande la réduction de 50% des bruits perçus liés à l'activité des aérodrômes et l'inventaire des points Noirs de Bruit et leur résorbtion avant 2016. Le Grenelle II traite des nuisances sonores et aéroportuaires, il impose le respect des PEB et implique les entreprises ferroviaires dans la lutte contre le bruit des transports.

Documents de cadrage régionaux

Compétence aménagement du territoire

La région c'est vu confié, dans le cadre de la décentralisation, la compétence développement et aménagement du territoire qu'elle partage avec l'Etat et les autres collectivités locales. Différents documents régionaux à caractère urbanistique définissent la politique d'aménagement du territoire en Ile-de-France, en accord avec les grandes orientations nationales.

Le SDRIF

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France est un document d'aménagement organisé autour d'un projet spatial régional se déclinant en objectifs de niveau local et régional. C'est un document d'urbanisme caractérisant et définissant l'utilisation des sols par des « orientations réglementaires » et des « cartes de destinations générales ». Les documents locaux d'urbanisme doivent le décliner pour permettre la mise en œuvre de ses objectifs.

Concernant la lutte contre les nuisances sonores, le SDRIF donne des orientations larges indiquant que « le réseau de transport doit être renforcé pour répondre à la réalité des besoins de déplacement des Franciliens, pour améliorer la qualité de vie en réduisant les nuisances sonores. ».

Le SDRIF s'engage à offrir aux habitants et visiteurs du territoire, un environnement préservé et accueillant. Dans cette perspective la lutte contre le bruit est indispensable : « La Région tente de réconcilier aménagement et environnement. Elle porte l'ambition de coupler la densification des tissus urbains existants avec l'amélioration du cadre de vie afin d'accueillir tous les franciliens en leur permettant de vivre dans une ville agréable et apaisée. ».

Le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France

Le PDUIF constate les nuisances sonores liées aux transports présentes sur le territoire de l'Île-de-France et s'engage à les réduire. Tout d'abord, il propose de résorber les principales nuisances sonores routières, puis, de limiter l'impact du transport de marchandise en ville, et enfin, de réduire les émissions sonores des transports collectifs. Le PDUIF a pour objectifs :

- Assurer l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès et la protection de l'environnement et de la santé [aliénés par le bruit].
- Garantir le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants à savoir les modes doux (marche, vélo, etc.) [modes favorables à la réduction des nuisances sonores].

Le plan liste et impose le traitement des Points Noirs de Bruit afin de résorber les zones les plus critiques en matière de nuisances sonores. Sont visées, les zones habitables situées autour des infrastructures de transport. Le PDUIF est à prendre en compte dans les documents locaux d'urbanisme (Scot, PLU et PLD).

L'Agenda 21 d'Île-de-France

Le Conseil régional s'engage sur les thèmes du développement durable depuis de nombreuses années. Son objectif est de faire de l'Île-de-France, la première Eco région d'Europe. Un agenda 21 labélisé par l'Etat « Agenda 21 local Île-De-France » a été lancé en 2009.

Les actions et perspectives 2014-2015 fournissent largement un cadre favorable à la lutte contre les nuisances sonores dans la région. En effet, l'éco région se donne dix objectifs dont deux prenant en compte la lutte contre le bruit, à savoir, le volet Préservation de la biodiversité visant à réduire les atteintes aux écosystèmes et le volet Epanouissement de tous les êtres humains visant à réduire les pollutions, nuisances et risques en privilégiant la prévention.



L'Agenda 21 IDF a pour objectifs

L'Eco-construction : La construction doit placer l'homme au cœur du projet, favoriser le confort et la santé en réduisant les nuisances sonores des chantiers.

La biodiversité : La création de zones calmes garantissant le bien-être de toutes les espèces.

La mobilité durable : l'agenda 21 entend assurer le recours à des modes de déplacements alternatifs à la voiture et favorables au cadre de vie et au bien-être de la population et réducteurs des nuisances, notamment sonores.



Le bruit dans le SCoT

Objectifs et principes

Outil de conception et de mise en oeuvre de la planification intercommunale, le Schéma de Cohérence Territoriale s'organise autour d'un Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Le PADD a pour ambition l'équilibre des territoire et la préservation d'un environnement urbain et naturel sain et durable, pour cela, il engage le traitement des nuisances urbaines, tel le bruit.

Ainsi, le SCoT oriente les prospectives et les stratégies territoriales de la collectivité pour l'urbanisme et l'aménagement pour un territoire sain, agréable et durable.

Santé et qualité de vie

Les citoyens sont soumis, au quotidien, à de multiples nuisances sonores. Ainsi, deux enjeux du bruit doivent être pris en compte dans le SCoT, la santé et la qualité de vie des habitants.

Même si il n'existe pas d'indicateur de mesure des nuisances provoqué par le bruit sur le sommeil, la santé et la qualité de vie (le décibel ne présentant pas un niveau d'impact), des dispositions doivent être prises par les pouvoirs publics pour lutter contre ce fléau.

Passer au dessus de l'obstacle

C'est l'insuffisante reconnaissance de cette nuisance, qui amoindrit la santé et la qualité de vie des citoyens, et accentue certaines inégalités sociales, qui constitue l'obstacle principal à l'engagement d'actions plus efficaces.

Toutefois, malgré la complexité législative relative à la lutte contre le bruit, il est possible d'agir dans le cadre du SCoT.

Comment intégrer le bruit dans le SCoT ?

Rapport de présentation	Diagnostic et outil d'aide à la décision	Présentation des principales sources de bruit sur le territoire et des enjeux associés. Présentation de la législation en vigueur. Présentation des zones de Conflits et des Point Noirs de Bruit. Présentation des dispositifs déjà mis en oeuvre.
PADD et Orientations Générales	Orientations générales et actions concrètes	Enonciation des objectifs en matière de lutte contre le bruit et de réduction des nuisances sonores sur le territoire. Déclinaison des actions et dispositions à prendre en compte dans l'urbanisme réglementaires et l'aménagement local.

Exemple de dispositions et d'actions à inciter par le biais du SCoT :

- Présenter le classement sonore des infrastructures de transports à reporter dans les PLUs
- Lancer des études pour déterminer et résorber les Points Noirs de Bruit
- Imposer des aménagements antibruit pour accompagner les grands projets d'infrastructures
- Orienter par rapport aux revêtements drainants et acoustiques à utiliser sur les grandes voies de circulations
- Impliquer les acteurs, les gestionnaires et les citoyens
- Créer un conseil local du bruit
- Promouvoir les aménagements urbains réduisant la vitesse et favorisant la fluidité du trafic dans les espaces sensibles au bruit en ville.





Illustration : le SCoT du Grand Clermont



Le SCoT du Grand Clermont a été élaboré en concertation avec les 10 communautés de communes qu'il regroupe. Ce document d'urbanisme se scinde en trois parties :

- Le rapport de présentation.
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).
- Le Document d'Orientation Générale (DOG).



Le SCoT tient compte des nuisances sonores dans ses choix présentés, il indique comme objectifs de :

Limitier l'urbanisation à proximité des axes routiers, ferroviaires et aéroportuaires soumis à des nuisances sonores, existants ou futurs.

Réduire la place réservée à l'automobile au profit du développement de modes plus « doux », et moins bruyants.

Corriger la dégradation de l'environnement sonore par la réalisation de dispositifs visant à atténuer les nuisances dans les zones affectées (limitation des vitesses, murs anti-bruit, orientation des bâtiments, revêtements des chaussées, isolation phonique, bâtiments écrans...).

Favoriser l'usage des véhicules propres et silencieux pour les livraisons et les enlèvements.

Prise en compte du Bruit dans le SCoT du Grand Clermont

Le rapport de présentation expose des scénarios d'orientation du territoire à l'étude permettant de mieux anticiper les défis à venir et préservant au mieux le cadre de vie des citoyens. Les principaux axes d'orientations concernent :

- Des aménagements routiers permettant de contourner des communes et réduire la circulation de grands boulevards sur la commune de Clermont-Ferrand.
- L'amélioration de l'attractivité des transports collectifs.

Le PADD s'inscrit dans une logique de respect de l'environnement et de diminution de l'impact environnemental des activités humaines, il fixe pour cela plusieurs objectifs :

- Economiser les ressources fossiles
- Développer les modes doux et les transports en commun. Cette volonté est commune à celle du PDU (Plan de Déplacement Urbain) qui précise les actions prévues sur le territoire.
- Réaliser de nouvelles infrastructures routières en minimisant leurs impacts environnementaux et notamment acoustiques. Des protections devront être intégrées dès la mise en place de ces infrastructures.
- Préserver la biodiversité, les milieux et les ressources.
- La limitation et le contrôle des nuisances sonores constituent l'un des paramètres de cet objectif. Il s'inscrit également dans la démarche de protection des zones calmes, en cohérence avec le PPBE.

Le DOG tient compte des nuisances sonores liées aux infrastructures de transports terrestres (Routes et Fer) et du bruit aérien au travers du PEB et arrête les orientations suivantes :

- Limitation de l'urbanisation dans les zones de gêne soumises au PEB.
- Correction de la dégradation de l'environnement sonore des zones affectées et prévention de l'apparition de nouvelles situations de nuisances sonores. Le DOG recommande des aménagements afin de réduire les nuisances sonores (limitation des vitesses, murs antibruit, orientation des bâtiments, revêtements des chaussées, bâtiments écrans...) en particulier dans les zones identifiées dans la cartographie du bruit élaborée par Clermont Communauté.
- Préservation de la qualité de l'environnement sonore des zones calmes.

Le bruit dans le PLU - Introduction

Objectifs et principes

Le PLU, outil opérationnel de gestion de l'aménagement du territoire à pour ambition de gérer l'espace et le développement urbain. Le PLU doit prendre en compte le bruit au même titre que les autres préoccupations environnementales.

Selon le code de l'urbanisme, c'est aux collectivités qu'il appartient d'intégrer la prévention des nuisances sonores à chaque étape du PLU.

Législation

Article L121-1 du Code de l'Urbanisme,

« 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 prévention des pollutions et des nuisances de toutes nature.»

Article R.123-14 du Code de l'Urbanisme,

« Les annexes comprennent à titre informatif également : le plan d'exposition au bruit des aérodromes, établi en application des articles L. 147-1 à L. 147-6 ; [...]

et, d'une part, les prescriptions d'isolement acoustique édictées, en application des articles L. 571-9 et L. 571-10 du code de l'environnement, dans les secteurs qui, situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, sont affectés par le bruit et, d'autre part, la référence des arrêtés préfectoraux correspondants et l'indication des lieux où ils peuvent être consultés.»

Quelle place pour le bruit dans le PLU ?

Au cours de l'élaboration ou de la révision du PLU, la collectivité peut prendre en compte la problématique des nuisances sonores.

Il s'agit de traiter le bruit au même titre que les autres thématiques de l'aménagement et de l'environnement, de penser leurs interactions pour définir les orientations d'aménagement en matière de nuisances sonores dans les secteurs sensibles en termes de bruit (zones très bruyantes à traiter et zones calmes à préserver).

Comment intégrer le bruit dans le PLU ?

Etapas du PLU	Synoptique de la réalisation	Eléments du PLU	Intégration du Bruit
Diagnostic	Etat initial de l'environnement	Rapport de présentation	Etat des lieux sonore de la commune
	Analuse et prospective		Analyse de l'état initial
	Définition des enjeux et hiérarchisation		Synthèse des différentes thématiques. Mise en perspective. Définition des grandes orientations en matière de lutte contre le bruit. Réflexion sur l'incidence sonore des autres orientations.
Projet	Elaboration du PADD	Orientations générales	Réalisation d'une prospective sonore du projet PADD. Définition de mesures correctives et compensatoires. Explication des choix retenus . Aide à la traduction graphique.
Traduction	Règlement	Documents opposables	Traduction réglementaire et graphique du PADD
	Documents graphiques		
	Annexes		

Le bruit dans le PLU - Diagnostic

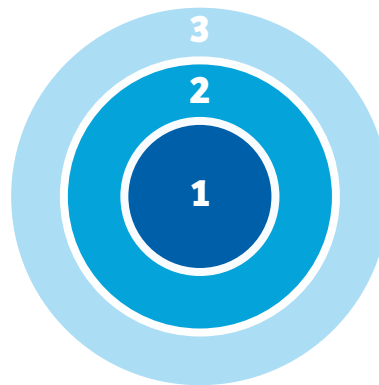
Pour commencer...

Concernant la problématique de l'environnement sonore comme les autres aspects environnementaux, le diagnostic préalable à l'élaboration du PLU se décline en trois phases :

- Décrire l'état initial de l'environnement.
- Analyser cet état initial et ses évolutions prévisibles.
- Identifier les enjeux d'environnement sonores et dégager les priorités.

L'état initial de l'environnement

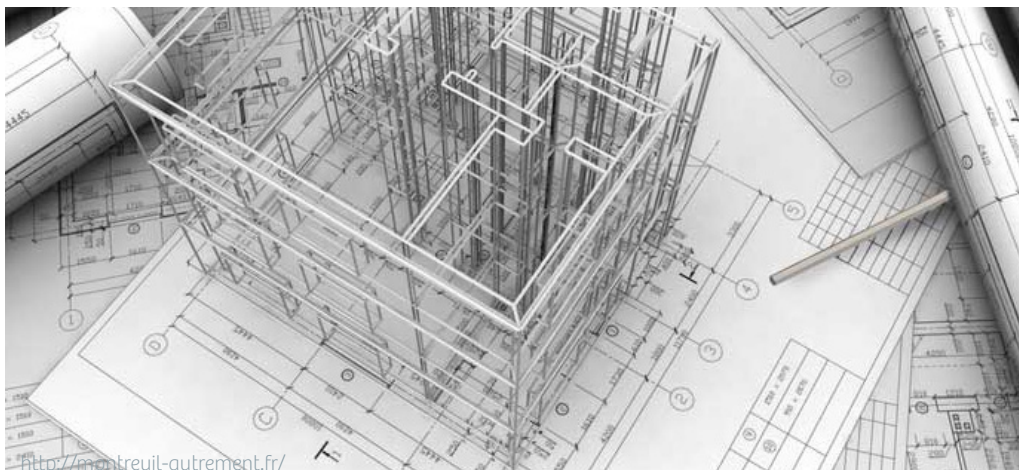
On peut distinguer trois niveaux de précision pour présenter l'état initial de l'environnement sonore d'une commune. C'est à la collectivité de choisir le niveau qui lui semble le mieux adapté aux enjeux locaux en matière de bruit sur l'ensemble du territoire ou sur des zones spécifiques.



1. Les données obligatoires. Le PLU doit obligatoirement faire référence aux nuisances issues des infrastructures de transport car il doit intégrer en annexe le PEB des aéroports et le classement sonore des voies routière et ferroviaire.

2. L'inventaire. Les inventaires des sources de bruit, des bâtiments et secteurs sensibles peuvent être réalisés grâce à la consultation des élus, des techniciens ou des habitants de la commune ou suite à une étude acoustique.

3. La Carte de Bruit. La cartographie des niveaux sonores est établie à partir de calculs et de mesures. Ces cartes permettent d'identifier zones bruyantes et zones calmes.



Analyse et prospectives

L'analyse doit faire apparaître :

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

La prospective doit définir :

- L'évolution des nuisances selon les prévisions en matière de trafic automobile, ferroviaire ou aérien et les installations bruyantes prévues
- Les projets potentiellement bruyants
- Les secteurs de conflits potentiels entre nuisances sonores et demande de calme

Enjeux et actions

Les éléments concernant le bruit sont à intégrer dans l'analyse globale du territoire communal pour préciser et hiérarchiser les enjeux autour de deux axes :

Evaluer l'incidence sonore des autres orientations du PLU

Mixité des fonctions urbaines

Densification des secteurs urbanisés

Actions sur la circulation

Définir les orientations du PLU en matière de nuisances sonores

Réduire l'exposition au bruit des habitants

Préserver la qualité des secteurs calmes

Encadrer les conditions d'implantation des activités nuisantes



Le bruit dans le PLU - PADD

Les objectifs du PADD

Le PADD expose le projet urbain de la commune à travers un programme d'actions choisies, hiérarchisées et mises en cohérence.

Il constitue donc le résultat des choix de la commune, choix fondés sur l'analyse et l'état initial et sur les prévisions économiques et démographiques.

Si des enjeux en matière de bruit ont été mis en évidence sur tout ou partie du territoire, un exercice prospectif global ou sur certains secteurs pourra fonder son élaboration.



<http://www.mairie-etauigny.fr/>

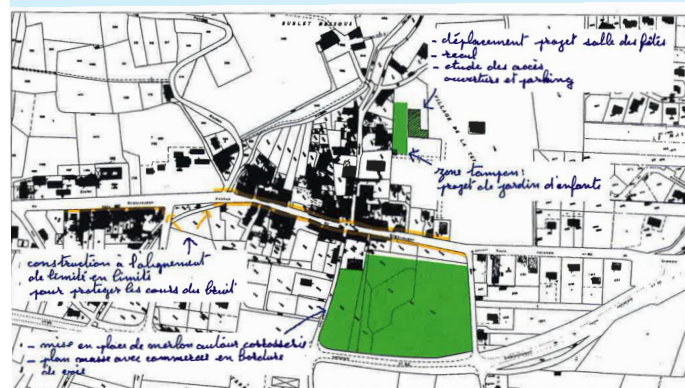
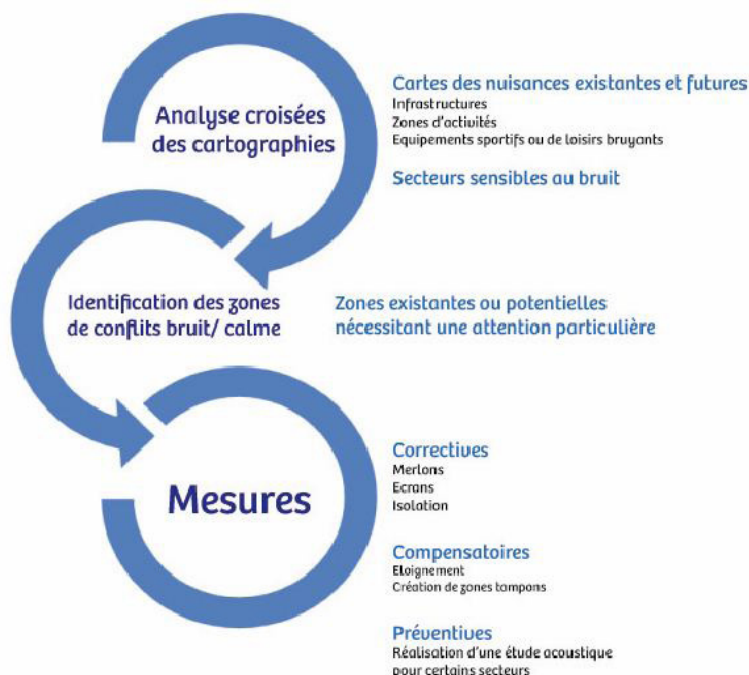
Exercice prospectif

Il s'agit d'engager une analyse croisée des secteurs de nuisances et sensibles afin de déterminer les zones de conflits nécessitant une attention toute particulière et de proposer des mesures adéquates. (Voir schéma ci dessous).

Quels sont les documents présentant les choix retenus en matière de nuisances sonores ?

L'article R. 123-2 du Code de l'urbanisme impose que le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le PADD.

Ce document peut prendre la forme d'un plan schématique établi à partir de l'exercice prospectif et de la hiérarchisation des enjeux de bruit au regard des autres problématiques d'environnement et de développement.



D'après la Boite à Outil de l'aménageur : PLU et Bruit

Ce document graphique (voir ci dessus) a pour objectifs :

- Expliquer les orientations retenues
- Mettre en avant les actions et les points de conflits
- Expliquer les mesures compensatoires et correctives
- Faciliter la traduction graphique et règlementaire des choix du PADD



Le bruit dans le PLU - Traduction et annexes



Traduction graphique et réglementaire

Les décisions retenues dans le PADD doivent être traduites concrètement dans les plans de zonage et dans le règlement.

Il existe différents outils selon le contexte local et les problématiques à traiter. Ces instruments permettent d'apporter des réponses pour la gestion d'une zone sensible au bruit le long d'une infrastructure bruyante ; pour l'implantation d'une zone d'habitat à proximité d'une activité ou d'une zone d'activités bruyantes ; pour gérer les abords d'une activité existante et pour préserver des secteurs calmes.

Illustration - Extrait du guide Bruit et PLU : la boîte à outil de l'aménageur

Pour aménager une zone voisine d'une infrastructure terrestre bruyante, on peut engager une action de graduation des secteurs exposés aux nuisances selon leur sensibilité au bruit en organisant les activités artisanales ou industrielles en bordure de voie, puis une zone tampon qui accueillera les activités tertiaires ou commerciales peu sensibles au bruit et générant peu de bruit, et, enfin, un espace d'habitat.

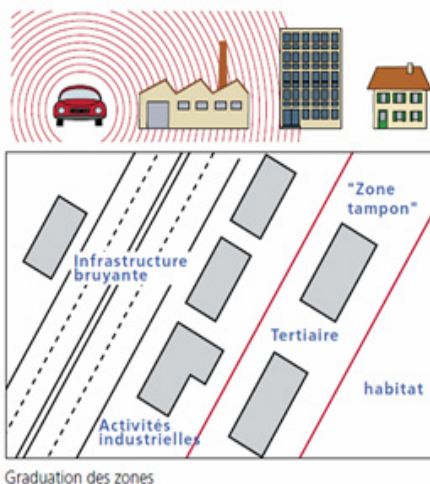
Objectif

Maîtriser l'urbanisation le long des infrastructures bruyantes.

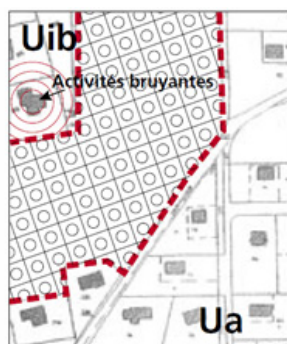
Prendre en compte les enjeux de bruit dans l'élaboration du projet urbain en hiérarchisant les secteurs en fonction de leur exposition et de leur sensibilité au bruit.

Il s'agit, le long de ces infrastructures :

- d'interdire les bâtiments sensibles au bruit et à usage d'habitation,
- de permettre les constructions de bâtiments d'activités qui protégeront les zones d'habitat des nuisances de l'infrastructure.



A -
le = zone d'équipements publics et activités non bruyantes
lib = zone d'activités avec installations bruyantes.
la = zone urbanisable



B -
zone "tampon" = espace boisé classé à Conserver ou à créer (au titre L. 130-1, C.U.)
Uib = zone d'activités avec installations bruyantes.
Ua = zone urbanisable



C -
zone "tampon" = activités non bruyantes
Uib = zone d'activités avec installations bruyantes.
Ua = zone urbanisable

Annexes

Documents obligatoires :

- Le classement sonore des voies bruyantes situées sur la commune
- Le Plan d'Exposition au Bruit (si la commune est située au voisinage d'un aéroport/aérodrome)

Documents facultatifs :

Un recueil de recommandations techniques à destination des maîtres d'ouvrages pour leurs projet d'aménagement.

Ces éléments techniques sont définis à partir de quatre principes de gestion des zones de conflits :

- Eloigner les sources de bruit et les secteurs sensibles
- Orienter les bâtiments pour éviter la propagation du bruit vers des zones sensibles
- Protéger les secteurs sensibles par des écrans, des buttes de terre ou des bâtiments écrans
- Isoler soit la source de bruit, soit la zone où est le bâtiment sensible.

Le bruit dans le PLU - Traductions concrètes

Traductions concrètes

La prise en compte du bruit est un défi en urbanisme car il faut concilier les différents usages de la ville en veillant à la qualité de vie des habitants et en préservant la mixité fonctionnelle.

La tâche est d'autant plus ardue que le code de l'urbanisme ne précise pas les conditions de prise en compte du bruit dans l'élaboration des documents d'urbanisme, il appartient donc aux collectivités d'intégrer la prévention des nuisances sonores dans leur plan local d'urbanisme.

Par le biais du règlement, la collectivité compétente va imposer un certain nombre de servitudes d'utilisation des sols et va ainsi jouer un rôle dans la prévention des nuisances sonores.



A noter...

Le document graphique qui accompagne le règlement délimite l'espace selon son usage. On distingue les zones urbaines (U), les zones à urbaniser (AU), les zones agricoles (A) ainsi que les zones naturelles et forestières (N). Dans chacune d'elles, des sous-secteurs peuvent être créés.

Un sous-secteur AU indicé (b) -comme bruit- pourra, par exemple, figurer sur la carte pour désigner un espace qui sera soumis à des prescriptions particulières car il est destiné aux activités bruyantes.

C'est en grande partie grâce à ce règlement d'urbanisme que la collectivité locale va pouvoir initier et encadrer les actions préventives de lutte contre les nuisances sonores.

En effet, en choisissant les autorisations ou interdictions qui s'appliqueront sur son territoire, la commune ou l'intercommunalité module les caractéristiques du bâti (localisation, surface, hauteur, etc.). Ce sont ces typologies urbaines qui permettront ensuite de maîtriser la propagation du bruit dans l'environnement.

Mesures concrètes

Selon l'article L.123-5 du code de l'urbanisme, le règlement et ses documents graphiques sont opposables à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tout travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, pour la création de lotissements et l'ouverture des installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan.

l'article R.123-9 du code de l'urbanisme énumère les règles qui peuvent figurer dans le règlement :

Article 1er - Occupations ou utilisations des sols interdites

Article 2 - Occupations et utilisations des sols soumises à des conditions particulières

Article 3 - Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées

Article 4 - Conditions de desserte des terrains par les réseaux et stockage des déchets

Article 5 - Superficie minimale des terrains constructibles

Article 6 (obligatoire) - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Article 7 (obligatoire) - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Article 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Article 9 - Emprise au sol des constructions

Article 10 - Hauteur maximale des constructions

Articles 11 - Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords

Article 12 - Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

Article 13 - Espaces libres, aires de jeux et de loisirs, et plantations

Article 14 - Coefficient d'Occupation du Sol (COS)

Article 15 (créé en 2010) - Obligations imposées en matière de performances énergétiques et environnementales

Article 16 (créé en 2010) - Obligations imposées en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

Le classement sonore

Le rôle du préfet

Dans chaque département, le préfet est chargé de recenser et de classer les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques acoustiques et du trafic (application de l'art. 13 de la loi relative à la lutte contre le bruit, désormais codifié par l'art. L 571-10 du code de l'environnement).

Ainsi, il 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 des bâtiments afin d'atténuer l'exposition à ces nuisances.

Infrastructures concernées

Sont concernées par le classement sonore :

- Toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5000 véhicules par jour
- Les infrastructures ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour
- Les infrastructures urbaines et lignes de bus de plus de 100 trains ou bus par jour

Le rôle de la commune

Le classement sonore des infrastructures et les prescriptions qui y sont liées doivent être annexés aux PLUs des communes concernées.

De plus, la publication d'arrêtés municipaux relatifs à l'isolation acoustique et à la construction dans ces zones s'impose (Code de la construction et de l'habitation). Ces décrets présentent des recommandations pour l'urbanisation de ces espaces.

Modalités de classement

Les zones affectées par le bruit sont délimitées de part et d'autre des bords extérieurs de la chaussée et varient de 10 à 300m selon la catégorie déterminée en fonction des niveaux sonores et de divers paramètres (trafic, vitesse, pente, etc.). Les diverses infrastructures sont classées dans les arrêtés préfectoraux.

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 :

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

Quels sont les bâtiments concernés par une isolation acoustique renforcée ?

Les dispositions liées à l'isolation acoustique concernent les futures constructions et les extensions de bâtiments existants prévues dans des secteurs bruyants. Elles s'appliquent aux bâtiments d'habitation, aux établissements d'enseignement, aux bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, aux bâtiments d'hébergement, aux bâtiments à caractère touristique.

A noter...

Ne sont pas concernés les bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux, les ateliers bruyants et les locaux sportifs.

Inscription dans le PLU

Il convient de reporter dans une annexe du PLU, et sur un document graphique (plan de zonage ou plan spécifique), la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit situés de part et d'autre de l'infrastructure classée. Cette largeur peut être réduite sous conditions particulières et après justification (étude). Toutefois, elle devra être conforme à l'arrêté préfectoral.

Le PEB

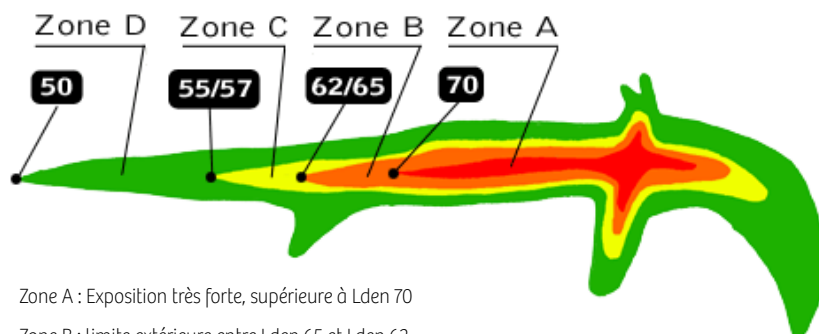
Document d'urbanisme

Le Plan d'Exposition au Bruit est un document d'urbanisme qui fixe les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances sonores dues au bruit des avions.

Ce document vise à gérer, à limiter et voir à interdire les constructions pour ne pas augmenter la population contrainte à des nuisances sonores dangereuses.

Le PEB est composé, d'un rapport de présentation et d'une carte à l'échelle 1/25 000 présentant les différentes zones exposées au bruit.

Sur cette carte, l'importance de la nuisance sonore est indiquée par des lettres A, B, C ou D.



Zone A : Exposition très forte, supérieure à Lden 70

Zone B : limite extérieure entre Lden 65 et Lden 62

Zone C : limite extérieure entre Lden 57 et Lden 55

Zone D : Limite extérieure Lden supérieur à 50

Elaboration du PEB

La réalisation d'un PEB doit prendre en compte l'ensemble des caractéristiques à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aéroport concerné. Ces prospectives concernent le nombre de mouvements, les trajectoires de circulation aérienne, l'évolution des flottes exploitées, la répartition du trafic entre jours, soirée et nuit, les infrastructures aéroportuaires.

Les textes

Article R123-14-4 (Code de l'urbanisme)

Article R147-1 (Code de l'urbanisme)

Article R147-2 (Code de l'urbanisme)

Article R147-5 (Code de l'urbanisme)

Article R147-5-1 (Code de l'urbanisme)

Article R147-6 (Code de l'urbanisme)

Article R147-7 (Code de l'urbanisme)

PEB et PLU

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme opposable aux tiers qui s'impose au Plan local d'urbanisme (PLU) des communes.

Le PLU permet de transcrire, à l'échelle territoriale, les prescriptions réglementaires relatives à l'urbanisation dans les zones délimitées par le PEB.

Le PEB organise l'utilisation des sols dans l'environnement des aérodrômes. Les zones A et B sont essentiellement inconstructibles. Concernant la zone C, certains projets de construction sont autorisés sous conditions. Dans la zone D, la construction de nouveau logement est autorisée sous conditions également. Les constructions autorisées dans ces deux dernières zones bruyantes font l'objet de prescriptions relatives à leur isolation acoustique.

Inscription dans le PLU

Le PLU doit définir des affectations de zones et un règlement compatible avec le PEB.

Par exemple, la construction de logement collectif ou d'habitat groupés est incompatible avec les zones A, B et C d'un PEB.

L'échelle du PEB donne une marge approximative quant à sa traduction graphique sur le plan de zonage du PLU qui est à une échelle plus précise (1/2 000° ou 1/5 000°).

Il est important de préciser que le PEB est un élément notable de l'état des lieux de l'environnement sonore. Il est essentiel d'en tenir compte dans les choix d'aménagement et dans le PADD.

Le PPBE (1)

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Au terme des diagnostics établis grâce aux cartes stratégiques de bruit, la directive européenne 2002/49/CE et sa transposition en droit français imposent aux autorités compétentes la réalisation de plans de prévention du bruit dans l'environnement.



Le PPBE en bref...

A la fois état des lieux et document de planification stratégique, ce nouvel outil vise à définir les actions locales à mettre en œuvre afin de prévenir et réduire, si nécessaire, le bruit dans l'environnement et de protéger les « zones calmes ».

Pour la première fois, le législateur a mis en place un dispositif permettant de lutter contre le bruit de manière globale en assurant une cohérence entre les différentes politiques (urbanisme, déplacement, prévention des nuisances...) dans une perspective de développement durable.



Qui est l'autorité compétente pour réaliser un PPBE ?

Territoires concernés		Grandes infrastructures sur toute l'Île-de-France		Territoire de l'agglomération parisienne	
					
Étape 1 Cartographie	Échéance	30 juin 2007 Puis tous les 5 ans		30 juin 2007 Puis tous les 5 ans	
	Autorités compétentes	Préfets de département		Communes ou EPCIS* compétents au sein du territoire de l'agglomération : soit 254 autorités compétentes (au 1 ^{er} janvier 2009)	
Étape 2 PPBE*	Échéance	18 juillet 2008 Puis tous les 5 ans		18 juillet 2008 Puis tous les 5 ans	
	Autorités compétentes	Gestionnaires des infrastructures : Services de l'État, sociétés d'autoroute... pour le réseau national, Départements pour le réseau départemental, Communes ou EPCIS* pour le réseau communal, RFF et RATP pour le réseau ferroviaire, Services de l'État pour les aéroports.		Communes ou EPCIS* compétents au sein du territoire de l'agglomération	

Quel contenu ?

1. Rapport de présentation
2. Définition, localisation et préservation des zones calmes
3. Objectifs de réduction du bruit
4. Mesures préventives/ curatives contre le bruit
5. Financement et échéances
6. Enjeux des mesures retenues
7. Estimation/évaluation de la réduction du nombre de personnes exposées au bruit
8. Résumé non technique du plan
9. Annexes

*PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
*EPCIS : Établissements Publics de Coopération Intercommunale

Quelles sont les sources de bruit à prendre en compte ?

Selon la réglementation doivent être prises en compte les sources de bruit qui ont fait l'objet de la cartographie, soit les routes, les voies ferrées, les aéroports et aérodromes et les principales industries (installations classées pour la protection de l'environnement et soumises à autorisations).

Cependant, il est possible d'aller plus loin et d'intégrer dans un PPBE un plan de lutte contre le bruit où sont traitées des problématiques telles que le bruit de voisinage, des zones de loisirs, ...

Le PPBE (2)

Le PPBE en 3 étapes

<p>Les études préalables</p>	<p>Afin de proposer des actions concrètes à intégrer au PPBE, cette étape vise à identifier les enjeux et les objectifs à atteindre à partir des problématiques locales recensées et hiérarchisées. Elle peut s'effectuer en deux phases</p>	<p>Phase 1 : Le recensement et l'analyse des données existantes qui s'appuient sur les cartes de bruit réalisées sur le territoire, mais aussi sur tout autre élément de connaissance des nuisances sonores ou de leur impact sur le territoire.</p>	<p>Phase 2 : Le diagnostic territorialisé consiste à croiser les cartes de bruit, les données existantes et les problématiques locales afin de faire émerger les éléments d'aide à la décision pour déterminer et hiérarchiser les zones à enjeux.</p>
<p>L'élaboration du plan d'actions</p>	<p>Sur la base des études préalables, le PPBE fixe les objectifs à atteindre, précise les moyens d'action retenus et le nombre de personnes préservées grâce aux mesures préventives et correctives envisagées. Le bruit étant une notion à la fois subjective et liée aux comportements individuels, le PPBE peut également comprendre des actions d'information et de sensibilisation du public.</p> <p>Ce travail doit être réalisé en lien étroit avec l'ensemble des acteurs concernés, que ce soit au sein de la collectivité ou à l'extérieur (gestionnaires d'infrastructures, services de l'Etat, autres autorités compétentes concernées par les sources en cause...). Son contenu doit être pédagogique afin d'en faciliter sa lecture et sa compréhension par le plus grand nombre.</p>		
<p>L'information du public</p>	<p>Le projet de PPBE doit être mis à disposition de tous pendant 2 mois (mini-enquête publique pour avis) avant d'être arrêté et adressé au Préfet. Il doit ensuite être publié sur internet et disponible au siège de l'autorité compétente, accompagné d'une synthèse des remarques du public.</p>		

Quels financements possibles ?

Financements pour l'élaboration du plan : Le Conseil Régional a décidé d'adopter un dispositif pour soutenir l'élaboration des PPBE. Certains Conseils Départementaux peuvent contribuer au financement du PPBE. Rapprochez-vous de celui de votre département.

Financements pour la mise en œuvre des actions : L'ADEME a mis en place un système d'aides pour la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres. Sont éligibles les opérations consistant à traiter le bruit à la source, les traitements acoustiques des façades sensibles, les études techniques préalables, les actions d'accompagnement, les prestations de maîtrise d'œuvre/contrôle de performance à l'issue des travaux.

L'aide est attribuée sous la forme d'une subvention au maître d'ouvrage de l'opération de résorption du PNB, à hauteur de 80 % des coûts des dépenses, pour une période de 3 ans renouvelable.

Bruitparif vous accompagne

Pour aider les collectivités territoriales d'Île-de-France dans la mise en œuvre de leur plan d'actions, Bruitparif apporte son expertise et son savoir-faire :

- Rôle de « facilitateur » entre les gestionnaires d'infrastructures, les communes et EPCI pour la récupération, le traitement et la mise à disposition des informations nécessaires
- Mise à disposition d'outils et de méthodologies
- Accompagnement spécifique dans le cadre du Forum des Acteurs (rubrique internet en accès réservé, plateforme d'échanges de données, réunions de travail et de partage d'expérience...)





Bruit et Plan de Déplacement Urbain

Les principes généraux du PDU

Le PDU énonce les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement sur un territoire urbain particulier.

Le PDU a pour objectif la lutte contre les pollutions issues des déplacements (air, bruit, etc.) dans le but de favoriser le cadre de vie et de maîtriser l'étalement urbain.



<http://www.toutvert.fr/>

L'impact sonore du PLD

Dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain plusieurs actions visent à réduire les nuisances sonores dans la ville :

Amélioration de l'attractivité des transports collectifs

- Renforcement du trafic ferroviaire,
- Révision de la politique de stationnement (augmentation du parc payant en centre ville, réduction de l'offre de stationnement sur le lieu de travail, création de parking relais,...),
- Prolongement de la ligne A (Champratel - La Pardieu Gare), études d'axes en Transports en Commun en Site Propre (TCSP).

Promotion des modes doux

- Aménagements piétons et de zones à circulation apaisée ;
- Développement du réseau cyclable.

Rationalisation des transports de marchandises et des livraisons

- Interdiction des poids lourds en transit de traverser les centres urbains,
- Réglementation des livraisons (horaires, interdictions,...).

Développement des Plans de Déplacements Entreprises et Administration (PDE / PDA)

Intégrer le bruit dans le PLD

Phase du PLD	Contenu	Intégration de la lutte contre le bruit
Etude préalable	Mise en lumière des dysfonctionnements	Etudier les enjeux du bruit sur le territoire
	Hiérarchisation des problématiques	Intégrer la problématique bruit au même niveau que les autres questions environnementales
	Sélection des domaines à approfondir	Etudier les zones de conflits (zone bruyante/ zone de calme)
Diagnostic	Présentation du territoire, des leviers d'actions et des objectifs à atteindre sur la base d'études, de données et d'analyses	Etudier les niveaux de bruit sur le territoire (carte de bruit, mesures, recueil de plaintes, etc.)
		Présenter l'état initial de l'environnement sonore et de ses conséquences sur le territoire
Programme d'actions	Création de scénarii et prospectives pour un plan cohérent et prenant en compte toutes les problématiques	Insérer le bruit comme thématique importante à prendre en compte dans les scénarii et prospectives
		Planifier et organiser les transports pour un environnement apaisé.
		Aménager, réglementer et sensibiliser pour un environnement sonore agréable

Objectifs

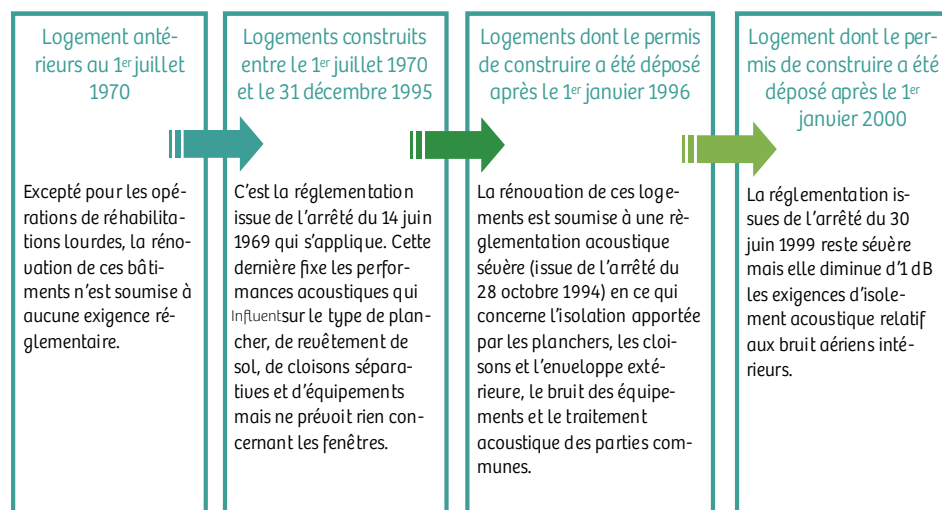
Le Plan Local de l'Habitat définit la politique locale de l'habitat et programme les actions et les investissements pour un habitat accessible à tous et de qualité. Le PLH vise à développer un véritable projet de territoire en concertation avec les différents acteurs.

La qualité environnementale du logement est indispensable à l'équilibre de l'habitat. Le bruit, problématique de santé environnementale à part entière, doit être pris en compte dans ce document.

Par ailleurs, le PLH doit se conformer aux exigences du SCoT, ainsi, il est judicieux d'intégrer des impératifs concernant les nuisances sonores et l'habitat.



Le point sur la réglementation acoustique des logements



Isolation combinée thermique / acoustique

Seule une vision globale de la démarche de rénovation permet d'assurer une qualité durable aux opérations de renouvellement. L'association des solutions d'isolation acoustique et thermique constitue un premier pas dans ce sens.

La poursuite de recherches en acoustique depuis de nombreuses années a permis de faire émerger des solutions alliant propriétés acoustique et thermique. En 2005, un nouveau type de double vitrage destiné aux fenêtres traditionnelles était ainsi créé. Le développement d'un film en matériau de type P.V.B. (poly vinyle de butyle) et la composition judicieuse de plusieurs lames fines de verre lui confèrent des performances acoustiques étonnantes tout en le rendant isolant thermiquement. Ce vitrage présente aussi l'avantage de conserver un poids assez léger pour permettre une manutention aisée.

Cette nouvelle association de matériaux permet d'optimiser le confort des bâtiments tout en réduisant les coûts et la durée des travaux de rénovation.

Intégrer le bruit dans le PLH

Voici les éléments qui constituent le PLH où la lutte contre le bruit peut être intégrée :

Le diagnostic de l'habitat

Repérage des situations d'habitats dégradés (isolation inefficace) et situés dans un environnement particulièrement bruyant.

Les opérations de renouvellement ou de requalification de l'urbain

Appliquer aux opérations des objectifs de qualité environnementale dans la réhabilitation ou la reconstruction des logements (rénovation acoustique).

Les programmes d'actions détaillés par secteurs géographiques

Mettre en avant les secteurs sensibles (habitat, etc.) subissant des nuisances sonores importantes.

Dans ces zones, édicter des règles visant à améliorer les conditions de vie des habitants (isolation, interdiction de certaines constructions, etc.).

Bruit et ZAC

Liberté de manoeuvre

La Zone d'Aménagement Concertée, procédure d'urbanisme opérationnel d'initiative publique, offre la possibilité à la collectivité de mettre en œuvre un projet sur mesure, au sein duquel peuvent être intégrées des actions de lutte contre le bruit.

En effet, l'acteur public en charge de l'opération va définir le programme prévisionnel des constructions et des équipements publics en fixant les règles concernant le périmètre, la réorganisation du parcellaire et les aménagements de la zone.

Choisir sa localisation

La décision de création d'une ZAC doit se faire en adéquation avec les documents locaux d'urbanisme en vigueur sur l'espace convoité. La ZAC doit se plier aux zonages et à la réglementation en application. Ainsi, si le territoire est régi par des règles concernant des zones bruyantes et les espaces sensibles, il est indispensable, en fonction du projet, de suivre ces recommandations.

Hormis les documents locaux d'urbanisme il est important d'agir de manière préventive en prenant en compte la thématique bruit dans le choix de la localisation du projet, ainsi, si le projet de ZAC engage de nouvelles nuisances sonores, sa localisation ne doit pas se faire à proximité d'une zone sensible aux bruit. A l'inverse, si le projet est sensible au bruit, sa localisation doit se faire sur un espace éloigné des nuisances ou, si cela n'est pas possible, des mesures compensatoires doivent être prises (isolation, orientation, protection, etc.).



Prévenir les nuisances sonores

Les ZAC sont des opérations nécessitant, en amont, la réalisation d'études de faisabilité, de prospective et d'impact, et l'organisation d'une concertation entre les collectivités publiques, les citoyens et les entrepreneurs privés.

Les études et la concertation préalables constituent deux possibilités de prise de conscience et de prise en compte du bruit dans l'aménagement public. Pour que le projet soit d'une qualité environnementale irréprochable, il est indispensable de considérer les nuisances sonores comme une problématique à traiter et à intégrer, à part entière. Ainsi, il est indispensable de mettre en avant dans le diagnostic, la prospective et la concertation, la problématique bruit afin de la traiter, en amont du projet, pour éviter de futures actions curatives longues et coûteuses.

Le rôle de la collectivité

En tant que commanditaire, la collectivité (ou la personne public) doit intégrer, exhaustivement, la problématique bruit dans le cahier des charges de la ZAC. La thématique de l'acoustique et des nuisances sonores doit impérativement être déclinée dans toutes les étapes du projet (plan de masse, choix des matériaux, chantier, équipements, etc.).

Pour cela, il est indispensable de présenter l'état acoustique des lieux et de réfléchir à l'impact sonore de la réalisation. Le diagnostic et la prospective peuvent être réalisés grâce aux études et concertations préalables.

Etudes préalables	Etat des lieux de l'environnement sonore	Cartes de Bruit/ Classement sonore des voies/ Mesures acoustiques
	Etude de faisabilité Etude d'impact	Analyse de la zone / Listing des points de conflit* Analyse des impacts du projet sur son environnement et inversement
Concertations préalables	Enquête auprès des habitants/Recueil des plaintes liées au bruit pour déterminer les sensibilités et les nuisances déjà présentes	
	Enquête auprès des constructeurs en vue de déterminer les solutions possibles pour lutter contre les nuisances sonores	

*Présence d'une nuisance sonore et d'un bâtiment ou d'un espace sensible sur la même zone

Bruit et permis de construire

Un outil de prévention

Le PLU n'est pas le seul instrument à disposition des collectivités pour prévenir des nuisances sonores. Les projets de construction doivent obligatoirement prendre en compte les problématiques de bruit et contribuer à réduire les risques sonores. Au moment de l'examen des permis de construire, et selon la réglementation en vigueur, les services peuvent intégrer cette préoccupation à travers plusieurs étapes : le diagnostic, la réglementation, la jurisprudence, et la décision.



Le diagnostic

Dans un premier temps, si le projet est source de nuisances sonores ou, au contraire, s'il s'agit d'un bâtiment ou secteur sensible au bruit :

Les Bâtiments/activités bruyantes :

Etablissements industriels ; Locaux artisanaux ; Activités commerciales ; Activités agricoles

Les Bâtiments/activités sensibles :

Quartiers résidentiels urbains ; Zones d'habitat pavillonnaire ; Etablissements d'enseignement ; Etablissements sanitaires et sociaux ; Zones de détente et de loisirs calmes

Dans un second temps, il est essentiel d'étudier le projet dans son environnement, selon plusieurs paramètres : la distance entre les sources de bruit, les secteurs sensibles au bruit et le niveau sonore ambiant déjà existant

Un coup d'oeil sur la réglementation

Article R.111-2 du Code de l'Urbanisme

«Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions par leurs situations ou leurs dimensions sont de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique.»

Ici, le bruit n'est pas explicite, toutefois, plusieurs décisions du Conseil d'Etat et de tribunaux administratifs font explicitement référence au bruit comme élément de salubrité.

Arrêtés préfectoraux et prévention contre le bruit

Les arrêtés préfectoraux peuvent engager des dispositifs visant à prévenir les situations de nuisances sonores en amont des projets bruyants. Par exemple, il est possible d'adopter les dispositions imposant une étude acoustique pour la construction ou l'aménagement dans certaines zones bruyantes.

Prendre la décision

Accorder le permis de construire

- Si le projet bruyant n'est pas dans un environnement sensible au bruit
- Si le projet sensible au bruit n'est pas dans un environnement bruyant
- Si le risque sonore a été identifié et pris en compte dans l'aménagement (orientation, isolation, etc.)

Accorder le permis de construire sous réserve

Le permis peut être accordé sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales sur l'isolation acoustique ou l'implantation des équipements bruyants

Refuser le permis de construire

Si le projet porte atteinte à la salubrité publique. Le refus doit être soigneusement motivé en démontrant la gravité du risque par les atteintes à la santé et à l'environnement.

Le refus vise à empêcher la construction d'un projet dommageable pour la salubrité ou à provoquer une modification et une amélioration du projet après une prise en compte des nuisances sonores (isolation, protection, éloignement et orientation du projet).

L'articulation entre les documents (1)

Cohérence

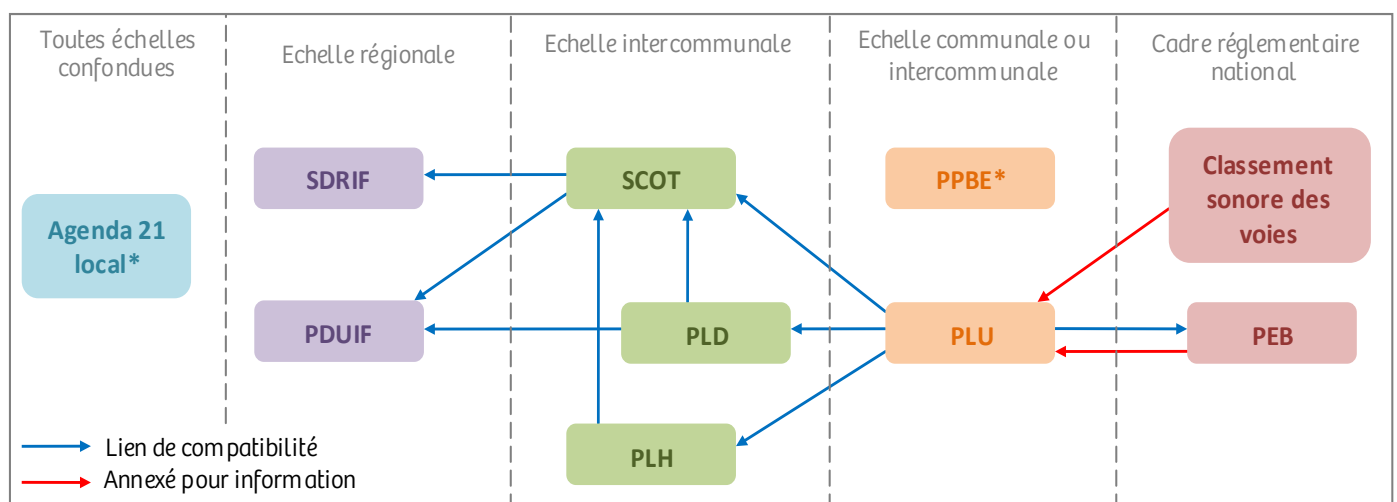
L'instauration d'une politique cohérente de prévention des nuisances sonores à l'échelle locale ne peut se concevoir sans examen des volets acoustiques déjà existants dans les documents d'aménagement du territoire.

		Objectif	Capacité d'action concernant le bruit	Situation actuelle en Ile-de-France
Cadre réglementaire national	PEB	Le Plan d'Exposition au Bruit vise à permettre un développement maîtrisé des communes avoisinant les aéroports, sans exposer de nouvelles populations au bruit engendré par leur exploitation.	Il délimite les zones soumises à une restriction des règles d'urbanisme et de construction selon le niveau de gêne sonore.	Il existe 14 PEB
	Classement sonore des voies	Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres a pour but de protéger les populations du bruit lié aux transports. Il s'agit d'une action préventive concernant les nouvelles constructions.	Tout comme le PEB, il impose des prescriptions plus ou moins sévères dans les secteurs affectés par le bruit en fonction de leur catégorie sonore.	Les classements en vigueur ont été créés entre 1999 et 2005. Il concernent 906 communes sur un total de 1 821 communes.
Echelle régionale	PDUIF	Le Plan de Déplacements Urbains en Ile-de-France a pour objectif d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement mais aussi de la santé.	Il peut définir des orientations impliquant une baisse des nuisances et fixer des objectifs chiffrés en termes de réduction des populations exposées au bruit des transports.	Le plan en vigueur a été adopté en 2000, il est en cours de révision. Un projet a été arrêté par le Conseil Régional le 16 février 2012.
	SDRIF	Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France définit une politique visant à contrôler la croissance urbaine et démographique ainsi que l'utilisation de l'espace, tout en garantissant le rayonnement international de la région.	Il peut contenir des orientations générales sur la prévention des nuisances sonores.	Le SDRIF actuel a été adopté en 2004, il est actuellement en cours de révision.
Echelle intercommunale/ syndicat mixte	SCoT	Le Schéma de Cohérence Territoriale a pour but d'affiner les principes du SDRIF en précisant ses orientations en matière d'urbanisme et d'aménagement dans la perspective du développement durable.	Il peut détailler des principes de lutte contre le bruit et fixer des objectifs de prévention.	On compte 31 SCoT en Île-de-France (http://www.annuaire-mairie.fr/scot.html).
	PLD	Le Plan Local de Déplacements est une spécificité francilienne, il précise le contenu du PDUIF.	Des recommandations liées à la lutte contre le bruit peuvent apparaître dans son programme d'actions.	En mai 2008, 34 plans locaux de déplacements avaient été lancés.
	PLH	Le Programme Local de l'Habitat détaille les orientations, actions et moyens pour répondre aux besoins en logements et assurer une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre.	Dans les zones à forte contrainte sonore, il doit édicter des règles visant à améliorer les conditions de vie des habitants (ex. : isolation).	En juin 2010, on dénombrait 24 PLH adoptés et 20 PLH engagés, en cours d'élaboration ou de révision.

L'articulation entre les documents (2)

		Objectif	Capacité d'action concernant le bruit	Situation actuelle en Ile-de-France
Echelle communale/intercommunale	PPBE	Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des agglomérations vise à aborder le problème du bruit dans l'environnement de manière globale et concertée.	Il définit et liste les mesures prévues pour traiter les situations de gêne sonore identifiées sur le territoire.	Fin 2014, 25 PPBE ont été publiés et 93 sont en cours de réalisation.
	PLU	Le Plan Local d'Urbanisme détermine les règles d'utilisation du sol les plus adaptées aux spécificités locales pour appliquer les orientations du SDRIF. Dans les PLU intercommunaux, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) peuvent tenir lieu de Programme Local de l'Habitat (PLH) et de Plan Local de Déplacement (PLD).	Il définit également le règlement adéquat pour résoudre ou limiter les conflits existants et potentiels liés au bruit.	En 2008, seules 24 communes ne possédaient ni PLU, ni carte communale, qu'ils soient approuvés, en révision ou en cours d'élaboration
Toutes les échelles	Agenda 21	L'agenda 21 local est élaboré par les collectivités volontaires quelle que soit leur échelle territoriale. Il définit les actions qui déclinent et renforcent les orientations du PLU en intégrant la dimension du développement durable.	Il compose un plan d'actions concret en faveur du développement durable et du « mieux vivre ensemble » et peut donc intégrer un volet ayant trait à l'environnement sonore.	Début 2012, 119 collectivités avaient réalisé un agenda 21 local, dont 102 communes, 13 intercommunalités, 3 départements et la Région.

La complémentarité de ces documents est essentielle, c'est pourquoi il existe un principe de compatibilité qui les hiérarchise.



* L'Agenda 21 local et le PPBE ne s'imposent pas aux autres documents d'urbanisme. Ils revêtent néanmoins une importance non négligeable que les autres documents ne doivent pas ignorer. Lors de l'adoption du PPBE, les collectivités peuvent s'engager à prendre en compte la problématique du bruit dans leurs documents d'urbanisme réglementaire.

Les documents soumis au principe de compatibilité, ne doivent pas être contraires aux orientations, prescriptions ou principes définis par les documents de portée supérieure mais contribuer à leur réalisation.