LA QUESTION DU BRUIT DANS LES P.L.U.

Un enjeu de Développement Durable

1 – Les textes et obligations relatives au bruit des infrastructures de transports terrestres

La Loi Bruit (n° 92-1444 du 31 décembre 1992) relative à la lutte contre le bruit a pour objet de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation (sans nécessité ou par manque de précaution) 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 leur environnement. Cette loi a été transcrite dans les articles L 571 du code de l'environnement.

Principaux textes réglementaires parus depuis 1992 en ce qui concerne les transports :

- 09/01/1995 décret 95-22 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres et arrêté du 5 mai 1995 concernant les routes (articles L 571-9 et R 571-44 à R 571-52 du code de l'environnement).
- 08/11/1999 arrêté relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.
- 12/06/2001 circulaire relative aux observatoires de bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs du bruit.
- 28/02/2002 instruction relative à la prise en compte dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures existantes.
- 06/10/2003 plan national d'actions contre le bruit.
- 25/05/2004 circulaire interministérielle relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

Par ailleurs :

- 25/06/2002 directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement
- 12/11/2004 ordonnance de transposition dans le droit français.
- 26/10/2005 loi 2005-1319 portant diverses adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.
- 24/03/2006 décret 2006-361 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- 03/04/2006 arrêté fixant la liste des grands aérodromes concernés.
- 04/04/2006 arrêté spécifiant les attendus techniques.
- 07/06/2007 circulaire portant sur l'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement.
- 23/07/2008 circulaire précisant l'organisation de la réalisation des PPBE ainsi que leur contenu pour les infrastructures routières et ferroviaires nationales les plus circulées.

Les articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

L'article L 121-1 du code de l'urbanisme précise que le PLU, comme le SCOT ou la carte communale, doit déterminer les conditions permettant d'assurer, entre autres objectifs, la prévention et la réduction des nuisances sonores. Le document d'urbanisme doit donc prendre en compte, de manière forte, cette composante de l'environnement urbain.

2 – Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres

Sont concernées toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour, les infrastructures ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour, ainsi que les infrastructures ferroviaires urbaines et lignes de bus en site propre de plus de 100 trains ou bus par jour. Les secteurs affectés par le bruit sont déterminés de part et d'autre des bords extérieurs de la chaussée et varient de 10 à 300 m selon la catégorie déterminée en fonction des niveaux sonores et de divers paramètres (trafic, % PL, vitesse, pente...) :

Catégorie	1	2	3	4	5
Secteur	300 m	250 m	100 m	30 m	10 m

La réglementation ne vise pas à interdire de futures constructions (ce n'est donc pas une servitude d'utilité publique), mais à faire en sorte qu'elles soient suffisamment insonorisées. Il s'agit d'une règle de construction (relevant de la responsabilité du constructeur) et non d'urbanisme, qui fixe des normes d'isolation acoustique, selon la nature des constructions situées dans les secteurs affectés par le bruit.

En application des articles R 123-13 et R 123-14 du code de l'urbanisme, les ANNEXES des documents d'urbanisme indiquent, à titre d'information, sur un ou plusieurs documents graphiques **le périmètre des secteurs** situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées en application de l'article L 571-10 du code de l'environnement. A titre informatif également, les annexes comprennent **la référence des arrêtés préfectoraux correspondants et l'indication des lieux où ils peuvent être consultés**.

Pour une bonne compréhension du public, il paraît souhaitable de constituer un dossier « classement sonore » en annexe comportant, non seulement un plan matérialisant les secteurs affectés par le bruit et la référence aux arrêtés préfectoraux, mais également si possible :

- les arrêtés préfectoraux eux-mêmes,
- une note relative à la politique de lutte contre le bruit et au classement sonore,
- les textes relatifs aux prescriptions d'isolement acoustique.

Où en est le classement sonore dans l'Herault ?

La révision du classement sonore de 2007 s'est achevé en 2014. Il vient de faire l'objet d'une mise à jour intégrant les infrastructures nouvelles et les nouveaux projets ainsi que l'évolution des trafics.

L'Hérault dispose actuellement de 7 arrêtés préfectoraux de classement sonore :

➔ 6 arrêtés en date du 21 mai 2014 :

- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0410 portant modification de l'arrêté préfectoral n° 2007-01-1064 du 1er juin 2007, concernant le classement sonore des lignes de tramway de l'agglomération de Montpellier dans le département de l'Hérault.

- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0411 portant classement sonore des autoroutes dans le département de l'Hérault.

- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0412 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de moins de 10 000 habitants de l'arrondissement de Montpellier.

- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0413 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de plus de 10 000 habitants.

- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0414 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de moins de 10 000 habitants de l'arrondissement de Béziers.

- Arrêté n° DDTM34-2014-05-0415 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre traversant les communes de moins de 10 000 habitants de l'arrondissement de Lodève.

➔ 1 arrêté en date du 1er juin 2007 :

- Arrêté n° 2007/01/1064 portant classement sonore des voies ferrées et des lignes de tramway dans le département de l'Hérault.

A noter que seuls les articles de l'arrêté préfectoral n° 2007/01/1064 du 1er juin 2007 concernant le classement sonore des voies ferrées demeurent applicables : le classement sonore des lignes de tramway de l'agglomération de Montpellier a été révisé par l'arrêté n° DDTM34-2014-05-0410 du 21 mai 2014 ; la révision du classement sonore des voies ferrées dans l'Hérault est quant à elle remise à une date ultérieure, une procédure RFF au plan régional Languedoc-Roussillon devant être mise en oeuvre.

En ce qui concerne les normes d'isolation acoustique, elles sont réglementées par les textes suivants :

° **Articles R 571-32 à R 571-43 du code de l'environnement.**
° **Arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.**
° **Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement.**
° **Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements de santé.**
° **Arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les hôtels.**
° **Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.**

L'intégralité des documents du classement sonore 2014 produits par la DDTM (arrêtés préfectoraux, cartes et tableaux associés propres à chacune des nombreuses communes concernées, fiche destinée au public) est publiée prochainement sur le site des services de l'Etat dans le département de l'Hérault à l'adresse suivante : http://www.herault.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports-terrestres/Classement-sonore-dans-le-departement-de-l-Herault-2014-et-2007

Les documents d'urbanisme doivent annexer le classement mis à jour soit à l'occasion d'une procédure en cours, soit par la procédure de mise à jour prévue à l'article R 123-22 du code de l'urbanisme.

3 – La prise en compte des nuisances sonores dans les documents d'urbanisme

Au delà du classement sonore, et de sa traduction dans les annexes, il convient aussi de prendre en compte plus largement la problématique bruit et notamment de déterminer les conditions permettant d'assurer la réduction des nuisances sonores. Le bruit est aujourd'hui considéré comme une nuisance majeure. Une réflexion et des choix justifiés doivent apparaître clairement dans le document d'urbanisme en s'appuyant sur le « *guide PLU et bruit – La boîte à outils de l'aménageur* » disponible en ligne sur le site des services de l'Etat dans le département de l'Hérault à l'adresse suivante :
http://www.herault.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports-terrestres/Bruit-et-Urbanisme.

Afin que l'environnement sonore prenne rang dans la réflexion globale qui va conduire au projet d'aménagement et de développement durable, l'objectif du document d'urbanisme doit être de limiter le développement de l'urbanisation (notamment celle à usage d'habitation) dans les secteurs où les nuisances sonores sont importantes et notamment à proximité des infrastructures bruyantes. Il est donc nécessaire de procéder à un état des lieux et de définir des mesures spécifiques relatives à l'implantation et aux conditions de construction.

- Le rapport de présentation doit analyser l'état initial des nuisances sonores dues aux transports et exprimer les besoins liés à leur prévention et à leur réduction en justifiant les choix retenus.

- Le PADD peut prévoir des orientations d'urbanisme et d'aménagements pour prévenir et réduire le bruit dû aux transports. Il peut aussi décliner une description plus précise et plus technique des différentes actions.

- Le règlement peut fixer, pour les zones déterminées, des règles d'utilisation et d'occupation des sols telles que :

  - adapter la hauteur des bâtiments aux conditions de propagation du bruit,
  - imposer un retrait des constructions par rapport à l'alignement de la voie,
  - prévoir l'implantation des constructions,
  - autoriser, sous conditions, la réalisation d'écrans acoustiques,
  - réglementer les changements de destination,
  - mettre en place des zones « tampon »,
  - graduer les secteurs en fonction de leur niveau d'exposition et de leur sensibilité.

4 – La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles

Au titre de l'article L 571-9 du code de l'environnement, tous les maîtres d'ouvrage routiers et ferroviaires et notamment l'Etat sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils règlementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux règles en vigueur. Les articles R 571-44 à R 571-52 précisent les prescriptions applicables. Les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et des 8 novembre 1999 et 23 juillet 2013 pour les voies ferrées, fixent les seuils à ne pas dépasser.

5 – La directive européenne de gestion du bruit dans l'environnement et sa mise en oeuvre dans le droit français

- Les grandes infrastructures de transports terrestres et aériens (l'aéroport de Montpellier Méditerranée n'est pas concerné), ainsi que les grandes agglomérations, doivent faire l'objet d'une cartographie des nuisances sonores qu'elles génèrent. Dans l'Hérault, seule l'Agglomération de Montpellier est concernée.

- Les cartes de bruit constituent le socle nécessaire à l'établissement des plans destinés à prévenir ou réduire le bruit dans les zones jugées prioritaires (PPBE).

Il s'agit d'évaluer et de prévenir les nuisances sonores résultant d'activités humaines, notamment les bruits émis par les moyens de transports terrestres et aériens ou des installations classées soumises à autorisation. Le but est de définir une approche commune afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition du bruit ambiant et d'en informer les populations.

Etape 1 : **Cartes avant le 30 juin 2007** / **Plans de prévention avant le 18 juillet 2008** pour :

- les agglomérations (unités urbaines INSEE) de plus de 250 000 habitants
- les routes de plus de 6 millions de véhicules par an (16400 véhicules/jour)
- les voies ferrées de plus de 60 000 passages de trains par an (164 trains par jour)
- les aéroports de plus de 50 000 mouvements par an

L'agglomération de Montpellier (au sens du décret du 24 mars 2006) est constituée par les communes de Castelnau Le Lez, Clapiers, Le Crès, Grabels, Jacou, Juvignac, Montferrier, Montpellier, Saint Clément de Rivière, Saint Jean de Védas et Vendargues. Elle compte plus de 250 000 habitants et dispose de la compétence de lutte contre les nuisances sonores (arrêté du 13 juillet 2001). Le PPBE de l'agglomération de Montpellier a été approuvé le 1er avril 2010 et publié.

Toutes les cartes de bruit des grandes infrastructures de transport terrestres ont été publiées fin 2008. Le projet de PPBE de l'Etat, soumis à la consultation du public du 1er juin au 1er août 2010 a été approuvé par arrêté préfectoral du 3 février 2011.

S'agissant des PPBE des autres collectivités compétentes : CG projet de PPBE soumis à la consultation du public du 22 juin au 22 août 2011 ; Approbation du PPBE par délibération de l'Assemblée départementale en date du 30 janvier 2012.

Etape 2 : **Cartes avant le 30 juin 2012 / Plans de prévention avant le 18 juillet 2013** pour :

- les agglomérations de plus de 100 000 habitants
- les routes de plus de 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules/jour)
- les voies ferrées de plus de 30 000 passages de trains par an (82 trains par jour).

Les compétences

- **Pour les agglomérations**

  - Les cartes de bruit : EPCI compétent en bruit ou commune

  - Les PPBE : EPCI compétent en bruit ou commune

- **Pour les infrastructures**

  - Les cartes de bruit : le Préfet – **Les cartes de bruit ont été élaborées et approuvées par arrêtés préfectoraux le 23 novembre 2012 pour le réseau routier et le 09 août 2013 pour le réseau ferroviaire**.

Elles sont mises en ligne sur le site des services de l'Etat dans le département de l'Hérault à l'adresse suivante : http://www.herault.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit-des-transports-terrestres/Le-PPBE-et-les-Cartes-de-Bruit-Strategiques/2eme-echeance-2012-2013-trafic-8200-vehicules-et-82-trains-jour

- Les PPBE : le Préfet pour le réseau national

Dans l'Hérault, le PPBE de l'Etat concerne l'A9, la voie ferrée Tarascon Sète, les autoroutes non concédées A 75 et A 750, les RN 9, 109 et 113.

Les gestionnaires pour le réseau des collectivités (Conseil Général de l'Hérault, villes de Montpellier, Castelnau Le Lez, Lattes, Frontignan, Sète, Agde , Béziers et Agglomération de Montpellier).

Cette deuxième étape est l'occasion :

- de réviser les PPBE 1ère échéance existants,
- d'élaborer, sous la responsabilité de chaque maître d'ouvrage, les PPBE « nouveaux » à partir des nouvelles cartes de bruit établies pour un seuil de trafic inférieur.

Le PPBE 2ème échéance de l'Etat est en cours de rédaction. Il sera présenté au comité bruit au quatrième trimestre 2014 puis soumis à la consultation du public en début d'année 2015.