



# Lettre d'information

## POLLUTIONS SONORES

### La première protection, c'est le PLU !

De nombreuses décisions de l'Autorité environnementale d'Île-de-France traitent des questions de pollutions sonores. Elles conduisent dans certains cas à soumettre à évaluation environnementale une ou plusieurs évolutions de plans locaux d'urbanisme (PLU) dans la mesure où elles touchent à des zones déjà fortement impactées par le bruit et sont susceptibles d'y augmenter encore la population exposée. Ainsi, au cours de l'été 2022, dix dossiers de PLU ont été soumis à évaluation environnementale en raison d'un tel risque et de son insuffisante prise en compte par les documents présentés.

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime qu'au-dessus de 53 dB (A) en moyenne<sup>1</sup> le bruit des transports peut induire des effets néfastes sur la santé d'un être humain. Celui-ci peut causer de nombreuses pathologies (surdité, acouphène, stress, sommeil désorganisé, maladies cardiovasculaires, etc). Ainsi, selon Bruitparif, le centre d'évaluation technique de l'environnement sonore en  le-de-France, 8,7 millions de franciliens seraient potentiellement exposés à des niveaux sonores dépassant les seuils au-delà desquels l'absence de risque pour la santé n'est plus garantie. De nombreux projets d'aménagement urbain, comprenant de l'habitat et des établissements recevant du public sensible, sont localisés dans des zones où des niveaux sonores peuvent atteindre pour partie 70 ou 75 dB (A).

Le risque pour la santé des futurs occupants et usagers doit donc être pris en compte dès le document d'urbanisme. Celui-ci doit être conçu de manière éviter, ou à défaut à réduire au maximum les pollutions sonores ou l'exposition des populations à ces pollutions. Le PLU détermine la constructibilité des différents secteurs du territoire et fixe les règles conditionnant leur urbanisation, il ne peut se contenter de renvoyer au projet la prise en compte d'enjeux de santé humaine. En intégrant la question du bruit dans les choix d'urbanisation qu'ils retiennent, notamment à travers le règlement et les orientations d'aménagement et de programmation (OAP), les PLU permettent de répondre à l'objectif que leur assigne l'article L.101-2 du code de l'urbanisme : «*la prévention des pollutions et des nuisances de toute nature*».

1 La moyenne considérée ici est en Lden, c'est-à-dire le niveau de bruit moyen pondéré jour et nuit.

# Pour l'Autorité environnementale, la prise en compte actuelle du bruit n'est pas à la hauteur de l'enjeu

On peut s'habituer, dans une certaine mesure, à vivre dans un environnement bruyant, mais l'organisme, tant sur le plan physiologique que sur le plan psychique, ne cesse, lui, d'« encaisser ». C'est ce que de nombreux travaux scientifiques ont montré en établissant un lien robuste entre intensité des bruits environnementaux et maladies développées dans les zones où l'exposition au bruit est importante.

L'OMS a établi des valeurs guides au-delà desquelles la santé peut être compromise par le bruit (53 dB pour les routes, 54 dB pour les voies ferrées,... 45 dB pour les avions, etc.).

Il existe pourtant un gap majeur entre ces valeurs guide et la prise en compte du bruit dans la réglementation environnementale française : 89, 5 % de la population vivant en zone dense francilienne est exposée, d'après Bruitparif, à des niveaux supérieurs aux valeurs guides de l'OMS, alors que seulement 14,8 % est reconnue comme vivant au-dessus des valeurs limites définies par la réglementation française prise en application de la directive européenne bruit.

Si des évolutions réglementaires permettant une meilleure protection des populations et garantissant que les plans d'action bruit (les plans de prévention du bruit dans l'environnement) soient évalués et porteurs de résultats, **il apparaît que les collectivités territoriales compétentes en matière d'urbanisme ont aujourd'hui un rôle-clé, et un cadre légitime, le PLU, pour garantir les conditions d'un développement urbain respectant la santé humaine.**

**L'Autorité environnementale souhaite donc attirer l'attention sur la responsabilité pleine et entière qu'engagent les élus territoriaux en permettant la construction ou la densification dans des secteurs où se concentrent souvent les niveaux les plus élevés de bruit et de pollution de l'air, exposant ainsi des populations à un risque fort de dégradation de leur santé, sans qu'il soit même prévu de dispositions permettant de répondre efficacement à un tel risque.**

Elle appelle de ses vœux, pour lutter contre les pollutions générées par les grands axes routiers et ferroviaires, un dispositif analogue à celui des plans d'exposition au bruit autour des aéroports, qui contraignent l'urbanisation en zone de bruit.

Elle appelle également à ce que la révision du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) en cours se saisisse pleinement, dans les objectifs et les prescriptions d'aménagement qui en découleront, de cet enjeu de santé publique qui occasionne chaque année un coût social de 26 Md€ en Île-de-France.

Des solutions existent déjà à l'échelle des territoires locaux,

notamment par le biais des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) des PLU, et certaines collectivités y ont recours dans leurs projets de planification, sur la base d'une modélisation précise de l'ambiance sonore prévisible : par exemple des distances de recul suffisantes et allant au-delà des distances minimales requises, des règles relatives à la configuration intérieure des logements (logements traversant pour que les chambres soient éloignées de la source de pollution), le positionnement de bâtiments d'activité en écran entre la source de bruit et les bâtiments résidentiels ou accueillant du public sensible, des formes de bâtiments prenant en compte l'existence de « pièges à son », en évitant les formes rectangulaires, voire des démarches auprès des gestionnaires routiers pour la pose de revêtements de chaussée plus efficaces, etc.

Les études montrent que le passage massif attendu des moteurs thermiques aux moteurs électriques à compter de 2035 et jusqu'en 2045 n'aura pas un effet majeur sur le bruit car la solution pour les camions n'a pas été trouvée et car les pollutions les plus impactantes sont les bruits de roulement.

Notons qu'aujourd'hui, en Île-de-France, la circulation routière quotidienne a augmenté depuis la crise du Covid et vient de fait, en partie, contrarier les effets que la multiplication des véhicules électriques pouvaient annoncer.



*périphérique parisien, un matin de juin 2022, vers 10 heures,  
des camions, du bruit et des logements à proximité  
©MRAe-IdF*

## Un guide ancien, mais qui reste une référence intéressante sur les enjeux de bruit dans les PLU



<https://www.isere.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Bruit/Liens-et-documents-utiles/PLU-et-bruit-la-boite-a-outils-de-l-amenageur>

## Quelle différence entre les règles « anti-bruit » imposées aux constructeurs par la réglementation française et les valeurs-guides de l'OMS ?

La France ne réglemente pas, mis à part à proximité des aéroports, l'urbanisation dans les zones soumises au bruit des transports. Elle impose cependant des règles d'isolation acoustique des façades pour les bâtiments neufs exposés au bruit routier ou ferroviaire dans les secteurs où le bruit est supérieur à 60dB en indicateur acoustique LAeq, mais ne prend en compte ni les valeurs guides définies par l'OMS (rappel : 53 dB Lden pour les routes, 54 dB Lden pour les voies ferrées, 45 dB Lden pour les avions, etc.), ni les conditions de vie des populations.

Ces valeurs-guides, qui datent de 2018 sont fondées sur un vaste corpus d'études internationales. Elles ont valeur de recommandations, définies en fonction d'une échelle d'imputabilité et de gravité de pathologies liées aux différents niveaux de bruit.

L'Autorité environnementale s'attache à prendre en compte les effets du bruit sur l'ensemble des enjeux environnementaux, y compris la biodiversité, cumulés aux effets d'autres pollutions (atmosphériques notamment).

S'agissant de la santé humaine, elle veille à ce que les PLU, comme les projets d'aménagement, prennent en compte la qualité du cadre de vie des habitants, en particulier la possibilité pour ceux-ci de laisser les fenêtres de leurs logements ouvertes, notamment en période estivale, et celle, souvent mise en avant d'ailleurs par les porteurs de projet, de leur faire profiter des espaces extérieurs en toute quiétude.



fascicule de la MRAE Île-de-France sur le bruit dont la publication est prévue début 2023

**Nouveauté :**  
**Dans ses décisions, l'Autorité environnementale d'Île-de-France présente des cartes de bruit pour expliciter les enjeux de l'évaluation environnementale**



extrait d'une des décisions de cas par cas de l'été 2022. Pour expliquer pourquoi une appréciation des incidences de l'évolution d'un PLU sur la santé s'impose, la MRAe publie de plus en plus souvent les cartes de bruit de la zone concernée par la procédure.

**La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France**

Les autorités environnementales sont des collèges d'experts indépendants des maîtres d'ouvrage. La loi répartit les compétences de trois types d'Autorités environnementales. Pour l'Île-de-France, c'est la MRAe qui est l'autorité environnementale rendant le plus d'avis (environ 150 par an). Elle émet également de nombreuses décisions sur les PLU notamment (environ 200 par an).

Elle est composée de huit membres, épaulés par deux assistantes et par seize agents en poste à la DRIEAT mais placés sous l'autorité du président de l'autorité environnementale (MRAe).

Les décisions et les avis de l'Autorité environnementale sont pour l'essentiel rendus dans les deux mois après le dépôt du dossier (trois mois pour les avis liés aux PLU). Ils font l'objet d'un débat systématique entre les huit membres et d'un vote en séance hebdomadaire (le jeudi). Ils sont mis en ligne dans les heures qui suivent leur adoption et transmis au demandeur et aux autorités décisionnaires ainsi qu'au maire de la commune lorsqu'il n'est pas le demandeur.

Les huit membres de l'Autorité environnementale (MRAe) en Île-de-France sont quatre membres de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et quatre membres extérieurs au ministère (deux architectes, un professeur d'urbanisme et de paysage, un écologue).

Les avis et décisions de la MRAe sont consultables via le lien suivant :

<https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/ile-de-france-r20.html>

Pour écrire à l'Autorité environnementale, l'adresse est :

[mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mrae-idf.migt-paris.igedd@developpement-durable.gouv.fr)



Mission régionale d'autorité environnementale  
 ÎLE-DE-FRANCE



audition de la directrice générale de Bruitparif et du responsable territorial de Bruitparif par l'Autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe) le 21 avril 2022 ©MRAe-IDF