

Fiche 9 : Risques et santé environnementale

A. Risques

La région Nord – Pas-de-Calais Picardie est concernée par différents risques naturels et technologiques, qui diffèrent selon les départements.

Des informations sur les risques par départements ainsi que sur les risques en eux-mêmes sont disponibles sur le site du gouvernement « Prévention des risques majeurs », à cette adresse : <http://www.risques.gouv.fr/risques-majeurs/identifier-les-risques-pres-de-chez-vous/departement>

Des informations par commune sont également disponibles à cette adresse : <http://macommune.prim.net/>

Département	Risques majeurs identifiés
02 – Aisne	Séisme, accident industriel, rupture de barrage, transport de matières dangereuses
59 – Nord	Inondation, mouvement de terrain, séisme, accident industriel, accident nucléaire
60 – Oise	Feux de forêts, inondation, mouvement de terrain, accident industriel, accident nucléaire
62 – Pas-de-Calais	Inondation, mouvement de terrain, séisme, tempête, accident industriel, accident nucléaire, risque minier, transport de matières dangereuses
80 – Somme	Inondation, mouvement de terrain, accident industriel

D'après « Les risques majeurs dans votre département », www.risques.gouv.fr

En urbanisme, la prévention des risques se fait selon trois grands axes :

- ne pas exposer de nouvelles personnes ou de nouveaux biens dans les secteurs de risques ;
- limiter la vulnérabilité des personnes et des biens présents dans les zones soumises aux phénomènes par une mise en sécurité ;
- veiller à ce que les aménagements réalisés sur une zone concernée par des risques n'aggravent en aucun cas le risque par ailleurs.

D'après http://www.nord.gouv.fr/content/download/26361/198886/file/PLU_risques_minier_Douaisis_03_07_2015%20.pdf

I. Les documents de prévention des risques

Les PLU(i) permettent de mettre en place des mesures de prévention pour les territoires soumis à un risque mais ne disposant pas de plan de prévention des risques (PPR). En cas de présence d'un PPR, c'est celui-ci qui définira les modalités de prévention des risques et le PLU(i) sera établi en fonction.

Il existe deux types de plan de prévention des risques, les plans de prévention des risques naturels (PPRN) et les plans de prévention des risques technologiques (PPRT). Les PPRN et PPRT sont consultables pour chaque département sur le site de la préfecture, et des informations sont également disponibles dans le dossier départemental des risques majeurs (DDRM) :

(02) Aisne :

PPRT : <http://www.aisne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Les-plans-de-prevention-des-risques-technologiques>

DDRM : <http://www.aisne.gouv.fr/content/download/11222/68109/file/DDRM-2015.pdf>

(59) Nord :

PPR : <http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-des-risques-naturels-technologiques-et-miniers>

DDRM : <http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-des-risques-naturels-technologiques-et-miniers/L-information-preventive/Le-Dossier-Departemental-des-Risques-Majeurs-DDRM>

(60) Oise :

PPR : <http://www.oise.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement/Les-risques-naturels-et-technologiques>

DDRM : <http://www.oise.gouv.fr/Politiques-publiques/Securite-et-protection-de-la-population/Securite-civile-et-gestion-de-crise/Information-preventive/Le-Dossier-Departemental-sur-les-Risques-Majeurs/Le-dossier-departemental-sur-les-risques-majeurs/%28language%29/fre-FR>

(62) Pas-de-Calais :

PPR : <http://www.pas-de-calais.gouv.fr/Politiques-publiques/Prevention-des-risques-majeurs>

DDRM : <http://www.pas-de-calais.gouv.fr/content/download/6794/37788/file/DDRM%202012.pdf>

(80) Somme :

PPR : <http://www.somme.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-du-territoire-urbanisme-construction-logement-habitat/Plans-de-prevention-des-risques-approuves-ou-en-cours-d-elaboration>

DDRM : <http://www.somme.gouv.fr/Politiques-publiques/Securite-et-protection-de-la-population/Securite-civile/Dossier-departemental-des-risques-majeurs-DDRM>

Pour le risque inondation il existe les PPRI et PGRI dont le contenu et la prise en compte lors de l'élaboration d'un PLU(i) sont détaillées dans la fiche sur « État initial de l'environnement – Eau ».

II. Servitudes d'utilité publique (SUP)

Les SUP sont des limitations administratives au droit de propriété, instituées par l'autorité publique dans un but d'utilité publique. Les SUP s'imposent aux documents d'urbanisme et doivent figurer dans les annexes.

D'après l'article L.151-43, le Code de l'urbanisme ne retient juridiquement que les SUP affectant l'utilisation des sols et figurant sur une liste dressée en Conseil d'État, c'est-à-dire celles susceptibles d'avoir une incidence sur la constructibilité et plus largement sur l'occupation des sols.

III. Périmètre autour des installations classées (ICPE)

L'urbanisation autour d'ICPE peut être contrôlée avec le règlement associé au plan de zonage. Cela permet de créer des zones où les constructions sont soumises à condition, voire des zones où les constructions sont interdites.

Article R.151-31 du Code de l'urbanisme :

Dans les zones U, AU, A et N, les documents graphiques du règlement font apparaître, s'il y a lieu :
2° Les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, de l'hygiène, de la protection contre les nuisances et de la préservation des ressources naturelles ou l'existence de risques naturels, de risques miniers ou de risques technologiques justifient que soient interdites les constructions et installations de toute nature, permanentes ou non, les plantations, dépôts, affouillements, forages et exhaussements des sols.

Article R.151-34 du Code de l'urbanisme :

Dans les zones U, AU, A et N les documents graphiques du règlement font apparaître, s'il y a lieu :
1° Les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, de l'hygiène, de la protection contre les nuisances et de la préservation des ressources naturelles ou l'existence de risques naturels, de risques miniers ou de risques technologiques justifient que soient soumises à des conditions spéciales les constructions et installations de toute nature, permanentes ou non, les plantations, dépôts, affouillements, forages et exhaussements des sols.

IV. Prévenir les risques

Le PLU(i) doit s'attacher à prendre en compte, voire à réduire, les risques présents sur son territoire. Le règlement peut alors, par exemple, imposer des mesures telle que l'interdiction des caves dans une zone sensible aux remontées de nappe. Mais la prévention des risques peut aussi s'effectuer en prenant en compte la biodiversité et les services écosystémiques.

Par exemple, les haies permettent de lutter contre l'érosion grâce aux racines de la végétation qui les compose et qui maintiennent le sol. Cela permet également de limiter les coulées de boue. Les haies ont aussi un rôle dans la régulation hydrologique. En effet, les végétaux composant les haies ont un effet d'assèchement qui retarde la saturation des sols à l'automne et la remontée de la nappe. Le pompage de l'eau au niveau des racines des arbres oblige l'eau à s'infiltrer, ralentissant le ruissellement et évitant l'engorgement des réseaux d'eaux usées, tout en favorisant l'alimentation des nappes phréatiques.

B. Santé environnementale

La préservation de la qualité de l'air, la lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions des gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables sont des objectifs inscrits dans l'article L.101-2 du Code de l'urbanisme.

Les documents de planification permettent de tendre vers un urbanisme favorable à la santé en intégrant les outils et mesures nécessaires à l'atteinte des objectifs cités précédemment. Un urbanisme favorable à la santé est un urbanisme qui implique des aménagements qui tendent à

promouvoir la santé et le bien-être des populations, tout en respectant les trois piliers du développement durable (économie, social, environnement).

D'après le guide « Agir pour un urbanisme favorable à la santé » (EHESP/DGS, 2014) (<http://www.ehesp.fr/wp-content/uploads/2014/09/guide-agir-urbanisme-sante-2014-v2-opt.pdf>), il existe plusieurs axes pour tendre vers un urbanisme favorable à la santé :

- réduire les polluants, nuisances et autres agents délétères (émissions et expositions) ;
- promouvoir des comportements sains des individus (activité physique et alimentation saine) ;
- contribuer à changer l'environnement social pour favoriser la cohésion sociale et le bien-être des habitants ;
- corriger les inégalités de santé entre les différents groupes socio-économiques et personnes vulnérables.

En plus de ceux propres à chaque individu, de nombreux facteurs liés à notre environnement physique, social et économique, influencent notre santé. Parmi ceux-ci, trois facteurs importants sur lesquels les PLU(i) peuvent avoir un impact : la qualité de l'air, les transports et déplacements, le bruit.

I. Qualité de l'air

La partie qui va suivre repose principalement sur le guide « Aide à la prise en compte de la qualité de l'air dans la planification d'urbanisme et des transports : zoom en Nord et Pas-de-Calais sur PLU(i) et PDU », publié en 2016 par la DREAL Nord – Pas-de-Calais Picardie : <http://www.nord-pas-de-calais-picardie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/guide-plui-pdu-version-avril-2016.pdf>

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), à partir de différents travaux, a fixé des lignes directrices relatives à la qualité de l'air. À partir de ces références, le droit européen fixe des valeurs limites pour certains polluants de l'air (particules, ozone, dioxyde d'azote, dioxyde de soufre). En cas de dépassement de ces valeurs limites, les États membres sont tenus de mettre en place des actions afin de respecter la réglementation dans les plus brefs délais.

Le droit national repose sur la [loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie n°96-1236 du 30 décembre 1996](#) codifiée dans le Code de l'environnement. Les actions des collectivités territoriales en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de développement des énergies renouvelables et d'amélioration de la qualité de l'air sont encadrées au niveau régional par les schémas régionaux climat air énergie (SRCAE). Il existe également, au niveau local, les plans climat énergie territoriale (PCET) et les plans de protection de l'atmosphère (PPA). L'ensemble des plans et schémas directeurs sur l'air existants (SRCAE, PCET...) insistent sur le rôle des documents d'urbanisme pour la prise en compte de la qualité de l'air.

1) Principaux polluants et leurs effets

Les principaux polluants réglementés sont :

- les particules fines en suspension, d'origine multi-sectorielle, dont notamment les secteurs de l'industrie, de l'agriculture, du transport, des activités résidentielles,... On distingue les particules de diamètre inférieur à 10 microns (PM₁₀) et celles dont le diamètre est inférieur à

- 2,5 microns (PM_{2,5}) ;
- les oxydes d'azote (dioxyde d'azote (NO₂) et monoxyde d'azote (NO)) principaux traceurs de la pollution associé au trafic routier ;
- le dioxyde de soufre (SO₂) émis lors de la combustion industrielle contenant du soufre (charbon, pétrole...) ;
- le plomb et autres métaux lourds, notamment émis par le secteur de l'industrie et des déchets ;
- les composés organiques volatiles (COV) issus de la chimie, pétrochimie ou encore émis par le trafic automobile ;
- le monoxyde de carbone (CO) émis lors des combustions et par le trafic automobile ;
- l'ozone (O₃), polluant secondaire formé sous l'action des rayonnements UV lors de réactions physico-chimiques entre polluants primaires NO_x, COV...

Ces différents polluants ont des effets avérés sur la santé et sur l'environnement. L'effet sur les cibles dépend de plusieurs facteurs :

- la sensibilité de la personne concernée : les jeunes enfants et nourrissons, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes souffrant de maladies cardiaques et respiratoires sont considérées comme sensibles ;
- la dose reçue, définie par la concentration des polluants et de la durée d'exposition de la cible à ces concentrations : les personnes pratiquant une activité physique présentent une exposition supérieure à la moyenne en raison des volumes d'air respiré plus importants.

Les fumeurs et d'une manière générale, les personnes en contact élevé avec des produits chimiques sont également plus sensibles en raison d'une co-exposition à la pollution atmosphérique et à d'autres polluants. L'exposition aux allergènes entre dans cette notion de co-exposition.

Les principales affectations sont respiratoires et cardiovasculaires. La pollution atmosphérique et particulaire a même été classée cancérigène certain pour l'homme. Ces effets, associés à une large exposition, font que la pollution atmosphérique est une véritable problématique de santé publique.

Enfin, les effets sur l'environnement sont également visibles sur la végétation, qui est impactée par une photosynthèse réduite, et sur les matériaux et les bâtiments qui peuvent être simplement salis ou transformés chimiquement.

D'après Aide à la prise en compte de la qualité de l'air dans la planification d'urbanisme, DREAL Nord-Pas-de-Calais Picardie, 2016

2) Informations sur la qualité de l'air et les polluants

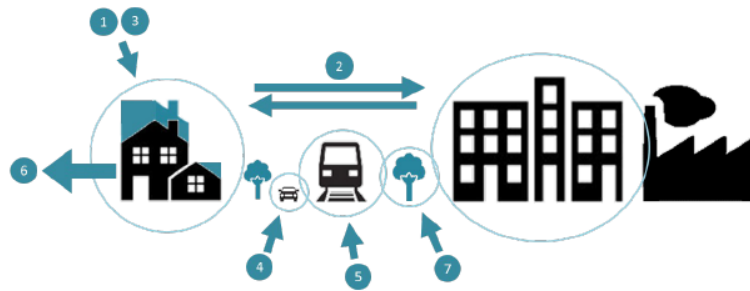
D'autres informations sur la qualité de l'air extérieur et les polluants sont disponibles :

Sur le site du Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Air-et-pollution-atmospherique,495-.html>

Dans le guide « Air extérieur et santé – Questions/Réponses » de la direction générale de la santé, 2016 : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/DGS_QR_air_et_sante.pdf

3) Qualité de l'air et urbanisme

L'urbanisme peut contribuer à améliorer la qualité de l'air extérieur avec les documents de planification. Les PLU(i) sont l'occasion de prendre en compte dès l'état initial la qualité de l'air afin d'intégrer des mesures en faveur de l'amélioration de celle-ci. Les actions du domaine de l'urbanisme ayant un impact sur la qualité de l'air sont représentées dans le schéma suivant :



- | | |
|---|---|
| 1 - Densification | 6 - Éloignement des populations des sources de pollution |
| 2 - Renforcement de la mixité fonctionnelle | 7 - Favorisation de la Nature en ville et des écosystèmes urbains |
| 3 - Optimisation des formes urbaines | |
| 4 - Limitation des déplacements en voiture individuelle | |
| 5 - Optimisation des transports en commun | |

Grands principes par lesquels l'urbanisme peut avoir un impact sur la qualité de l'air

Guide : Aide à la prise en compte de la qualité de l'air dans la planification d'urbanisme, DREAL Nord-Pas-de-Calais Picardie, 2016

Le guide pour la prise en compte de la qualité de l'air dans la planification de l'urbanisme de la DREAL Nord – Pas-de-Calais Picardie publié en avril 2016 propose une méthodologie pour intégrer cette problématique dans les PLU(i) :

- pages 21 à 25 : Méthodologie pour intégrer la qualité de l'air en urbanisme/aménagement ;
- page 30 : La liste des outils mobilisables ;
- page 31 : Une déclinaison d'actions possibles selon le secteur ;
- pages 34 à 49 : Des fiches présentant des leviers pour la prise en compte de la qualité de l'air en fonction des documents du PLU(i).

Des fiches méthodologiques pour la mise en place du SRCAE Nord – Pas-de-Calais sont disponibles à cette adresse : <http://www.nord-pas-de-calais-picardie.developpement-durable.gouv.fr/?Fiches-methodologiques-pour-la-mise-en-oeuvre-du-schema-regional-du-climat-de-l-air-et-de-l-energie>

Polluant	Valeurs réglementaires au 1 ^{er} janvier 2015				
	Valeur limite	Valeur cible	Objectif de qualité / objectif long terme	Seuil de gestion des épisodes de pollution	
				Seuil d'information et de recommandation	Seuil d'alerte
Dioxyde de soufre (SO ₂)	Moyenne journalière : 125 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 3 jours/an		Moyenne annuelle : 50 µg/m³	Moyenne horaire : 300 µg/m³	Moyenne horaire : 500 µg/m³ pendant 3 heures consécutives
	Moyenne horaire : 350 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 24 heures/an				
Dioxyde d'azote (NO ₂)	Moyenne annuelle : 40 µg/m³			Moyenne horaire : 200 µg/m³	Moyenne horaire : 200 µg/m³ pendant 3 heures consécutives, ou 400 µg/m³
	Moyenne horaire : 200 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 18 heures/an				
Ozone (O ₃)		Moyenne sur 8 heures glissantes : 120 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 25 jours/an (moyenne calculée sur 3 ans)	Moyenne sur 8 heures glissantes : 120 µg/m³	Moyenne horaire : 180 µg/m³	Moyenne horaire : Seuil 1 : 240 µg/m³ pendant 3 heures consécutives
		AOT40 : 18 000 µg/m³ pour la protection de la végétation (moyenne calculée sur 5 ans)	AOT40 : 6 000 µg/m³ pour la protection de la végétation		Seuil 2 : 300 µg/m³ pendant 3 heures consécutives
Poussières en suspension (PM10)	Moyenne annuelle : 40 µg/m³		Moyenne annuelle : 30 µg/m³	Moyenne sur 24 heures glissantes : 50 µg/m³	Moyenne sur 24 heures glissantes : 80 µg/m³
	Moyenne journalière : 50 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 35 jours/an				
Poussières en suspension (PM2.5)	Moyenne annuelle : 25 µg/m³	Moyenne annuelle : 20 µg/m³	Moyenne annuelle : 10 µg/m³		
Monoxyde de carbone (CO)	Moyenne sur 8 heures glissantes : 10 µg/m³				
Benzène (C ₆ H ₆)	Moyenne annuelle : 5 µg/m³		Moyenne annuelle : 2 µg/m³		
Plomb (Pb)	Moyenne annuelle : 0.5 µg/m³		Moyenne annuelle : 0.25 µg/m³		
Arsenic (As)		Moyenne annuelle : 6 ng/m³			
Cadmium (Cd)		Moyenne annuelle : 5 ng/m³			
Nickel (Ni)		Moyenne annuelle : 20 ng/m³			
Benzo(a)pyrène (C ₂₀ H ₁₂)		Moyenne annuelle : 1 ng/m³			

Tableau des valeurs réglementaires (Source : ATMO Nord – Pas-de-Calais)

Guide : Aide à la prise en compte de la qualité de l'air dans la planification d'urbanisme, DREAL Nord-Pas-de-Calais-Picardie, 2016

II. Transports et déplacements

La thématique des déplacements est nécessairement articulée avec le développement urbain, la mixité fonctionnelle et la qualité de l'air (réduction des émissions de gaz à effet de serre). Si depuis les années 60 l'utilisation de la voiture particulière a largement orienté le développement des territoires, les déplacements motorisés doivent aujourd'hui être revus afin d'être conformes avec les ambitions de développement durable des territoires. De plus, favoriser la mobilité durable permet de lutter contre les nuisances telles que la pollution, le bruit ou encore le réchauffement climatique.

Selon l'OCDE (organisation de coopération et de développement économiques), la mobilité durable est « une mobilité qui ne met pas en danger la santé publique et les écosystèmes, respecte les besoins de transport tout en étant compatible avec une utilisation des ressources renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à leur régénération et une utilisation des ressources non renouvelables à un taux inférieur à celui nécessaire à la mise au point de ressources renouvelables de remplacement ».

1) Réorganiser la ville

Le territoire peut être aménagé de manière à réduire les besoins de déplacement des populations tout en permettant le maintien de leurs activités, particulièrement en zone urbaine. Pour cela, il faut veiller à maintenir une diversité d'activités dans les quartiers, conserver des services de proximité ou encore faciliter les modes de circulation doux et actifs. Les modes de déplacement doux regroupent les modes de déplacement non polluants, c'est-à-dire globalement la marche et le vélo, en opposition aux modes de déplacement motorisés.

Différentes approches thématiques de la mobilité durable peuvent être adoptées dans le PLU(i) :

- changer les comportements face à la mobilité : susciter des changements d'attitude face à la mobilité, inciter les usagers à changer de moyens de transport ;
- favoriser l'intermodalité : c'est-à-dire favoriser l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement ;
- agir en faveur de la sécurité routière : replacer la question de la vulnérabilité des usagers et de l'accessibilité, de la conception de la voirie, de l'utilisation et du partage de l'espace public au cœur des discussions sur la mobilité durable.

2) Agir avec les OAP et le règlement

Les OAP et le règlement du PLU(i) sont les outils permettant de mettre en place les actions en faveur d'une mobilité durable.

■ Favoriser les modes de circulation doux

Des mesures pour proposer un partage équilibré de l'espace sur la voirie peuvent être adoptées dans le PLU(i). L'un des objectifs peut être de réduire l'utilisation de la voiture et de favoriser les autres modes (piéton, vélo, transports en commun).

Pour cela, les OAP peuvent prévoir la réalisation de voies spécifiques aux modes de déplacements doux. Le règlement associé au plan de zonage peut permettre de réserver des emplacements pour la

création de liaisons douces ou encore des places de stationnement pour les vélos. Le règlement peut également fixer des conditions de desserte favorable aux modes de déplacements doux pour les futurs aménagements ou constructions.

▪ Favoriser l'intermodalité

Favoriser l'intermodalité peut aussi inciter les usagers à utiliser d'autres modes de transport. Pour cela il faut organiser le territoire de manière à faciliter le passage d'un mode à l'autre, rendre les différents moyens de transport interchangeables en fonction des situations.

Plusieurs actions sont par exemple possibles :

- instaurer des emplacements réservés pour l'installation d'aires de covoiturage ;
- créer des liaisons douces qui desservent les différents centres urbains ;
- favoriser l'urbanisation à proximité des transports en commun ;
- créer des parkings à vélos à côté des gares et des principaux centres d'activité.

De plus, d'une manière générale, limiter l'étalement urbain permettra de réduire la distance des déplacements nécessaires d'un point à un autre, favorisant par conséquent les modes de déplacements doux.

3) PLUi tenant lieu de plan de déplacements urbains (PDU) ou de programme local de l'habitat (PLH)

▪ PDU

Le plan de déplacements urbains est un outil global de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération. Il définit, tous modes confondus, les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises. Le PDU est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Article L.1214-1 du Code des transports :

Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

▪ PLUi tenant lieu de PDU ou de PLH

Avec la loi ENE (dite Grenelle II), le PLUi devait tenir lieu de PDU lorsque l'EPCI était autorité organisatrice de transports urbains (AOTU). Depuis cette loi, le PLUi est un outil intégrateur des différentes politiques publiques, notamment celle des transports et des déplacements. Avec la loi ALUR, les parlementaires ont souhaité rendre facultative l'élaboration du PLUi tenant lieu de PLH ou de PDU : lorsque l'intercommunalité est autorité organisatrice de la mobilité durable (AOMD), le PLUi peut tenir lieu de PDU. Dans ce cas, c'est le PLUi dans son ensemble qui en tient lieu et non plus seulement les OAP. Lorsque le PLUi tient lieu de PDU, il comprend un programme d'orientations et d'actions (POA).

Par conséquent, les EPCI peuvent désormais choisir d'élaborer :

- soit un PLUi tenant lieu de PLH ;
- soit un PLUi tenant lieu de PDU (si l'EPCI est une autorité organisatrice prévue à l'article L. 1231-1 du code des transports) ;
- soit un PLUi tenant lieu de PLH et de PDU (si l'EPCI est autorité organisatrice prévue à l'article L. 1231-1 du code des transports).

Néanmoins, le PLUi « intégrateur » demeure un outil pertinent puisqu'il est le meilleur moyen de réussir la traduction opérationnelle des objectifs du PLH ou du PDU. Sa pertinence n'est pas remise en cause par les nouvelles dispositions de la loi ALUR.

Article L.151-44 du Code de l'urbanisme :

Lorsqu'il est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale, le plan local d'urbanisme intercommunal peut tenir lieu de programme local de l'habitat.

Lorsqu'il est élaboré par un établissement public de coopération intercommunale compétent qui est autorité organisatrice au sens de l'article L.123-1 du code des transports, le plan local d'urbanisme intercommunal peut tenir lieu de plan de déplacements urbains.

Article L.151-45 du Code de l'urbanisme :

Lorsque le plan local d'urbanisme intercommunal tient lieu de programme local de l'habitat ou de plan de déplacements urbains, il comporte un programme d'orientations et d'actions.

Le programme d'orientations et d'actions comprend toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en œuvre de la politique de l'habitat ou des transports et des déplacements définie par le plan local d'urbanisme intercommunal tenant lieu de programme local de l'habitat ou de plan de déplacements urbains. Dans ce cas, le rapport de présentation explique les choix retenus par ce programme.

Article L.151-47 du Code de l'urbanisme :

Le plan local d'urbanisme intercommunal tenant lieu de plan de déplacements urbains poursuit les objectifs énoncés aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

Il comprend :

1° Des orientations d'aménagement et de programmation qui précisent les actions et opérations d'aménagement visant à poursuivre les principes et les objectifs énoncés aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports ;

2° Le ou les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, prévus à l'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, applicables sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale.

Le règlement fixe les obligations minimales en matière de stationnement pour les véhicules non motorisés, en tenant compte notamment de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, de la destination des bâtiments, dans le respect des conditions prévues au II de l'article L.111-5-2 du code de la construction et de l'habitation.

Il détermine des secteurs à l'intérieur desquels les conditions de desserte et de transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations minimales en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, notamment pour la construction d'immeubles de bureaux. À l'intérieur de ces secteurs, il fixe un nombre maximal d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, lors de la construction de bâtiments destinés à un usage autre que

l'habitation.

Article L.151-48 du Code de l'urbanisme :

Lorsqu'une communauté de communes de moins de 30 000 habitants élabore un plan local d'urbanisme intercommunal tenant lieu de programme local de l'habitat ou lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale qui n'est pas soumis à l'obligation d'élaborer un plan de déplacements urbains en application de l'article L.1214-3 du code des transports élabore un plan local d'urbanisme tenant lieu de plan de déplacements urbains, ce plan comprend un programme d'orientations et d'actions et, si nécessaire, des dispositions relatives à l'habitat ou aux transports et déplacements dans les orientations d'aménagement et de programmation.

Des informations supplémentaires sont disponibles dans le document suivant :

Boîte à outil du PLU(i), fiche n°2 : Développer la mobilité durable, Ministère du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité, 2015 : http://www.logement.gouv.fr/IMG/pdf/fiche_2.pdf

III. Bruit

Les choix effectués dans le PLU(i) devront prendre en compte l'exposition au bruit des populations avec des modalités d'aménagement, un évitement ou une réduction du bruit à la source. Le plan de zonage est l'outil réglementaire le plus efficace pour traduire la protection de la population contre le bruit.

Le guide « Plan local d'urbanisme et bruit – La boîte à outil de l'aménageur », rédigé en 2006 par le pôle de compétence Bruit de l'Isère propose différentes solutions pour intégrer la gestion du bruit au PLU(i) : <http://social-sante.gouv.fr/IMG/pdf/plu06.pdf>

Les traductions graphiques et réglementaires sont détaillées dans les pages 15 à 27 de ce guide, et reprennent les points suivants :

▪ Traduction obligatoire

Classement sonore des voies : il convient de reporter dans une annexe du PLU(i) ainsi que sur le plan de zonage la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit et situés de part et d'autre des infrastructures classées ;

Plan d'exposition au bruit des aérodrômes : le plan d'exposition au bruit est représenté sur un plan au 1/25 000° qui devra obligatoirement être placé en annexe du PLU(i).

▪ Traduction graphique et réglementaire des choix d'aménagement

○ Gestion de l'habitat le long des infrastructures

Permettre la construction à l'alignement de la voie et en contiguïté sur limites séparatives : les objectifs sont de créer des espaces calmes à l'arrière du bâti en favorisant la continuité des façades dans des secteurs urbains, ainsi que de créer des « poches calmes » aux croisements des voiries ;

Imposer un retrait des constructions par rapport à l'alignement de la voie : l'objectif est de diminuer le niveau sonore en façade ;

Adapter la hauteur des bâtiments aux conditions de propagation du bruit – Bâtiments écran : l'objectif est d'assurer la protection des bâtiments situés à l'arrière ;

Adapter la hauteur des bâtiments aux conditions de propagation du bruit – L'épannelage : l'objectif est d'assurer la protection des bâtiments situés à l'arrière en conjuguant l'effet écran du premier bâtiment et l'éloignement de la source de bruit ;

Graduer les secteurs en fonction de leur niveau d'exposition et de leur sensibilité au bruit (problématique « entrées de ville ») : les objectifs sont de maîtriser l'urbanisation le long des infrastructures bruyantes, de prendre en compte les enjeux du bruit dans l'élaboration du projet urbain en hiérarchisant les secteurs en fonction de leur exposition et de leur sensibilité au bruit ;

Permettre un changement de destination : l'objectif est de permettre le traitement des situations de gêne sonore les plus extrêmes d'éviter d'en recréer.

- **Zone d'habitat à proximité d'une activité bruyante**

Identifier graphiquement les secteurs où les nuisances sonores sont le problème dominant : les objectifs sont d'assurer la protection des bâtiments futurs, de prévenir des situations de conflits, d'aider l'instructeur des permis dans la prise en compte des problèmes de nuisances sonores et d'informer les pétitionnaires des nuisances potentielles ;

Secteur d'orientations d'aménagement avec réalisation d'une notice acoustique conseillée : les objectifs sont d'assurer la protection des constructions futures, d'assurer la maîtrise de la forme urbaine, d'aider l'instructeur dans la prise en compte des problèmes de nuisances sonores et d'informer les pétitionnaires des nuisances potentielles.

- **Gestion des abords d'une activité bruyante**

Maîtriser l'urbanisation à la périphérie d'une installation bruyante : les objectifs sont d'éviter des conflits potentiels avec de futures habitations et de permettre aux activités de se pérenniser ;

Zone à urbaniser avec document graphique obligatoire et notice acoustique conseillée : les objectifs sont de maîtriser l'urbanisation aux alentours de la source bruyante, d'éviter des conflits potentiels avec de futures habitations, permettre à une activité de se pérenniser et même de se développer, maîtriser la forme urbaine et d'assurer la protection des bâtiments futurs.

- **Préservation d'un secteur calme**

Mise en place d'une zone « tampon » : les objectifs sont de protéger les secteurs calmes et d'éviter les conflits potentiels avec des activités bruyantes.