

Septembre 2012

# **PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DE LA COMMUNE DE JOEUF**



## SOMMAIRE

1. Résumé non technique du plan	4
2. Rappel du contexte	4
2.1. Contexte réglementaire	4
2.2. Contexte local	6
3. Diagnostic territorialisé	7
3.1. Rappel des principaux résultats de la cartographie	7
3.2. Analyse des dépassements	8
3.3. Identification des zones à enjeux	9
3.4. Identification des zones calmes	10
4. Plan d'actions	11
4.1. Mesures réalisées ou engagées	11
4.2. Réduction du bruit dans les secteurs à enjeux	12
4.2.1 Description des secteurs à enjeux	12
4.2.2 Mesures de prévention et de réduction du bruit spécifiques au bruit routier	13
4.3. Préservation des zones calmes	13

## ANNEXES

Annexe 1 : Les indicateurs réglementaires

Annexe 2 : Courrier envoyé au CG dans le cadre de la mise en place du PPBE

Annexe 3 : Courrier de réponse du CG

## Consultation du public

---

Conformément au décret n° 2006 - 361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, la Commune de Joeuf a mis à la disposition du public le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement ainsi qu'un registre ouvert à cet effet pour y consigner ses remarques, sur la période du 25 juin au 25 août 2012.

Au terme de cette consultation, le projet a fait l'objet d'une remarque :

*« Comment le site Europipe est-il protégé du bruit de la voie ferrée juste à côté alors que celle-ci est reconnue comme une des deux sources majeures de bruit sur la commune » ?*

Par arrêté préfectoral du 22 septembre 1998, le Préfet de Meurthe-et-Moselle a établi un classement sonore des infrastructures de transports terrestres ferroviaires. Il définit les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire inclus dans les secteurs affectés par le bruit. Il fixe des normes d'isolation qui seront respectées dans la construction du futur quartier.

En outre, la Ville a reçu, suite à une relance, un courrier du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle le 30 mai dernier. Le Président du Conseil Général informe Monsieur le Maire que le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du CG est en cours de finalisation et devrait intégrer des actions de réduction du bruit le long de la RD 41, vraisemblablement un « traitement de façade ». Ce courrier est joint en annexe 3.

# 1. Résumé non technique du plan

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire de la Commune de Joeuf, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore du territoire de la Commune de Joeuf approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 9 juillet 2009.

Les résultats cartographiques du bruit sur la Commune de Joeuf ont mis en évidence une exposition de la population non négligeable liée notamment à la présence de l'infrastructure de transport routier principale du secteur : la RD 41. Le diagnostic territorialisé a permis de révéler une seule zone à enjeux à traiter, mais surtout plusieurs zones calmes potentielles à préserver.

Ainsi, le présent plan d'actions est notamment construit au regard des résultats cartographiques, en prenant en compte les objectifs majeurs suivants tels que définis par la Directive Européenne :

- Identification des secteurs à enjeux et réduction du bruit dans ces zones.
- Anticipation de l'évolution du territoire / concertation.
- Identification et préservation des zones calmes.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Commune de Joeuf intègre les actions de réduction du bruit réalisées ou prévues sur le territoire, émanant des gestionnaires d'infrastructures, ainsi que des services communaux. L'ensemble des acteurs a été sollicité individuellement pour apporter sa contribution au plan.

Les renseignements fournis sont présentés au chapitre 4.1.. Les principales actions réalisées par la Commune de Joeuf sont :

- Renouvellement des revêtements routiers.
- Mise en place de zones 30km/h et de plateaux surélevés ralentisseurs.
- Mise en place de cheminements piétonniers.

Par ailleurs, certaines actions de réduction de l'environnement sonore compatibles avec le PPBE de la Commune de Joeuf sont d'ores et déjà inscrites dans les documents de planification et d'orientations stratégiques des politiques publiques du territoire, dont notamment :

- Préservation des espaces naturels.

Le CG 54 et RFF ont également en charge la réalisation d'un PPBE sur leur réseau, et pouvant avoir un impact sur le territoire de la commune.

Enfin, certains secteurs du nord de la commune ont été identifiés comme étant des zones calmes potentielles.

On rappelle que le PPBE, comme les cartes stratégiques du bruit, doit être réexaminé et actualisé à minima tous les cinq ans.

## 2. Rappel du contexte

### 2.1. Contexte réglementaire

La Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, et sa transposition dans le Code de l'Environnement français, demandent à toutes les grandes agglomérations de plus de 250 000 habitants de réaliser, à brève échéance, une cartographie stratégique du bruit ainsi qu'un plan de prévention du bruit dans l'environnement, sur leur territoire.

L'agglomération de Metz au sens INSEE compte 322 526 habitants au recensement de 1999. Elle est donc concernée par la première échéance pour la réalisation de la carte de bruit des grandes agglomérations. La ville de Joeuf fait partie de l'agglomération de Metz au sens INSEE et doit donc fournir des « cartes stratégiques du bruit » ainsi qu'un PPBE.

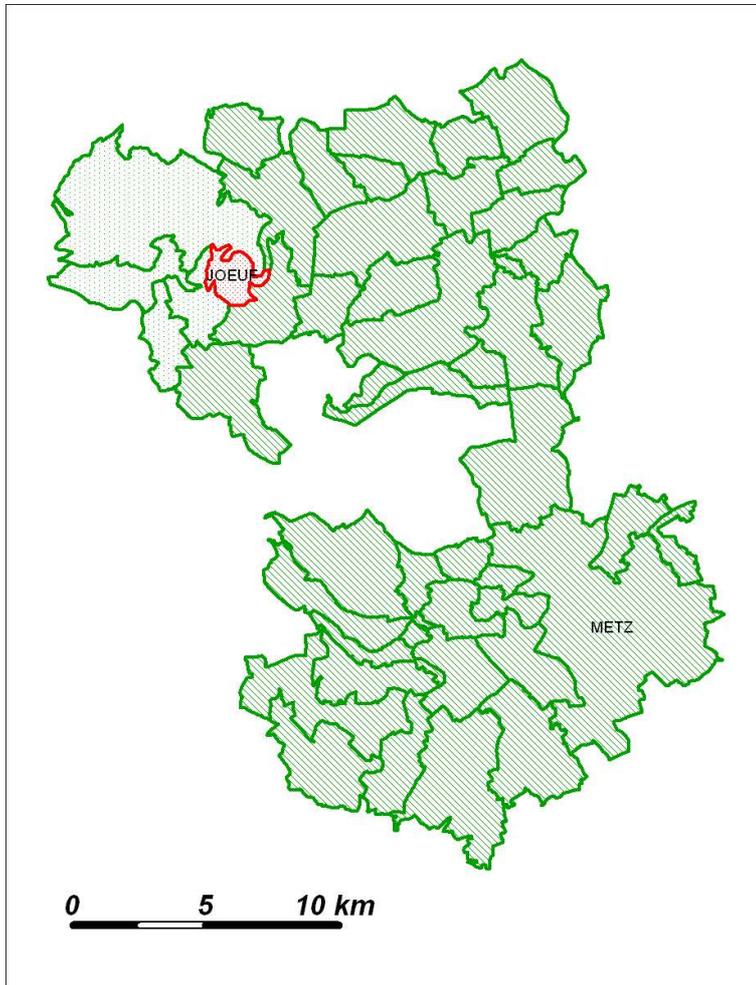


Figure 1 : commune de Joeuf, situation par rapport à l'agglomération de Metz (hachures : communes dans département 57, pointillés : communes dans département 54).

Le PPBE tient compte de l'ensemble des sources de bruit concernées par la Directive Européenne et ses textes de transposition en droit français (décret n°2006-361 du 24 Mars 2006 et arrêté du 4 Avril 2006), à savoir :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communal.
- Les infrastructures de transport ferroviaire et aéroportuaire.
- Les activités industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

En revanche, les bruits dans les lieux de travail, les bruits de voisinage, d'activités domestiques ou d'activités militaires ne sont pas visés.

L'objectif du PPBE est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables.

Conformément au Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le plan expose non seulement les mesures envisageables à court ou moyen terme, mais il recense également les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par chacun des acteurs concernés.

## 2.2. Contexte local

La réalisation d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement s'inscrit dans la continuité de la réalisation des cartes stratégiques du bruit dans l'environnement de la commune de Joeuf, conformément aux textes de transposition en droit français de la Directive Européenne du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, réalisées par le CETE de l'EST en mars 2009.

En ce qui concerne les infrastructures, la Commune de Joeuf comprend :

- Un réseau d'infrastructures routières communales et départementales avec la RD 41 et la RD 137.
- Un réseau ferroviaire.

Les cartes ont été présentées et approuvées par le Conseil Municipal du 9 juillet 2009.

Les mesures relatives aux autres gestionnaires d'infrastructures sont présentées en annexe du plan, lorsque celles ci étaient disponibles, les propres PPBE des gestionnaires étant pour certains en cours d'élaboration.

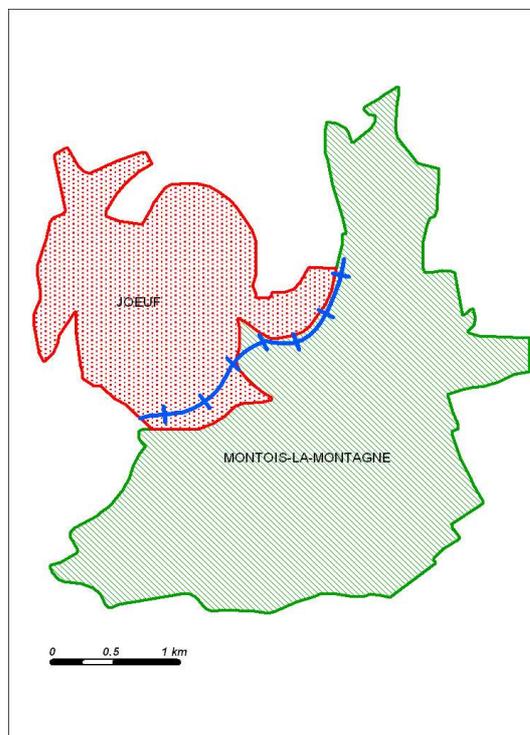


Figure 2 : carte du réseau ferroviaire.

### 3. Diagnostic territorialisé

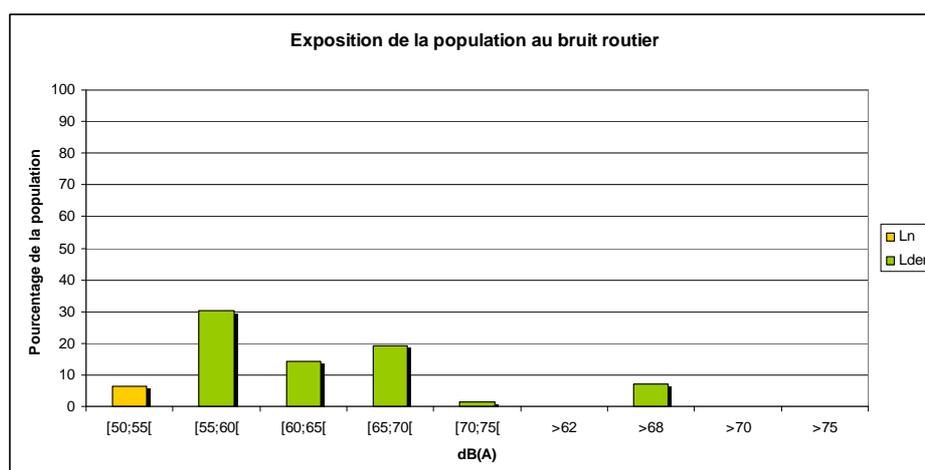
Les cartes de bruit stratégiques constituent un premier état des lieux des nuisances sonores actuelles et prévisibles du territoire, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles.

Le diagnostic territorialisé s'appuie sur les cartes stratégiques de bruit réalisées conformément aux textes.

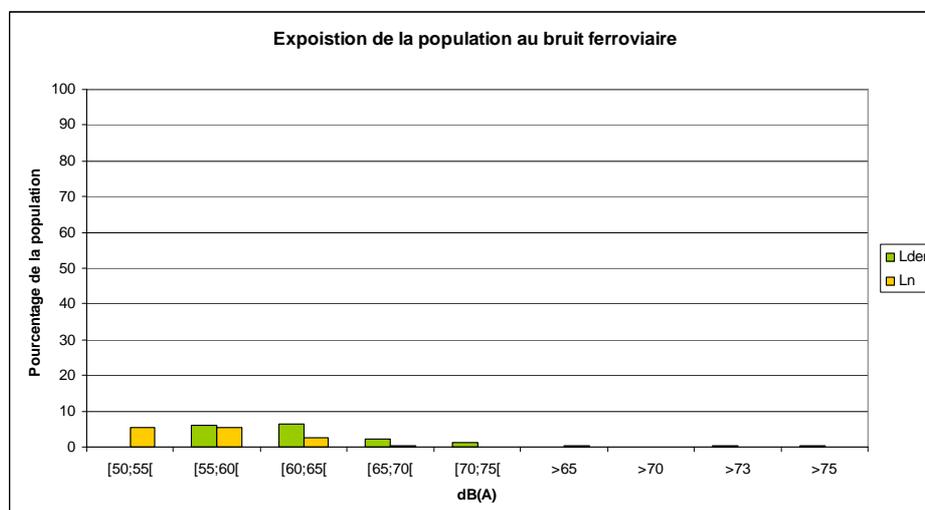
#### 3.1. Rappel des principaux résultats de la cartographie

L'article L572-1 du chapitre II du code l'environnement, portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, et ses textes d'application indiquent les méthodes de calcul, les indicateurs à utiliser et les résultats attendus.

Les indicateurs de bruit sont Lden (Day Evening Night Level) et Ln (Night Level), ils sont évalués à une hauteur de 4m (cf annexe 1). La méthode de calcul doit être conforme à la norme NF-S-31-133 « Calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques »



Figures 3 : Exposition de la population aux bruits



Le bruit routier est la source de bruit principal sur ce territoire.

### 3.2. Analyse des dépassements

Une analyse de l'exposition à des niveaux sonores dépassant les valeurs limite rappelées dans le tableau ci-dessous, définies par les textes réglementaires, a été réalisée pour chacune des sources de bruit.

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateur de bruit	Aérodromes	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Activités industrielles
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	60

#### **Nota Bene :**

- “Lnight” (ou “Ln”) sont des indicateurs du niveau sonore pendant le jour (de 6h à 18h), le soir (de 18h à 22h) et la nuit (de 22h à 6h). Ils sont exprimés en dB(A) et correspondent à des moyennes sur les périodes de temps concernées.
- “Lden” est un indicateur du niveau de bruit global pendant une journée (jour, soir et nuit) utilisé pour qualifier la gêne liée à l'exposition au bruit. Il est calculé à partir des indicateurs “Lnight”, niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h.

	Bruit routier	Bruit ferroviaire
Lden: Valeurs limites en dB(A)	68	73
Nb d'habitants	543	13
Nb d'établissements d'enseignements	0	0
Nb d'établissements de santé	0	0

	62	65
Ln: Valeurs limites en dB(A)	62	65
Nb d'habitants	0	21
Nb d'établissements d'enseignements	0	0
Nb d'établissements de santé	0	0

Figure 4 : Tableau des dépassements de valeurs limites

**La source de bruit dominante sur la ville de Joeuf pour la période de jour, est donc la route. La source de bruit à l'origine de ces niveaux est exclusivement la route départementale 41.**

**Elle engendre un dépassement des valeurs limites pour environ 543 personnes habitant la commune.**

**La nuit, on retrouve la source ferroviaire comme étant la principale origine du bruit nocturne.**

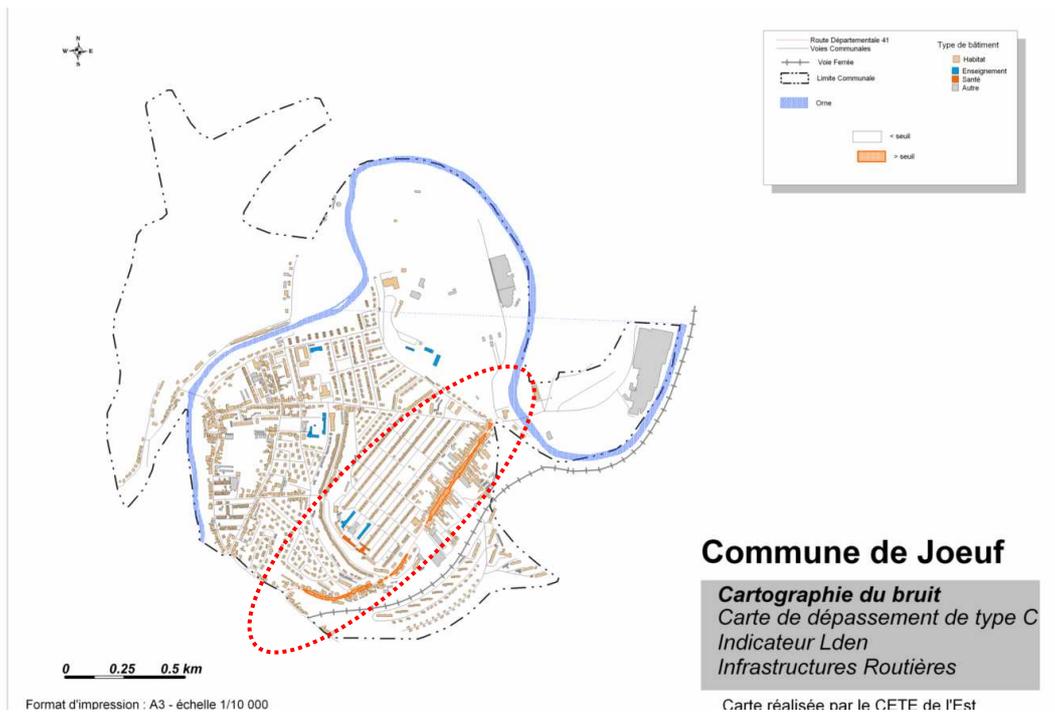
**Les nuisances dues aux sources aériennes et industrielles sont à priori nulle.**

### 3.3. Identification des zones à enjeux

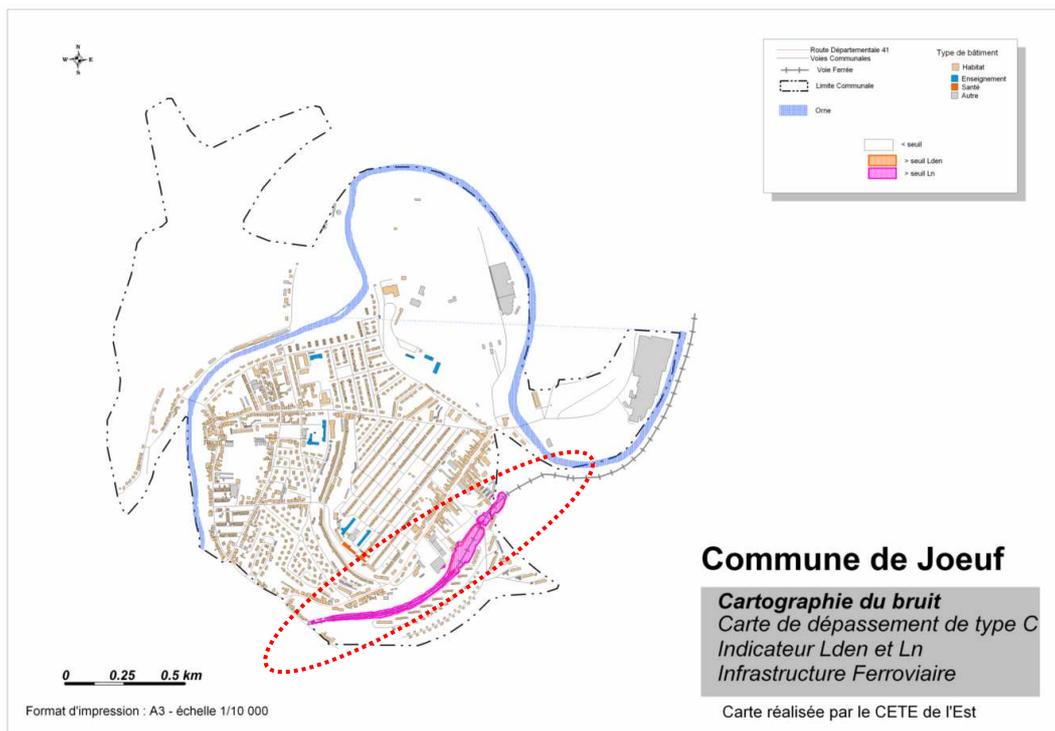
Pour faire ressortir les situations prioritaires, l'analyse suivante, réalisée à partir du bruit routier et ferroviaire, prend en compte :

- Les bâtiments d'habitation.
- Les bâtiments sensibles d'enseignement et de santé.

Il s'agit des cartes de type c, identifiant les zones où les valeurs limites sont dépassées.



Figures 5 : Cartographie des zones à enjeux



### Commentaires :

- Les bâtiments d'habitation exposés à des niveaux de bruit routier supérieurs à 68 dB(A) sont situés le long de la RD 41 qui traverse la commune de Joeuf.
- Les bâtiments d'habitation exposés à des niveaux de bruit ferroviaire supérieurs à 73 dB(A) sont situés le long de la voie SNCF qui traverse la commune par le sud.

**Les niveaux de bruit supérieurs aux seuils viennent d'infrastructure n'appartenant pas à la commune – voie ferrée et route départementale.**

### 3.4. Identification des zones calmes

Les zones calmes sont définies comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte-tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ». (Article L. 572-6. du code de l'environnement)

Le critère proposé de choix des zones calmes est ainsi fondé sur le croisement entre :

- Un critère acoustique : zones où le niveau sonore, toutes sources confondues, est inférieur à un certain seuil.
- Un critère qualitatif propre à chaque secteur, en fonction de l'occupation des sols et d'autres paramètres urbanistiques ou environnementaux spécifiques.

La valeur plafond de 55 dB(A) permet de révéler efficacement les zones dans lesquelles le niveau de bruit peut être considéré comme faible, vis-à-vis des sources de bruit considérées. A ce titre, il est proposé de les identifier comme des « zones calmes potentielles ». Elles correspondent majoritairement aux grandes zones naturelles du périmètre d'étude ainsi qu'à certains secteurs urbains préservés des nuisances sonores.

La carte ci-dessous présente ainsi les zones calmes potentielles identifiées sur la commune de Joeuf et issues de l'analyse des cartes de bruit (entourées en vert) :

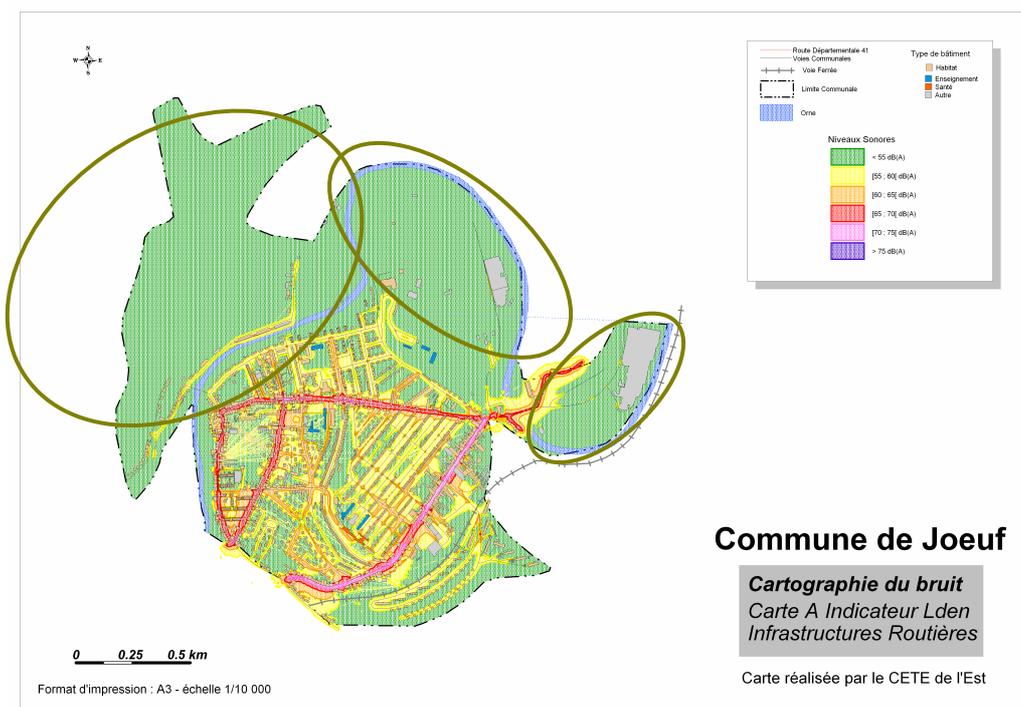


Figure 6 : Zones calmes potentielles

### Commentaires :

- Les zones identifiées sur la commune comme des zones « calmes » potentielles sont des zones fondées sur un critère acoustique. Elles peuvent faire l'objet d'action de valorisation et de préservation de leur environnement dans le cadre du PPBE.

- Les zones calmes potentielles identifiées sont :

- ❖ Les zones boisées au dessus d'Haropré
- ❖ Les berges de l'Orne
- ❖ Les friches industrielles : Eupec et Europipe

**Les zones calmes potentielles identifiées feront l'objet d'une réflexion au sein de services internes de la commune de Joeuf afin de préserver et d'améliorer leur situation.**

## 4. Plan d'actions

### 4.1. Mesures réalisées ou engagées

Le diagnostic territorialisé établi sur la base de la cartographie a permis de faire ressortir deux zones à enjeux prioritaires où des actions de réduction des nuisances sonores seraient nécessaires : autour de la départementale et autour de la voie ferrée.

Préalablement à la définition de mesures de prévention du bruit pour les années à venir, est réalisé un état des lieux des mesures réalisées ou engagées ayant un impact sur l'environnement sonore sur la commune. C'est ainsi que le Conseil Général de Meurthe-et-Moselle a été sollicité. Le courrier de la Commune est resté sans réponse. Le courrier est présenté en annexe 2.

Concernant RFF, il a été précisé en COPIL de l'observatoire du bruit de Meurthe-et-Moselle du 20 mars 2012 que le département ne fait pas partie des priorités actuelles pour l'année 2013. Aucune mesure n'est donc pour l'instant prévue par RFF.

Le tableau ci-dessous présente à la fois les actions réalisées par la Commune de Joeuf depuis une dizaine d'années mais également les actions à venir, déjà en réflexion.

N°	Intitulé	Description technique	Impact acoustique attendu et avéré	Date de décision et date d'achèvement ou non (précisez)
1	Réduction de vitesse	Mise en place d'une zone 30 km/h <ul style="list-style-type: none"><li>- Génibois</li><li>- Grand'Rue</li></ul>	Mise en place pour raison sécuritaire Quartiers d'habitation – impact acoustique certain	2008
2	Réduction de vitesse	Mise en place de ralentisseurs <ul style="list-style-type: none"><li>- Grandes Friches</li><li>- Rue du commerce</li><li>- Rue Saint Maurice</li></ul>	Mise en place pour raison sécuritaire Quartiers commerçants et d'habitation – impact acoustique certain	2008

		- Grand'Rue		
3	Changement de revêtements	- Grand'Rue - rue Pierre de Bar - Grandes Friches	Impact acoustique lié à l'amélioration du revêtement	2010
4	Développement des modes doux	Mise en place de chemins piétonniers ou pour des vélos - parallèlement à la RD 41 – reliera la gare au futur éco quartier de l'Hermitage	Impact acoustique faible – ne permettra pas de diminuer le flux routier sur la RD 41	A l'étude – prévu pour 2013-2014
5	Implantation d'infrastructures multi modales	Installation d'un parking de co-voiturage et de bus (en lien avec la création de l'AOT du Pays du Bassin de Briey)	Impact acoustique fort – permettra de réduire le flux routier sur la RD 41	A l'étude – prévu pour 2013-2014
6	Incitation à l'isolation des logements	Organisation de conférences de sensibilisation, notamment en lien avec l'espace info énergie	Impact acoustique certain	Première conférence : mars 2012

## 4.2. Réduction du bruit dans les secteurs à enjeux

### 4.2.1 Description des secteurs à enjeux

La diminution du bruit dans les secteurs à enjeux répond à un des principaux objectifs du plan de prévention du bruit dans l'environnement.

La carte suivante présente un zoom sur le secteur à enjeux retenu lors du diagnostic territorialisé.

D'après le diagnostic issu de l'analyse de la cartographie des dépassements sonores, la RD 41 constitue la principale source de bruit responsable des dépassements des valeurs limites réglementaires.



Figure 7 : Secteur à enjeux

Le tableau ci-après précise pour la zone identifiée l'infrastructure à l'origine des dépassements constatés, ainsi que ses principales caractéristiques :

Nom voie	Début	Fin	Trafic journalier moyen	Gestionnaire
Rue de Franchepré	Rue Pierre de Bar	Rue du Commerce	10 368	CG 54
Rue de Franchepré	Rue du Commerce	Route de Moyeuve	11 000	CG 54

**La commune de Joeuf n'est pas gestionnaire de la voie routière identifiée dans le cadre de ce diagnostic.**

#### 4.2.2 Mesures de prévention et de réduction du bruit spécifiques au bruit routier

Différents paramètres influencent l'émission sonore d'une route, liés : aux matériels routiers, aux revêtements de chaussées, et à l'usage que l'on fait des véhicules.

Seule la mise en œuvre d'une série de solutions est susceptible d'avoir un effet positif sensible sur l'environnement sonore et sur le ressenti des habitants.

Les actions visant à réduire le bruit routier, réalisées depuis plusieurs années et prévues par la commune de Joeuf sont les suivantes :

- Mise en place d'une zone 30km/h permettant la réduction de la vitesse des véhicules et notamment dans le quartier de Génibois.
- Mise en place de ralentisseurs notamment rue du Commerce et Grand'Rue.
- Renouvellement des revêtements routiers notamment Rue Pierre de Bar.
- Développement des modes doux avec mise en place de cheminements piétonniers, d'un parking de co-voiturage, de bus et de places de stationnement conjointes notamment autour de la gare et vers le futur éco quartier de l'Hermitage.
- Révision en cours du classement sonore des infrastructures de transports terrestres, routières et ferroviaires arrêté en 1998.

#### 4.3. Préservation des zones calmes

Une zone calme est définie comme peu exposée aux bruits récurrents des infrastructures de transports ou sites industriels bruyants. Pour autant, elle est susceptible d'accueillir diverses activités humaines (promenade, loisirs, jeux d'enfants, divertissements...).

L'article L572-6 du Code de l'Environnement précise que « les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. »

S'il existe peu de leviers d'actions pour préserver des zones calmes, quelques préconisations simples peuvent être envisagées pour mettre en valeur et assurer dans le temps la qualité acoustique de ces espaces :

- Limiter les nuisances sonores liées à d'éventuels projets d'infrastructures.
- Prendre en considération l'existence de zones calmes dans les documents d'urbanisme, en particulier dans le rapport de présentation des PLU.
- Indiquer l'existence de ces zones, in situ, par des panneaux d'information précisant que l'environnement sonore est à préserver et rappelant les principes de comportement à respecter.
- Suivre dans le temps l'évolution de l'environnement sonore dans la zone considérée.

# **ANNEXES**

## Annexe 1 : Les indicateurs réglementaires

### LES INDICATEURS REGLEMENTAIRES

La directive européenne impose au minimum la représentation des indicateurs de bruit global  $L_{DEN}$  et  $L_N$ , pour chaque source (ou pour un cumul de sources).

Ces indicateurs correspondent au bruit incident sur les façades et ne tiennent pas compte de la dernière réflexion.

$L_{DEN}$  (niveau sonore : jour + soirée + nuit) : C'est un indicateur global sur 24 heures.

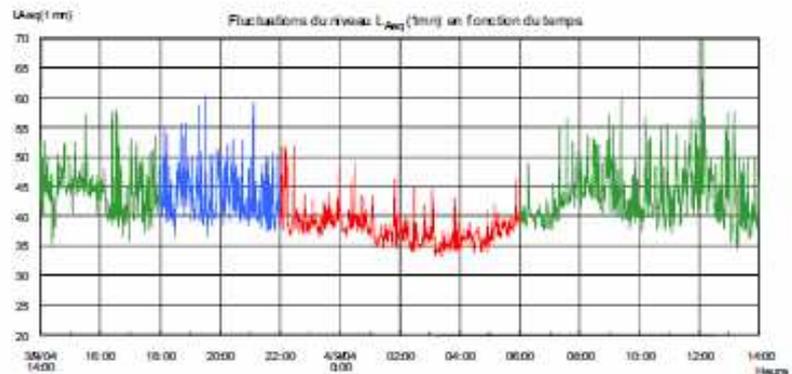
- 12 h de jour
- 4 h de soirée
- 8 h de nuit

$$L_{den} = 10 \log \left( \frac{12 \cdot 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{soirée}+5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{nuit}+10}{10}}}{24} \right)$$

$L_N$  (niveau sonore nocturne)

- 8 h de nuit

L'évolution temporelle ci-contre présente les niveaux sonores sur une période de 24h, où sont représentées en couleur les périodes jour, soir et nuit.



Annexe 2 : Courrier envoyé au CG dans le cadre de la mise en place du PPBE



Joëuf le 7 octobre 2010

Monsieur le Président du Conseil Général  
De Meurthe-et-Moselle  
48 Esplanade Jacques Baudot  
C.O. 90019  
54035 NANCY CEDEX

**Réf:** 650 - 2010 / AC-RW

**Objet:** Cartes de bruit stratégiques – Mise en place du Plan de Prévention du Bruit et de l'Environnement.

☐ suivi par Raphaële Wilsius ☎ 03 82 22 98 09

☒ [urbanisme@ville-joëuf.fr](mailto:urbanisme@ville-joëuf.fr)

*Monsieur le Président,*

*Dans le cadre de la mise en œuvre de la directive européenne du 25 juin 2002 relative à la gestion du bruit dans l'environnement, la Ville de Joëuf, membre de la C.C.P.O (Communauté de Communes du Pays de l'Orne), a élaboré un ensemble de cartes de bruit généré par les infrastructures de transport routier et ferroviaire, ainsi que par les équipements industriels.*

*A ce jour, les cartes de bruit sont terminées. Les résultats des mesures indiquent que la principale source de nuisance provient de la Rue de Franchepré, route départementale (RD 41).*

*Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Prévention du Bruit et de l'Environnement, je vous sollicite afin que vous m'indiquiez quelles mesures le Conseil Général envisage de définir, afin de remédier aux effets nuisibles de l'exposition au bruit des populations concernées.*

*Pour information, l'ensemble des cartographies peut être consulté sur le site de la Ville de Joëuf ([www.ville-joëuf.fr](http://www.ville-joëuf.fr)). Mes services se tiennent en outre à votre disposition pour toute information utile.*

*Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de ma considération distinguée.*



**Le Maire  
Vice-Président du Conseil Général**

*André CORZANI*  
**André CORZANI**

Copie à : Monsieur Yann Taberkane / D.D.T. de Meurthe-et-Moselle (Unité bruit publicité)

Mairie  
Place de l'Hôtel de Ville  
54240 - Joëuf



Tél 03 82 22 20 60  
Fax 03 82 22 97 64  
<http://www.ville-joëuf.fr>

## Annexe 3 : Courrier de réponse du CG



Direction de l'Aménagement

■ Direction des Routes  
Service Gestion Technique des Routes

Affaire suivie par : Laurent MASSON  
☎ 03.83.94.53.49.



Nancy, le 24 MAI 2012

Monsieur André CORZANI  
Vice-président du Conseil Général  
Maire de la commune

54240 - JOEUF

Objet : Cartes de bruit stratégiques - Mise en place du PPBE (Plan de Prévention du Bruit et de l'Environnement) - R.D. 41

Monsieur le Maire, *André*

Vous m'avez sollicité le 17 avril 2012 concernant l'affaire citée en objet.

Le Conseil Général de Meurthe-et-Moselle dispose de la compétence relative à la lutte contre le bruit engendré par les routes départementales, et est, à ce titre, l'autorité pour réaliser ces cartes de bruit stratégiques.

L'analyse des cartes par route et par type de nuisances permettra d'établir, en concertation avec les différents acteurs concernés, un plan d'actions (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement).

Je vous informe par la présente que le Plan de Prévention du Bruit et de l'Environnement du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle est en cours de finalisation avec une consultation publique prévue pour le deuxième semestre 2012.

Dans un premier temps, ce plan sera établi en intégrant les routes supportant au-delà de 8 200 véhicules par jour ; ce qui n'est pas le cas de la commune de Jœuf (RD 41) qui comptait 6 034 véhicules par jour en 2010.

Cependant, les communes qui ont eu l'obligation d'établir leur propre PPBE et qui ont fait une demande sur le plan d'action du département seront tout de même intégrées dans le PPBE de ce dernier.

A ce stade de l'établissement du PPBE, il est possible de vous informer qu'il sera difficile dans le cas des routes départementales de réaliser des "protections à la source" de façon pérenne ; le traitement du bruit s'orientant vraisemblablement plutôt vers une méthode "traitement de façade".

Je ne manquerai pas de vous tenir informé de l'évolution de ce dossier.

Je vous prie d'agréer, monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.

Le président du Conseil Général

 Bien à toi

Michel DINET

Copie : M. Noël GUERARD vice-président du conseil général  
Territoire de Briey