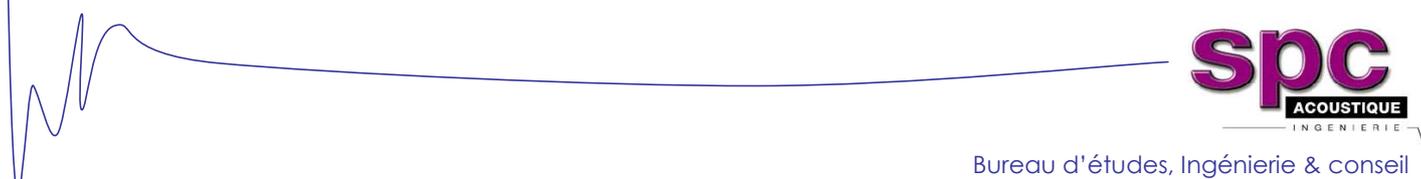


# Rapport d'étude technique



SPC Acoustique – Ecoparc « Le Meltem » - rue Wangari Maathai –  
57140 Norroy Le Veneur  
Tel/ +33 (0)3 87 55 24 55 - Fax/ +33 (0)3 87 55 24 21  
[www.spc-acoustique.com](http://www.spc-acoustique.com)

**Rapport final - Phase 4 :**  
**PPBE de la CCPOM**

## Références du dossier :

Interlocuteur : **Madame LEONARD**  
Etablissement : **CCPOM**  
Tél. : **03.87.58.58.74**  
Fax : **03.87.67.59.48**  
e-mail : **j.leonard@ccpom.fr**

N° d'affaire : **11.11/079/AO – Octobre 2013**

## Sommaire

1. CADRE DE LA MISSION	4
1.1 Objectifs du PPBE	4
1.2 Contexte réglementaire	4
1.3 Descriptif de la zone d'étude	5
2. BILAN DES CARTOGRAPHIES DU BRUIT	7
2.1 Rappels généraux	7
2.2 Cartographie du bruit routier	8
2.3 Cartographie du bruit ferroviaire	9
2.4 Cartographie du bruit industriel	10
2.5 Cartographie du bruit Global (multi-exposition)	11
2.6 Localisation des zones calmes	12
3. IDENTIFICATION DES ZONES A ENJEUX	13
3.1 Définition	13
3.2 Localisation des secteurs affectés par le bruit	13
3.3 Gestion des zones calmes	15
4. OBJECTIFS ACOUSTIQUES	16
4.1 Exigences réglementaires applicables	16
4.2 Objectifs visés dans le cadre du PPBE	18
5. RECENSEMENT DES ACTIONS DE LUTTE CONTRE LE BRUIT	19
5.1 Typologie des moyens d'actions	19
5.2 Synthèse des actions entreprises sur le territoire de la CCPOM	22
6. DETAIL DU PLAN D'ACTIONS	26
Annexe 1 : Localisation des zones à enjeux	32

## Versions

Chargé de l'étude : Natalino GURNARI - Tel/ +33 (0)3.87.55.24.55

Diffusion du rapport d'étude		
Destinataire	Etablissement	Fonction
Mme LEONARD	CCPOM	

Versions	Désignation	Date d'émission
Ind-A	Rapport intermédiaire – Phase 1	27/03/12
Ind-B	Rapport intermédiaire – Phases 2&3	22/03/13
Ind-C	Rapport final – Phase 4	28/10/13

## PPBE DE LA CCPOM - RESUME NON TECHNIQUE

La Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 impose aux agglomérations de plus de 250 000 habitants la mise en place d'un dispositif d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement. Pour répondre à cette exigence réglementaire européenne, la CCPOM s'est engagée en 2009 à élaborer des cartes stratégiques de bruit sur son territoire. Celles-ci ont été approuvées par le conseil communautaire en 2010.

Les cartes de bruit constituent un diagnostic de la situation sonore en matière de bruit routier, ferroviaire et industriel. Les plans de prévention du bruit dans l'environnement, quant à eux, définissent des mesures réalisées et anticipées par les autorités compétentes, afin de lutter contre les nuisances sonores. Les PPBE comportent à la fois des actions de correction du bruit (isolation des façades, écran anti-bruit...), et des actions de prévention du bruit.

L'analyse des cartes stratégiques de bruit a permis d'identifier les principales causes de nuisances sonores sur le territoire. Une majorité de la population réside dans des secteurs relativement peu exposés au bruit. Les dépassements des valeurs limites de bruit fixées par la Directive résultent essentiellement du trafic routier sur le réseau intercommunal (VR.52, RD.9, A.4 notamment, et les artères principales de centre-ville). La maîtrise du bruit généré par ces infrastructures constitue donc un enjeu majeur dans l'élaboration du PPBE.

Le plan d'actions de lutte contre le bruit concerne avant tout les populations résidents le long de la VR.52, cause première de nuisances sonores sur le territoire. Il inclut la mise en œuvre de protections phoniques dans les secteurs sensibles, complétée le cas échéant par un renforcement de l'isolement de façades. A l'échelle des communes, les actions de lutte contre le bruit se résument essentiellement à des mesures de réduction de vitesse de circulation (création de « zones 30 »).

Par ailleurs, le territoire de la CCPOM comporte des zones non-urbanisées, traversées par des chemins pédestres balisés facilement accessibles pour les habitants, et des quartiers résidentiels calmes, où les niveaux sonores en  $L_{den}$  sont inférieurs à 50 dB(A). La politique d'aménagement du territoire doit permettre de conserver la qualité acoustique des zones urbaines calmes, voire d'en créer de nouvelles.

A ce jour, la majorité des zones de conflit, à savoir celles associant un niveau de bruit élevé à une forte sensibilité du milieu, a fait l'objet de mesures correctives. Les principaux secteurs où les nuisances sonores subsistent sont à Marange et Pierrevillers le long de la VR.52. Ceux-ci font actuellement l'objet d'une étude projet visant à réduire les nuisances.

Conformément à l'application de la Directive, les cartes de bruit seront révisées tous les cinq ans.

# 1. CADRE DE LA MISSION

---

- ⇒ L'étude s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement.

## 1.1 Objectifs du PPBE

Un PPBE est un programme présenté aux citoyens pour traiter les zones bruyantes identifiées par ordre de priorité, en fonction des enjeux et des moyens disponibles.

Les PPBE visent à prévenir les effets du bruit, à réduire si nécessaire les niveaux sonores, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Il s'agit de recenser les actions déjà prises ou en cours, et définir celles dorénavant prévues pour les prochaines années.

Ils comportent à la fois des actions de correction du bruit (isolation des façades, écran anti-bruit), et des actions de prévention du bruit portant sur les domaines d'actions suivants : planification urbaine, déplacements, aménagements urbains (voirie, espace public...), études et suivi, sensibilisation, autres actions de type gestion des plaines, chantiers verts, ou chartes.

La détermination des zones à traiter et des mesures à mettre en œuvre est guidée par le diagnostic fourni par les cartes de bruit.

## 1.2 Contexte réglementaire

### 1.2.1 Généralités

La Directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 prévoit la mise en place d'un dispositif d'évaluation et de gestion du bruit dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants sur la base des principes ci-après :

1. Evaluation de l'exposition au bruit des populations basée sur des méthodes communes aux pays européens,
2. Information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé,
3. Mise en œuvre de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver les zones calmes.

Les sources de bruit visées par la Directive sont :

- Les infrastructures routières sans seuil de trafic.
- Les voies ferrées, y compris les axes desservant les sites industriels.
- Les sites industriels classés (soumis à autorisation d'exploiter).
- Les infrastructures aériennes (sans objet sur le territoire de la CCPOM).

La Directive ne traite pas des bruits de voisinage ni des activités militaires.

## 1.2.2 Textes réglementaires applicables

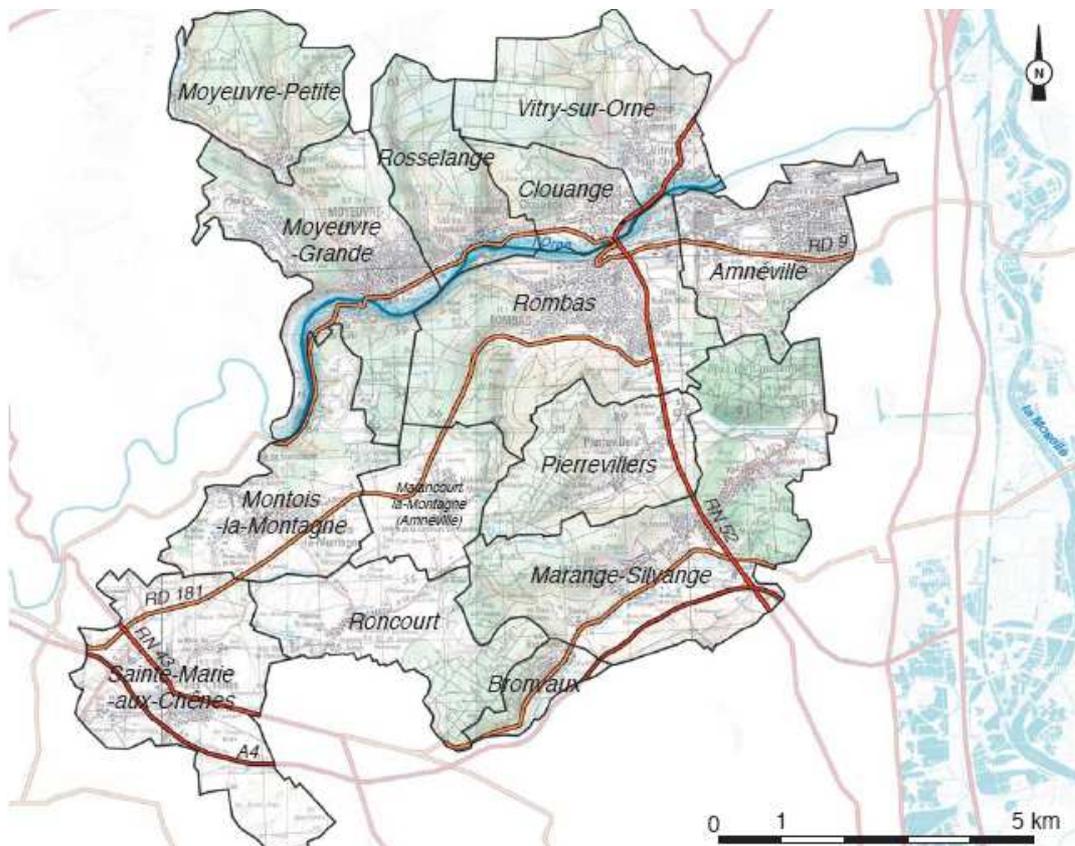
Il y a lieu de se référer à la Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 et aux textes d'application suivants :

- 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 et modifiant le code de l'urbanisme et de ses deux arrêtés d'application des 3 et 4 avril 2006.
- Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Les articles L.572-1 à L.572-11 du code de l'environnement.

## 1.3 Descriptif de la zone d'étude

La CCPOM est localisée à l'Ouest de la vallée de la Moselle, à égale distance des agglomérations de Metz et de Thionville.

Elle est composée de 13 communes qui s'étendent sur un territoire de 9 980 ha et qui regroupent 52 792 habitants.



## ■ Topographie

La topographie est caractérisée par un relief vallonné qui s'articule autour :

- De la vallée de l'Orne, vallée urbanisée et industrielle avec notamment les communes de Rombas et d'Amnéville,
- D'un plateau au Sud de cette rivière, (communes de Sainte-Marie aux-chênes, Montois-la-Montagne et Roncourt),
- De coteaux (Communes de Bronvaux, Marange-Silvange, Pierrevillers et Moyeuvre-petite).

Les communes implantées sur le plateau et les coteaux présentent une densité de population plus faible que celles qui longent l'Orne.

Hors des zones urbaines ou industrielles, le paysage est caractérisé par de nombreuses zones boisées, des coteaux plantés de vignes ou de vergers, et des exploitations agricoles.

## ■ Principales sources de bruit

Les nuisances sonores sur le territoire de la CCPOM résultent principalement des infrastructures routières appartenant au réseau intercommunal.

Le territoire est traversé par un unique axe ferroviaire.

La CCPOM n'est pas concernée par le bruit aérien.

## ■ Liste des principaux gestionnaires

**Tableau 1 – Principaux gestionnaires**

Gestionnaires	Infrastructures
La SANEF	• Autoroute A4
La DIR Est	• Voie rapide VR52
Le CG57	• Réseau routier départemental
Les communes	• Réseau routier communal
RFF	• Réseau ferroviaire
DRIRE	• Sites industriels classés (ICPE)

## 2. BILAN DES CARTOGRAPHIES DU BRUIT

### 2.1 Rappels généraux

Les cartes stratégiques du bruit ont été réalisées en 2009. Elles sont la base du plan d'actions de prévention du bruit.

#### 2.1.1 Indicateurs de bruit

Les indicateurs communs du niveau sonore définis par la Directive Européenne sont le  $L_{den}$  (day-evening-night) pour évaluer la gêne auditive sur une journée complète, et le  $L_n$  (night) pour évaluer les perturbations du sommeil :

$$L_{den} = 10 \cdot \log \left( \frac{12}{24} \cdot 10^{\frac{L_{Aeq(6h-18h)}}{10}} + \frac{4}{24} \cdot 10^{\frac{L_{Aeq(18h-22h)}+5}{10}} + \frac{8}{24} \cdot 10^{\frac{L_{Aeq(22h-6h)}+10}{10}} \right) - 3dB \quad (1)$$

$$L_n = L_{Aeq(22h-6h)} - 3dB \quad (2)$$

où les indices  $L_{Aeq(6h-18h)}$ ,  $L_{Aeq(18h-22h)}$  et  $L_{Aeq(22h-6h)}$  sont évalués à 2 m en avant des façades fenêtres fermées. Ils sont mesurables selon les normes NFS 31-085 (bruit routier) et NFS 31-088 (bruit ferroviaire).

NOTA : les indices  $L_{day}$ ,  $L_{evening}$  et  $L_{night}$  ne tiennent pas compte de la réflexion sur la façade des bâtiments, à la différence des indices  $L_{Aeq(6h-18h)}$ ,  $L_{Aeq(18h-22h)}$  et  $L_{Aeq(22h-6h)}$ , d'où l'usage d'un terme correctif égal à 3 dB.

#### 2.1.2 Niveaux de bruit limites admissibles

Les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement correspondent au seuil à partir duquel le bruit est susceptible de provoquer une « gêne » pour les usagers du quartier. Elles concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

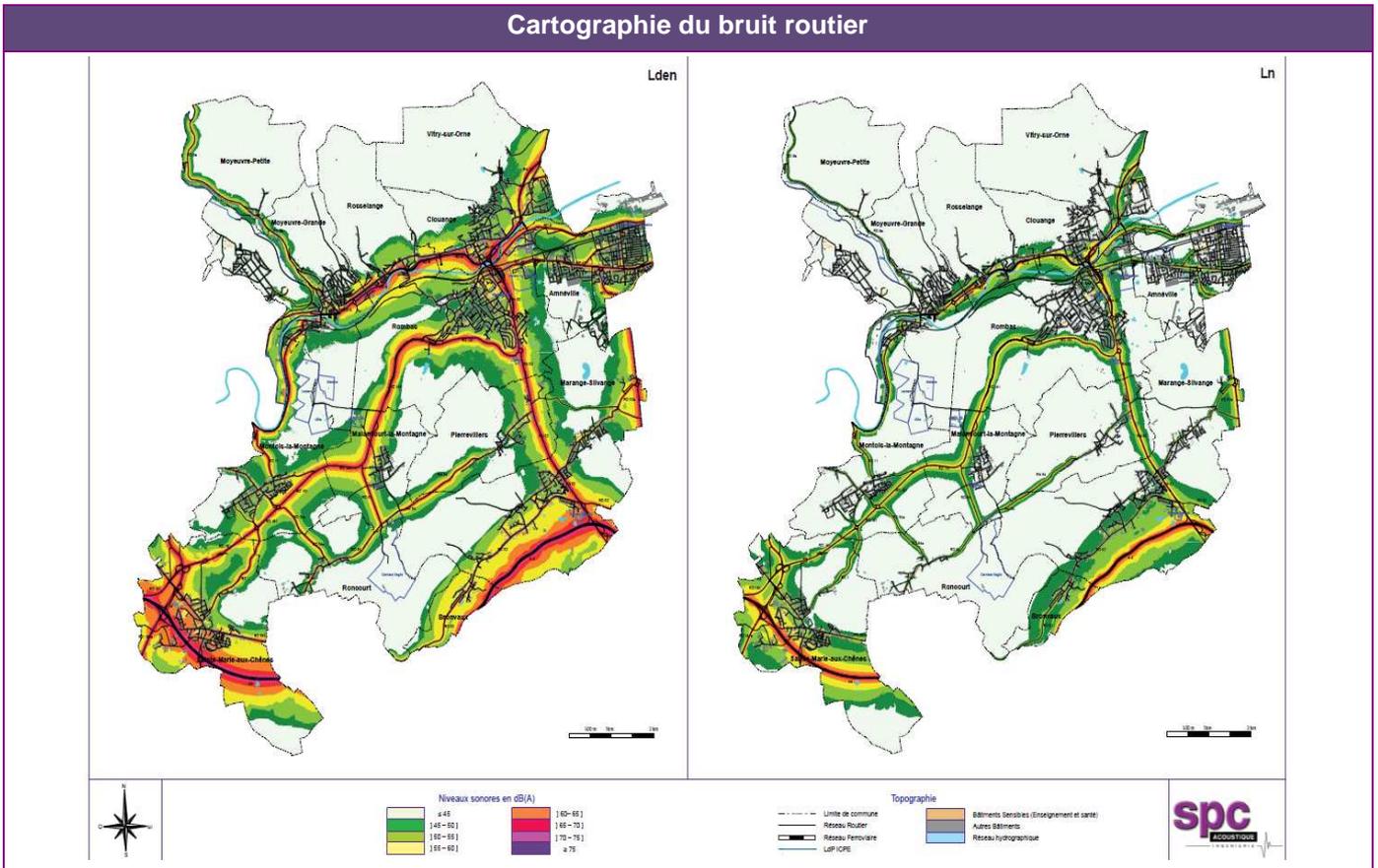
Tableau 2 – Valeurs de seuil

Indicateur de niveau sonore	Valeurs limites, en dB(A)		
	Routes	Voies ferrées	ICPE
$L_{den}^{(1)}$	68	73	71
$L_n^{(2)}$	62	65	60

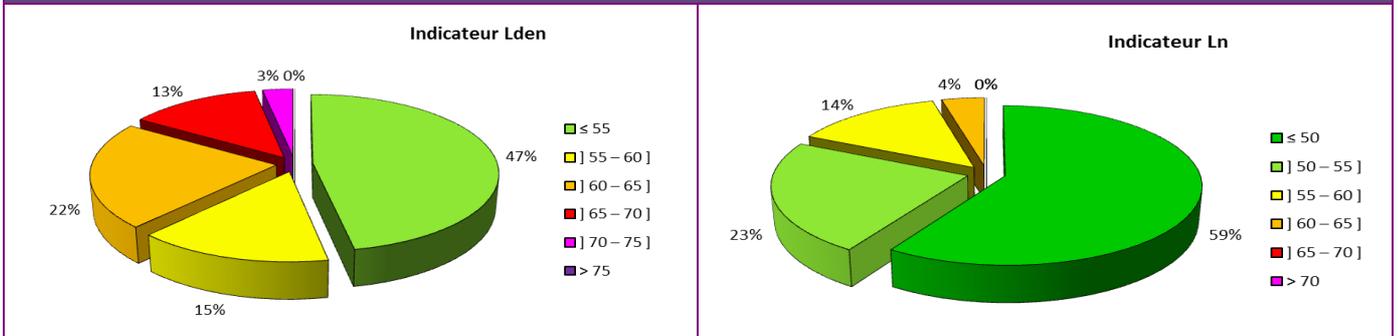
<sup>(1)</sup> Niveau de bruit sur une journée complète (24h)

<sup>(2)</sup> Niveau de bruit en période nocturne (22h-6h)

## 2.2 Cartographie du bruit routier



### Exposition de la population au bruit routier – Répartition par tranche de niveau de bruit en dB(A)



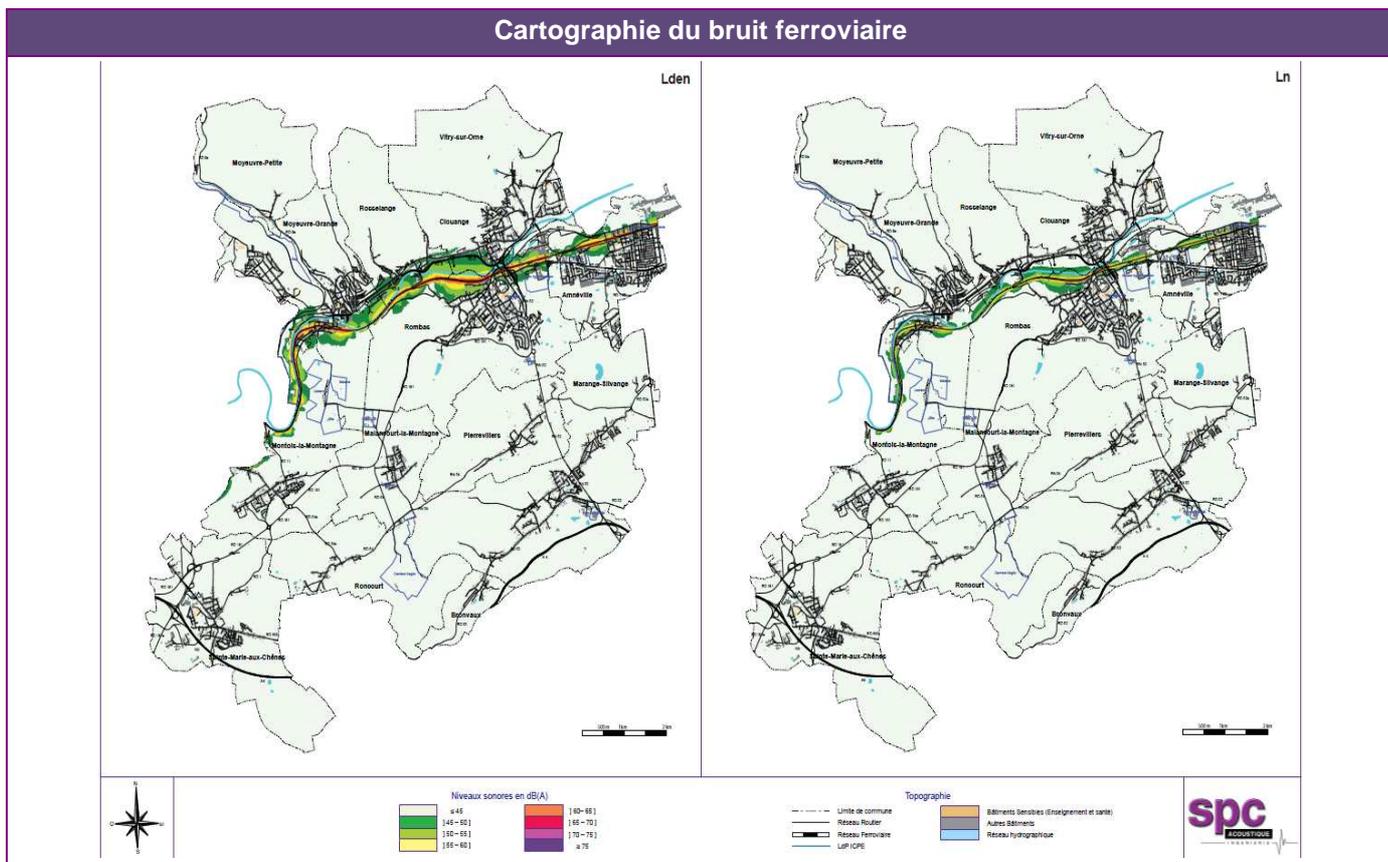
### Commentaires

Les zones de nuisances sonores se situent aux abords du réseau routier intercommunal (VR.52, RD.9 et A.4 notamment), et le long des artères principales de centre-ville. La VR.52 est un axe majeur du territoire. Elle constitue la principale source de bruit en raison du volume de trafic qu'elle supporte, et du fait qu'elle traverse de nombreuses zones urbanisées. La RD.181 est également très fréquentée, mais son tracé est généralement suffisamment éloigné des zones habitées pour ne pas impacter de façon notable les populations.

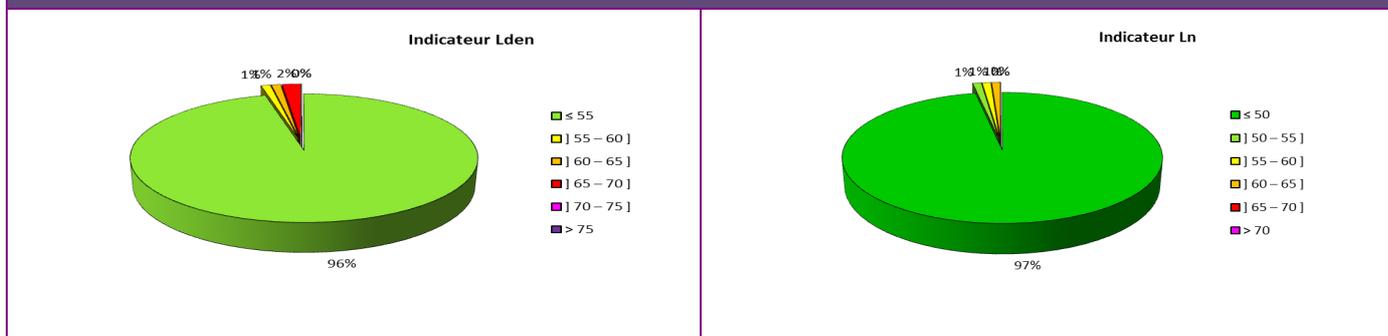
Le trafic routier est à l'origine de dépassements de la valeur de seuil  $L_{den}$  de 68 dB(A) dans la plupart des communes. Les secteurs soumis à un dépassement de la limite admissible de bruit demeurent toutefois localisés le long des voies.

En raison de la diminution du trafic routier en période nocturne, le dépassement de la valeur de seuil  $L_n$  de 62 dB(A) ne concerne plus qu'une minorité de la population : 7% à Sainte-Marie-aux-Chêne, entre 0 et 2% ailleurs.

## 2.3 Cartographie du bruit ferroviaire



### Exposition de la population au bruit ferroviaire – Répartition par tranche de niveau de bruit en dB(A)

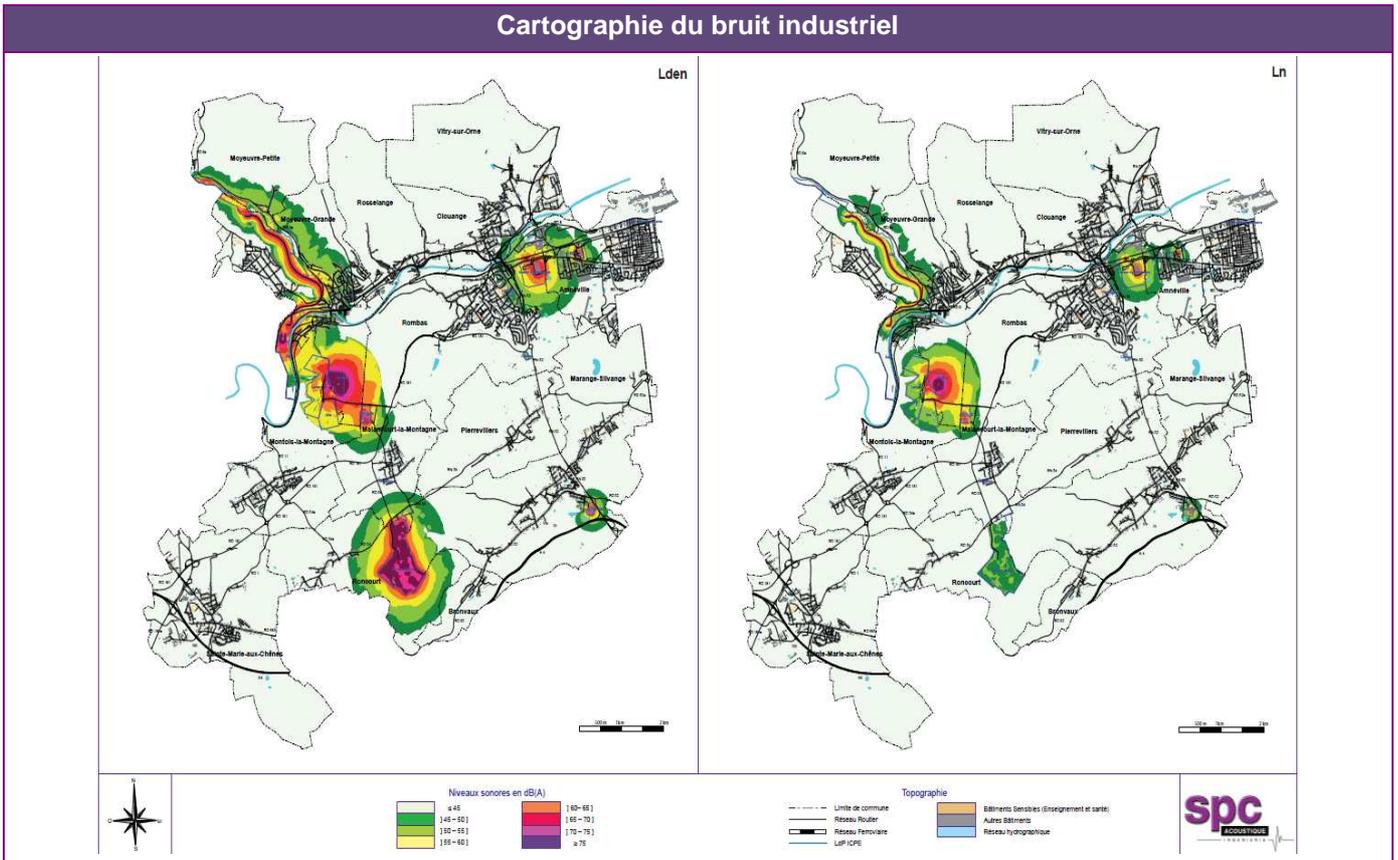


### Commentaires

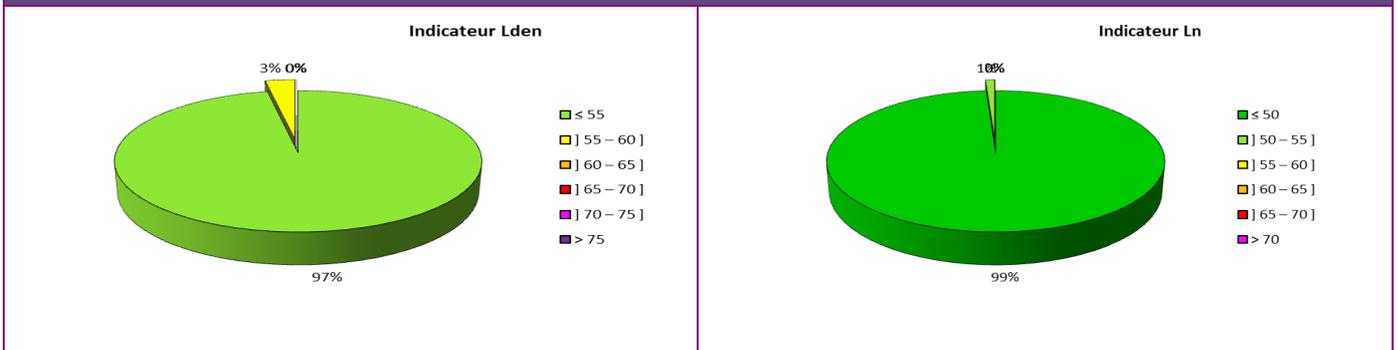
Les nuisances sonores ferroviaires sont localisées sur une bande large d'environ 40 m de part et d'autre de la voie SNCF.

Bien que le passage d'un train soit particulièrement bruyant en façade des habitations donnant sur la voie, aucun dépassement des valeurs de seuil en  $L_{den}$  ou  $L_n$  n'est observé. Ceci s'explique par un trafic ferroviaire TMJA assez modéré.

## 2.4 Cartographie du bruit industriel



### Exposition de la population au bruit industriel – Répartition par tranche de niveau de bruit en dB(A)



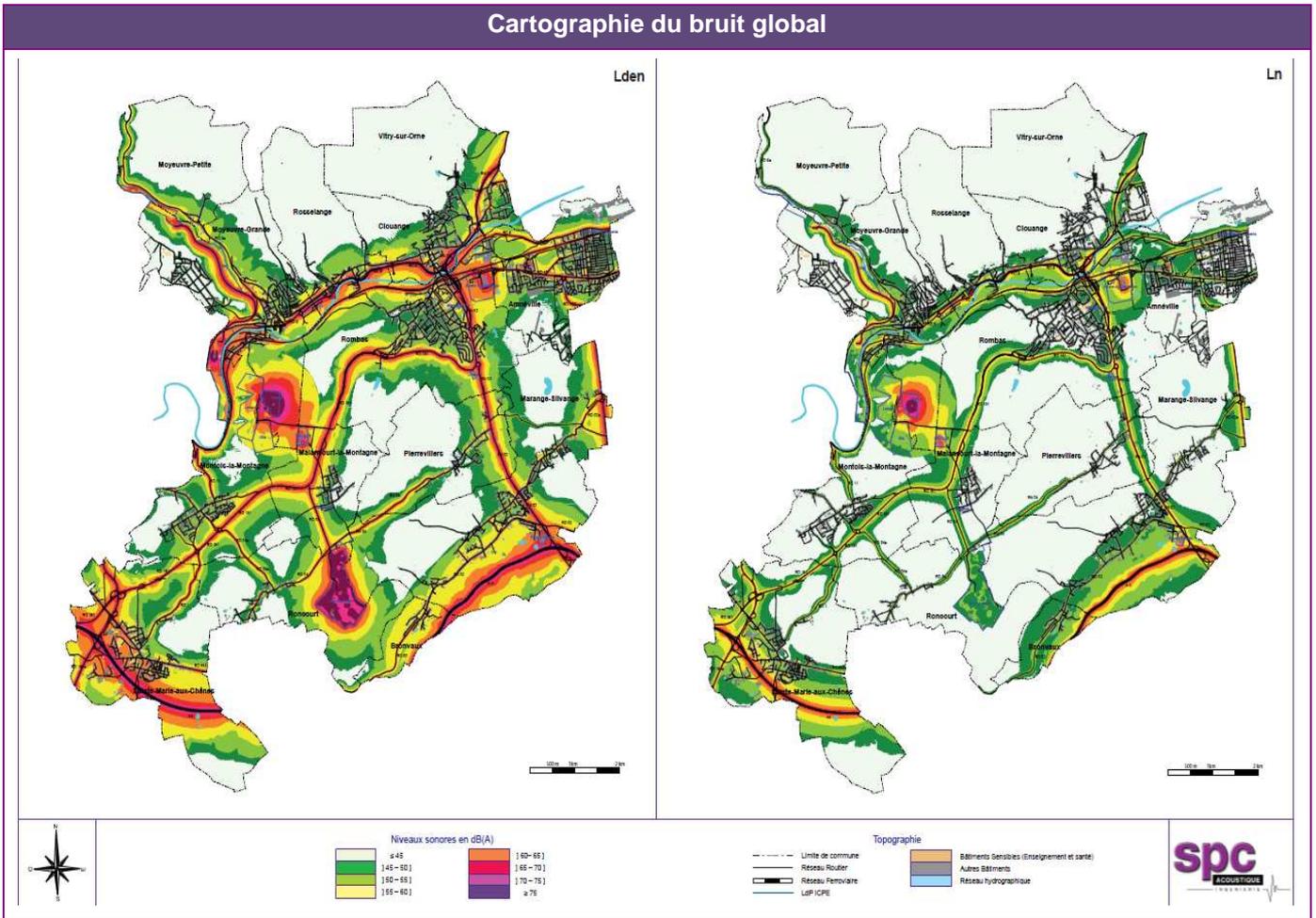
### Commentaires

De manière générale, les ICPE sont selon les cas, peu génératrices de bruit, ou implantées suffisamment loin des zones habitées. La population de la CCPOM est en effet peu soumise aux nuisances sonores industrielles. Aucun dépassement des valeurs de seuil en  $L_{den}$  ou  $L_n$  n'est observé.

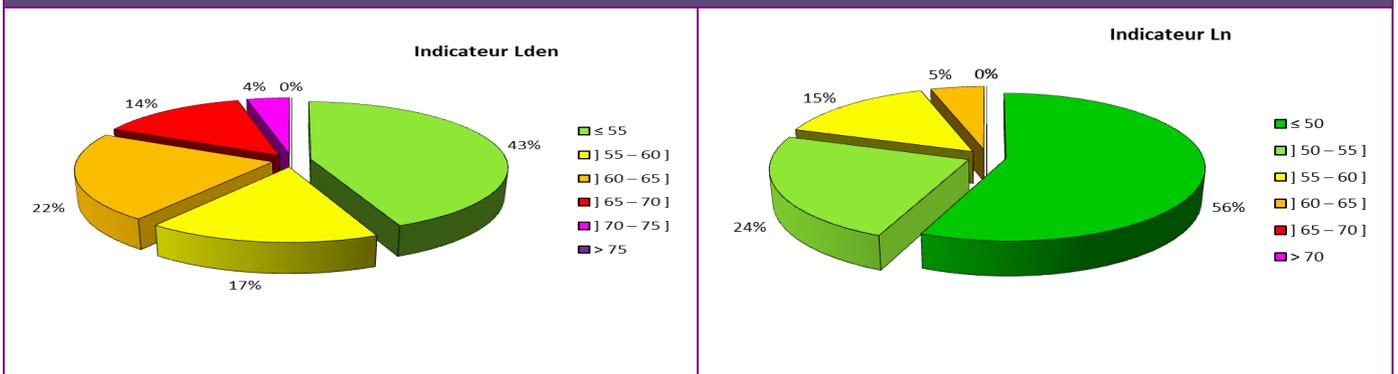
Seules les activités de la SLAG et des Agglomérés de Rombas ont un impact environnemental acoustique sur les populations, mais qui demeure modeste.

NOTA : Pour certaines installations, les seules informations disponibles étaient un niveau maximal à ne pas dépasser en limite de propriété. La modélisation de ces sites tient compte de ce niveau maximal théorique, certainement plus élevé que le niveau effectivement généré par les installations.

## 2.5 Cartographie du bruit Global (multi-exposition)



### Exposition de la population au bruit global – Répartition par tranche de niveau de bruit en dB(A)



### Commentaires

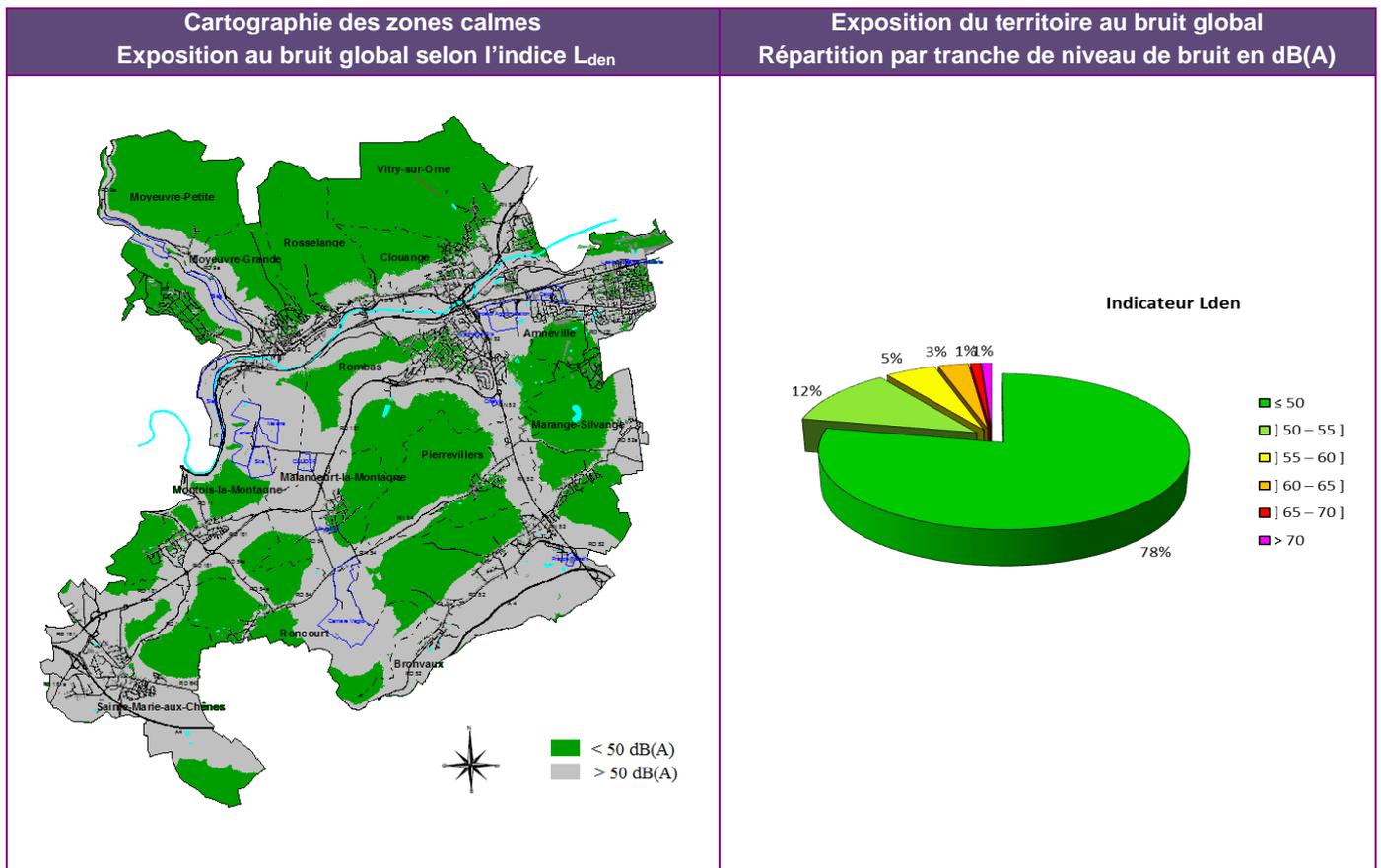
Dans l'ensemble, une majorité de la population de la CCPOM réside dans des secteurs relativement calmes. Le territoire comprend de nombreux espaces de faible exposition au bruit.

Seuls certains axes du réseau routier sont à l'origine de dépassements des valeurs limites de bruit fixées par la Directive. Il s'agit notamment de la VR.52 de la RD.9, de l'A.4 et des voies principales de centre-ville. La maîtrise du bruit lié à ces infrastructures constitue donc un enjeu majeur dans l'élaboration du PPBE.

## 2.6 Localisation des zones calmes

L'article L572-6 du Code de l'Environnement définit les zones calmes comme étant « 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 ».

La cartographie ci-après fait apparaître les secteurs exposés à un niveau sonore en  $L_{den}$  inférieur à 50 dB(A).



### Commentaires

Outre les zones bruyantes localisées essentiellement le long des routes très fréquentées, le territoire de la CCPOM comprend de nombreux quartiers résidentiels calmes, où les niveaux sonores en  $L_{den}$  demeurent inférieurs à 50 dB(A).

Une fraction importante de la Communauté de Communes n'est pas urbanisée. Ces espaces sont constitués principalement de massifs boisés, de végétation, ou d'exploitations agricoles. Ils peuvent être qualifiés de zones calmes « naturelles ».

### 3. IDENTIFICATION DES ZONES A ENJEUX

---

#### 3.1 Définition

Les zones à enjeux sont définies comme des secteurs associant :

1. Une forte production de bruit (routier, ferroviaire ou industriel), conduisant à un dépassement des niveaux sonores limites fixés par la Directive,
2. Une grande sensibilité aux nuisances sonores (quartiers résidentiels, établissements sensibles, zones calmes à préserver).

#### 3.2 Localisation des secteurs affectés par le bruit

Les zones de conflit, associant un niveau de bruit élevé à une forte sensibilité du milieu, correspondent aux secteurs urbanisés traversés par les principaux axes routiers intercommunaux (RD.9, VR52, RD.634, RD.8, RD.47, RD.11), ainsi qu'aux abords de l'autoroute A.4 à Sainte-Marie-aux-Chênes. De manière générale, les zones de nuisances sonores demeurent localisées le long des voies.

Parmi les axes routiers cités précédemment, la première source de nuisances sonores routières est la VR52. C'est un axe majeur du territoire, qui supporte un trafic élevé et traverse cinq communes du territoire (Vitry-sur-Orne, Clouange, Rombas, Pierrevillers et Marange-Silvange).

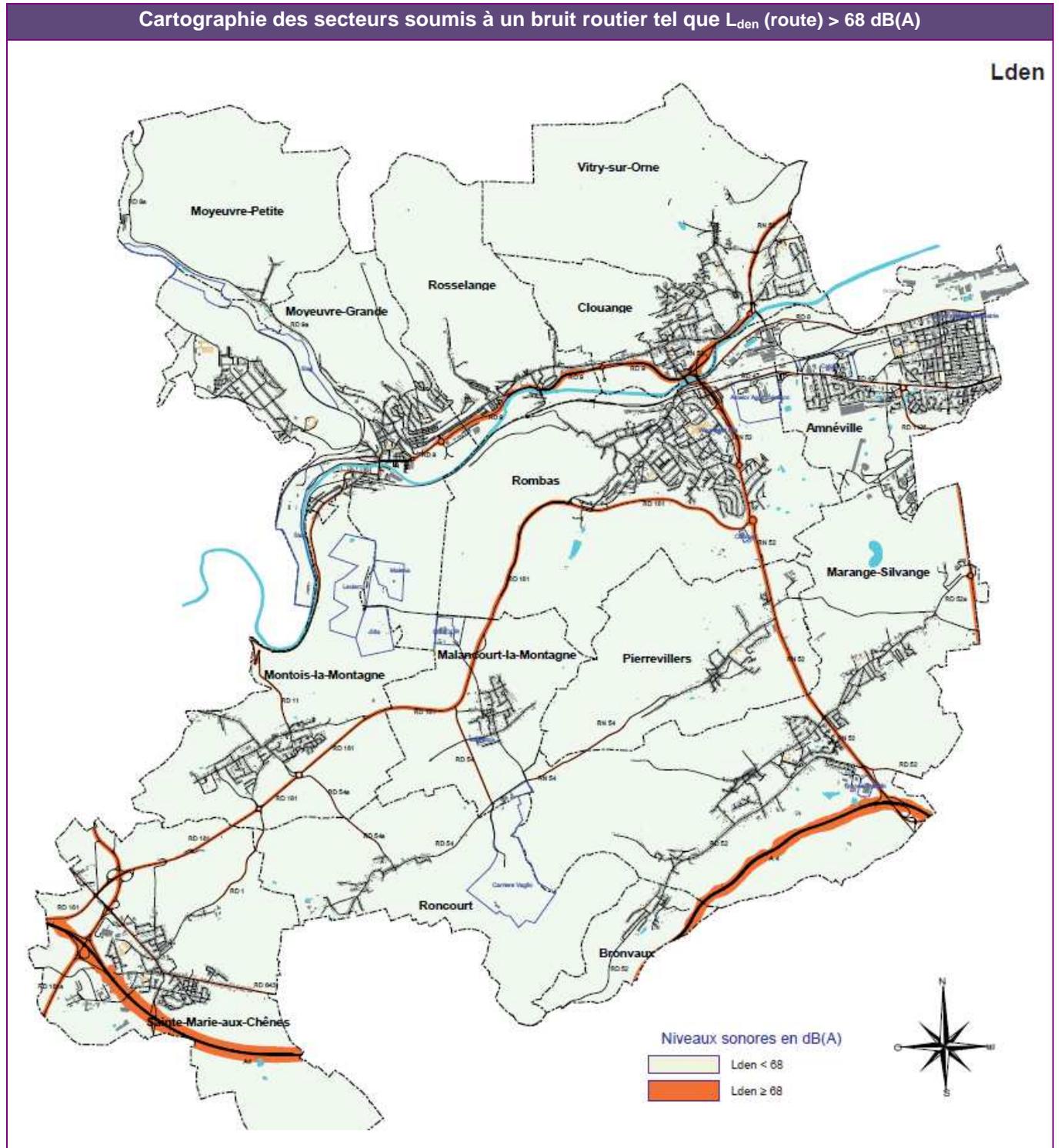
Les volumes de trafic sur la RD.181 sont également importants (trafic poids lourds particulièrement), mais le tracé de la voie est dans l'ensemble suffisamment éloigné des zones habitées pour ne pas être à l'origine de dépassements des valeurs de seuils.

Certaines rues du centre-ville des communes de Rombas, Amnéville, et Montois-la-Montagne sont génératrices de niveaux sonores plutôt élevés en journée. Il s'agit, entre autres, de la rue des Romains à Amnéville, et de la rue du Général de Gaulle à Montois la Montagne.

Les dépassements apparaissent essentiellement à travers l'indicateur  $L_{den}$ , calculé sur la journée complète. En effet, en raison de la diminution du trafic routier en période nocturne, seule 1% de la population est soumise des niveaux sonores  $L_n$  excédant la valeur de 62 dB(A).

Au regard des CSB, les bruits ferroviaires et industriels sont peu générateurs de nuisances sonores. Aussi, ils ne seront pas intégrés aux PPBE.

La cartographie de type « C » du territoire est présentée ci-dessous. Elle met en évidence les secteurs exposés à des niveaux de bruit routier jugés excessifs au sens de la Directive (niveau sonore en  $L_{den}$  supérieur à la valeur de seuil de 68 dB(A)).



Des fiches descriptives recensant les principales zones de conflit ainsi identifiées sont consignées en **annexe 1**.

### 3.3 Gestion des zones calmes

Le territoire de la CCPOM comporte de nombreuses zones non-urbanisées, traversées par des chemins pédestres balisés, facilement accessibles pour les habitants désirant profiter du calme et de la nature. Les espaces calmes « naturels » sont à préserver, à valoriser et à entretenir.

Par ailleurs plusieurs actions paysagères ont été entreprises, notamment la création d'une Voie Verte le long des berges de l'Orne traversant les communes de Moyeuve-Grande, Rosselange, Clouange, et Rombas. Cette Voie de 21 kilomètres a été aménagée dans le cadre d'un projet de requalification des anciens sites sidérurgiques.

Ce type d'action est à encourager. La CCPOM s'est d'ailleurs engagée dans la réalisation d'un plan Paysage dès 2004, afin de mieux prendre en compte le volet Paysage dans le développement de son territoire.

Outre les zones calmes « naturelles », les communes comprennent de nombreux quartiers résidentiels calmes, où les niveaux sonores en  $L_{den}$  demeurent inférieurs à 50 dB(A). La politique d'aménagement du territoire devra permettre de conserver la qualité acoustique des zones urbaines calmes, voire d'en créer de nouvelles.

## 4. OBJECTIFS ACOUSTIQUES

### 4.1 Exigences réglementaires applicables

La politique de lutte contre le bruit concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992.

**Tableau 3 – Exigences réglementaires en matière de lutte contre le bruit**

Texte	Contenu
Circulaire du 25 mai 2004	<ul style="list-style-type: none"> <li>impose aux gestionnaires des réseaux routiers et autoroutiers nationaux, la résorption des « Points Noirs Bruit ».</li> </ul>
Articles 12 et 13 de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit	<ul style="list-style-type: none"> <li>imposent la prise en compte des nuisances sonores issues du trafic routier dans tout projet neuf, et lors de la transformation significative d'une voie existante.</li> </ul>
Arrêté du 30 mai 1996	<ul style="list-style-type: none"> <li>impose le classement des infrastructures de transports terrestres bruyantes en 5 catégories.</li> </ul>

#### 4.1.1 Résorption des « Points Noirs Bruit »

La circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres précise les instructions à suivre en matière de recensement et résorption des « Points Noirs Bruit ».

Une habitation, à proximité du réseau routier national non concédé ou du réseau autoroutier concédé est considérée comme « Point Noir Bruit » lorsqu'elle réunit simultanément les deux conditions suivantes :

1. Un niveau de bruit en façade du bâtiment supérieur à 70 dB(A) la journée (6h-22h) ou supérieur à 65 dB(A) la nuit (22h-6h).
2. Un permis de construire antérieur à la date d'ouverture préalable à la Déclaration d'Utilité Public de l'ouvrage, avec une date plancher arrêtée au 6 octobre 1978 (date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger du bruit extérieur préexistant).

Si les deux conditions susvisées sont remplies, la construction peut alors bénéficier de protections acoustiques à la charge du gestionnaire de l'infrastructure.

#### **4.1.2 Classement sonore des infrastructures de transports terrestres et protection des bâtiments nouveaux**

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 détermine :

- Le classement en 5 catégories des infrastructures bruyantes en fonction de leurs niveaux sonores.
- La largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces infrastructures. Elle varie de 10 à 300 m selon la catégorie sonore.
- L'isolement acoustique minimal des pièces principales et cuisines afin d'assurer la protection des occupants des bâtiments d'habitation à construire dans ces secteurs affectés par le bruit de l'infrastructure concernée.

#### **4.1.3 Construction d'une nouvelle infrastructure routière / Transformation significative d'une voie existante**

Se référer :

- à l'arrêté du 5 mai 1995, relatif au bruit des infrastructures routières
- au décret du 9 janvier 1995 relatif à la conception, l'étude et la modification ou transformation significative d'une infrastructure de transport terrestre existante.

Les nuisances sonores de la nouvelle infrastructure ne doivent pas dépasser les seuils réglementaires, auquel cas le maître d'ouvrage doit assurer une protection « anti-bruit » aux riverains.

Une modification ou transformation d'une voie existante est dite significative si elle résulte de travaux et si, à terme, elle engendre une augmentation de plus de 2 dB(A) de la contribution sonore de la route, par rapport à ce que serait cette contribution à terme en l'absence de la transformation.

Dans le cas d'une « modification ou transformation significative d'infrastructure », la contribution sonore maximale admissible de l'infrastructure à modifier est spécifiée par la réglementation.

Les bâtiments concernés par ces dispositions sont les établissements de santé, d'enseignements, les logements et les bureaux voisins de l'infrastructure dont le permis de construire est antérieur à la nouvelle construction.

## 4.2 Objectifs visés dans le cadre du PPBE

Les objectifs visés en matière de lutte contre le bruit sont de deux niveaux :

### 4.2.1 Résorber les situations critiques

- Traiter les PNB conformément aux exigences de la circulaire du 25 mai 2004.
- Proposer des moyens d'actions pour améliorer la situation sonore dans les zones de conflits, et les secteurs ayant fait l'objet de plaintes répétées de la part des riverains.
- Privilégier, dans la mesure du possible, une protection du bruit à la source plutôt qu'en réception (isolation des façades), afin d'agir simultanément sur la qualité acoustique à l'intérieur des bâtiments, et dans les espaces extérieurs.

### 4.2.2 Structurer le développement urbain en intégrant l'environnement sonore

- Assurer le développement urbain en s'efforçant de ne pas augmenter le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif, voire de poursuivre l'objectif d'amélioration de la situation sonore (SCOT, PLU).
- Préserver la qualité acoustique des zones calmes identifiées sur le territoire de la CCPOM.

## 5. RECENSEMENT DES ACTIONS DE LUTTE CONTRE LE BRUIT

---

### 5.1 Typologie des moyens d'actions

Les mesures susceptibles d'être mises en œuvre pour une meilleure gestion du bruit routier dans l'environnement sont décrites ci-après. Cette liste correspond aux actions les plus couramment utilisées, et n'est pas exhaustive.

#### 5.1.1 Mesures de planification urbaine (SCOT, PLU)

Les SCOT et PLU sont des outils privilégiés pour conduire une véritable politique de prévention dans une politique d'aménagement durable. Ils permettent de maîtriser la construction dans les zones reconnues comme bruyantes.

Les mesures inscrites dans le PLU peuvent prévoir notamment :

- D'éloigner les bâtiments sensibles des sources de bruit et/ou d'éloigner les activités bruyantes de lieux de vie. Inscrire par exemple dans le plan de zonage une obligation de retrait des constructions par rapport à l'alignement de la voie. Pour être efficace, le retrait doit être significatif : une valeur minimale de 20 m est préconisée.
- D'interdire le long des infrastructures bruyantes la construction de bâtiments sensibles au bruit (habitat), au profit de bâtiments à vocation artisanale ou commerciale. Les bâtiments sensibles bénéficieront à la fois de l'éloignement par rapport à la voie et de l'effet d'écran des bâtiments d'activités.
- De favoriser les constructions à l'alignement de la voie et en contiguïté sur les limites séparatives. La continuité des façades le long de la voie bruyante permet d'assurer la création de zones calmes sur les façades opposées.
- D'orienter les bâtiments en utilisant l'effet d'écran du bâtiment ou d'autres bâtiments.

### 5.1.2 Mesures relatives aux déplacements urbains (PDU)

Les PDU sont des outils de planification qui définissent les principes généraux de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains.

Les actions relevant du PDU sont listées comme suit :

- Baisse de la vitesse réglementaire. Une diminution de vitesse de 10 km/h conduit à une baisse du niveau émis comprise entre 0,7 et 1 dB(A) dans la gamme 90-130 km/h et entre 1 et 1,5 dB(A) dans la gamme 50-90/h.
- Régulation du trafic,
- Orientation des flux de trafic (interdire par exemple la traversée de communes aux poids-lourds),
- Promotion de modes de transports moins bruyants (véhicules moins bruyants, transports en commun, marche à pied, vélo...),
- Actions sur le stationnement, sachant que les conditions de stationnement sont déterminantes dans le choix du mode de déplacement.

### 5.1.3 Mesures d'aménagement des voiries

- Les actions à la source : Revêtement de chaussée.

L'utilisation d'un enrobé acoustique permet d'abaisser les nuisances sonores provoquées par la circulation routière (bruits de roulement), soit un gain de 5 dB(A) par rapport à un enrobé classique, et de 9 dB(A) par rapport à un enrobé en béton. Il est destiné à une application sur les voies roulantes car son efficacité a été démontrée à partir de 70 km/h.

Le coût est d'environ 10 €/m<sup>2</sup>, soit 20% de plus qu'un enrobé classique. Ses performances se dégradent dans le temps ; il nécessite ainsi un entretien plus fréquent.

- Actions à la propagation : Ecrans acoustiques

La disposition d'un écran anti-bruit, bien que très onéreuse, s'adapte particulièrement bien pour la protection de bâtiments de faibles hauteurs. Toutefois, sa mise en œuvre doit être étudiée avec soin de manière à garantir une efficacité optimale (distances entre la route et l'écran, entre l'écran et les logements, hauteur de l'écran, caractéristiques de l'écran...). Le gain obtenu avec ce type d'ouvrage est de l'ordre de 10 à 15 dB(A) selon la configuration du site.

Le coût d'un écran anti-bruit est très variable et dépend de nombreux facteurs. Il avoisine 300-450 €/m<sup>2</sup> pour un modèle industrialisé classique et peut atteindre 800-900 €/m<sup>2</sup> pour un modèle particulier et selon les contraintes du site.

#### **5.1.4 Mesures de protection de l'habitat**

Le traitement individuel de façade reste la solution la moins onéreuse (envions 4000 Euros /habitation) et la plus simple à mettre en œuvre. Cependant, elle ne permet pas de protéger les parties extérieures des habitations. Elle présente, malgré tout, des avantages complémentaires au niveau des économies d'énergie.

L'isolement des bâtiments doit concerner l'ensemble des éléments constituant l'enveloppe (ensemble châssis + vitrage + volets roulants, entrée d'air, toiture le cas échéant...)

#### **5.1.5 Mesures de sensibilisation auprès des riverains**

Les nuisances sonores constituent un réel problème de santé publique. Informer et sensibiliser permet une meilleure compréhension d'une problématique parfois difficile à appréhender.

## 5.2 Synthèse des actions entreprises sur le territoire de la CCPOM

Les actions engagées concernent essentiellement la VR.52, la RD.9, les voies passantes de centre-ville, et dans une moindre mesure l'autoroute A.4.

### ■ VR.52

La VR.52 est un axe appartenant au réseau routier géré par la DREAL. Il permettra, à l'achèvement de la dernière tranche des travaux, de relier l'A.4 et l'A.30 par une voie rapide.

Le tracé de la VR.52 sur le territoire de la CCPOM se décompose principalement en deux parties. Le tronçon entre Vitry/Orne et Clouange existe déjà. Des mesures de réduction des nuisances sonores ont été entreprises pour protéger les habitations impactées.

Les travaux relatifs à la mise en service du 2<sup>ème</sup> tronçon, entre Marange-Silvange et Rombas devraient débuter prochainement (la mise en service est prévue pour 2014).

#### **Secteur Vitry/Orne - Clouange**

Les actions de lutte contre le bruit le long de la VR.52 à Vitry / Orne et Clouange reposent sur la disposition d'écrans acoustiques dans les secteurs sensibles, complétée le cas échéant par un renforcement de l'isolement de façades. Les travaux se sont déroulés en deux étapes, en 2004 et en 2012.

La disposition d'un écran anti-bruit est très efficace pour protéger le rez-de-chaussée des habitations, ainsi que les espaces extérieurs. Le gain estimé pour ce type d'ouvrage est voisin de 10-15 dB(A).

Le renforcement de l'isolement des façades permet de protéger les étages supérieurs des habitations, qui ne sont pas impactés par l'écran.

#### **Secteurs Rombas – A4**

Le projet prévoit la création d'une voie rapide en 2 x 2 voies, entre Rombas et le giratoire de Jailly. La traversée de Marange s'effectuera en tranchée couverte.

La mise en service de la déviation permettra de réduire les volumes de trafic sur la RN.52, et ainsi de limiter les nuisances sonores actuellement observées le long de cet axe à Marange, Pierrevillers et au Sud de Rombas.

#### ■ RD.9

La RD.9 constitue également un axe majeur du territoire. Il est géré par le CG57. Pour protéger les riverains du secteur cité St. Henri à Rosselange, le Conseil Général a financé la mise en œuvre d'un écran acoustique le long de la RD.9. Cette mesure s'est révélée très bénéfique pour les riverains.

#### ■ A.4

La SANEF s'est engagée à résorber un point noir de bruit à Sainte-Marie-aux-Chênes, par un renforcement de l'isolement de façade.

#### ■ Autres axes passants de centre-ville / quartier résidentiels

A l'échelle des communes, les actions de lutte contre le bruit se résument essentiellement à des mesures de réduction de vitesse de circulation (création de « zones 30 »). L'impact acoustique d'une telle mesure est bien réel mais demeure modéré. Les gains en matière de bruit sont de l'ordre de 2 à 3 dB(A).

Les actions menées dans le cadre de la lutte contre le bruit peuvent être regroupées en 4 catégories :

## 1. DISPOSITION D'ÉCRANS ACOUSTIQUES

Voie	Secteur impacté	Gestionnaire / Maître d'ouvrage	Date des travaux	Descriptif
VR.52	Vitry-sur-Orne Section Vitry/Orne – RD.9	DRE à la date des travaux	2004	Dimensions des écrans : <ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 1650 m</li> <li>Hauteur : <math>1,5 &lt; H &lt; 4</math> m</li> </ul>
	Vitry-sur-Orne / Clouange Secteur rue du Dr Maurin / Rue Foch	DREAL	2012	Dimensions des écrans : <ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 712 m</li> <li>Hauteur : <math>2 &lt; H &lt; 3</math> m</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cité Leclerc à Rombas,</li> <li>Pierrevillers</li> <li>Marange</li> </ul>	DREAL	Fin des travaux prévue pour courant 2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'une voie rapide en 2x2 voies, de longueur 4700 m, entre l'extrémité Sud de la déviation de Rombas et le giratoire de Jailly.</li> <li>Tranchée couverte en traversée de Marange-Silvange + isolation phonique des 2 trémies entrée / sortie de la tranchée couverte.</li> </ul>
RD.9	Rosselange – RD.9 PR 5+500 Secteur Cité St. Henri	CG.57	2006	Dimensions de l'écran : <ul style="list-style-type: none"> <li>Longueur : 305 m</li> <li>Hauteur : 3 m</li> </ul>
A.4	Bronvaux	CCPOM	Programmée pour les 5 prochaines années	Disposition d'un mur végétal ou d'un merlon.

## 2. PROTECTIONS INDIVIDUELLES DE FAÇADE

Voie	Secteur impacté	Gestionnaire	Date des travaux	Descriptif
VR.52	Vitry-sur-Orne / Clouange Secteur rue du Dr Maurin / Rue Foch	DREAL	2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>Remplacement des menuiseries extérieures de 25 bâtiments (91 menuiseries sont concernées).</li> <li>L'isolement acoustique minimal requis pour ces façades est tel que <math>D_{nT,A,tr} \geq 35</math> dB.</li> </ul>
A.4	Sainte-Marie-aux-chênes	SANEF	Programmée pour les 5 prochaines années	<ul style="list-style-type: none"> <li>Résorption d'un Point Noir Bruit</li> </ul>

### 3. AMENAGEMENTS URBAINS OU DE VOIRIE

Commune	Secteur impacté	Date des travaux	Descriptif
<b>Sainte-Marie-aux-Chênes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RD.643,</li> <li>• Rue de la Marne</li> <li>• rue des muguets,</li> <li>• rue des mimosas</li> </ul>	2007 et 2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitation de la vitesse à 30 km/h (Aménagement de ralentisseurs)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RD.11</li> </ul>	Programmée pour les 5 prochaines années	
<b>Montois-la-Montage</b>	Rue du Gal De Gaulle	Juin 2010 – Avril 2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Requalification complète de la rue (1,3 km)</li> <li>• Sécurisation</li> <li>• Interdiction en partie aux poids-lourds</li> <li>• Interdiction aux poids-lourds de stationner</li> <li>• Elargissement des trottoirs</li> </ul>
<b>Pierrevillers</b>	RD.112	Non communiqué	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitation de la vitesse à 30 km/h sur 40% de sa longueur</li> <li>• Construction de 3 plateaux surélevés</li> <li>• Mise en place d'un radar pédagogique</li> </ul>
<b>Vitry-sur-Orne</b>	RN.52 / Traversée de Vitry	Non communiqué	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intégration au PLU des couloirs de bruit</li> </ul>
	Rue Jean Jaurès	2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitation de la vitesse à 30 km/h</li> </ul>
	Rue de Gandrange	Non communiqué	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitation de la vitesse à 30 km/h</li> </ul>
	Rue de Thionville	Programmée pour les 5 prochaines années	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitation de la vitesse à 30 km/h</li> </ul>
<b>Rombas</b>	Non communiqué	Non communiqué	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dépose de pavés sur certaines sections de routes.</li> </ul>

### 4. MESURES DE REDUCTION DU BRUIT FERROVIAIRE (RFF)

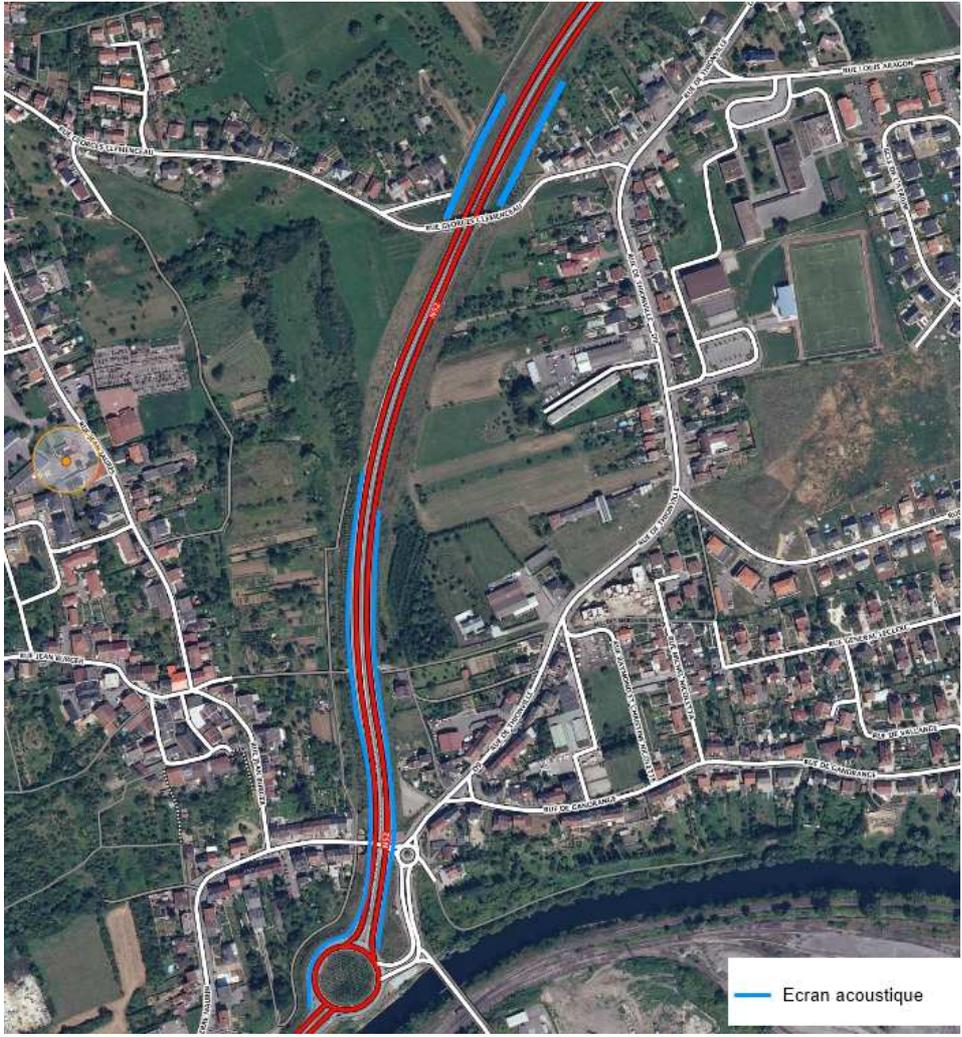
- Renouvellement voie-ballast sur la ligne 85000 (Conflans-Jarny / Hagondange).
- Etude du réexamen du classement sonore des voies ferroviaires. Les révisions du classement seront intégrées au PLU.

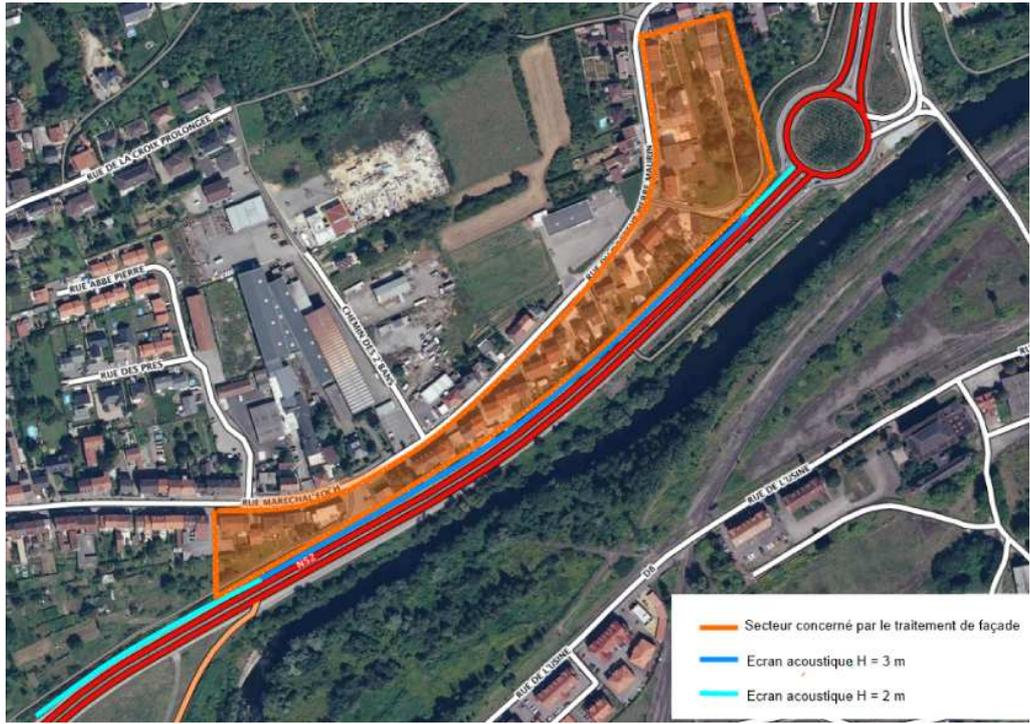
## 6. DETAIL DU PLAN D' ACTIONS

---

Des fiches descriptives des principales actions menées dans le cadre de la lutte contre le bruit sont consignées dans la suite du chapitre. Elles se résument essentiellement à :

- La disposition de protections acoustiques le long de la VR.52 à Vitry/Orne et clouange, complétée le cas échéant par un traitement des façades (actions réalisées en 2004 et 2012).
- La création d'une 2 x 2 voies (dernière tranche de la VR.52) entre l'extrémité Sud de la déviation de Rombas et le giratoire de Jailly + Traversée de Marange en tranchée couverte. La mise en service de la future déviation est prévue pour 2014.
- La mise en œuvre d'un écran acoustique le long de la RD.9 à Rosselange (travaux réalisés en 2006).
- Des mesures d'aménagements urbains (création de « zones 30 ») dans plusieurs rues de centre-ville, à Sainte-Marie-aux-Chênes, Vitry-sur-Orne, et Montois-la-Montagne et Pierrevillers.

Action n°1	MISE EN PLACE DE PROTECTIONS PHONIQUES LE LONG DE LA VR.52 A VITRY-SUR-ORNE
Maître d'ouvrage	<b>DRE</b> (à la date des travaux)
Source de bruit concernée	Trafic routier sur la <b>VR.52</b>
Secteur affecté par le bruit	Habitations longeant la VR.52 à Vitry-sur-Orne 
Coût total	Non communiqué
Date des travaux	2004
Description de l'action	Mise en œuvre d'écrans acoustiques : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Composition : Mur béton</li> <li>• Longueur : 1650 m linéaire</li> <li>• Hauteur : <math>1,5 &lt; H &lt; 4</math> m</li> </ul>
Impact sur la population	Ce type de protection est très efficace pour protéger les niveaux RdC des habitations et les espaces extérieurs. Pour un tel dispositif, le gain acoustique maximal est estimé à 10-15 dB(A).

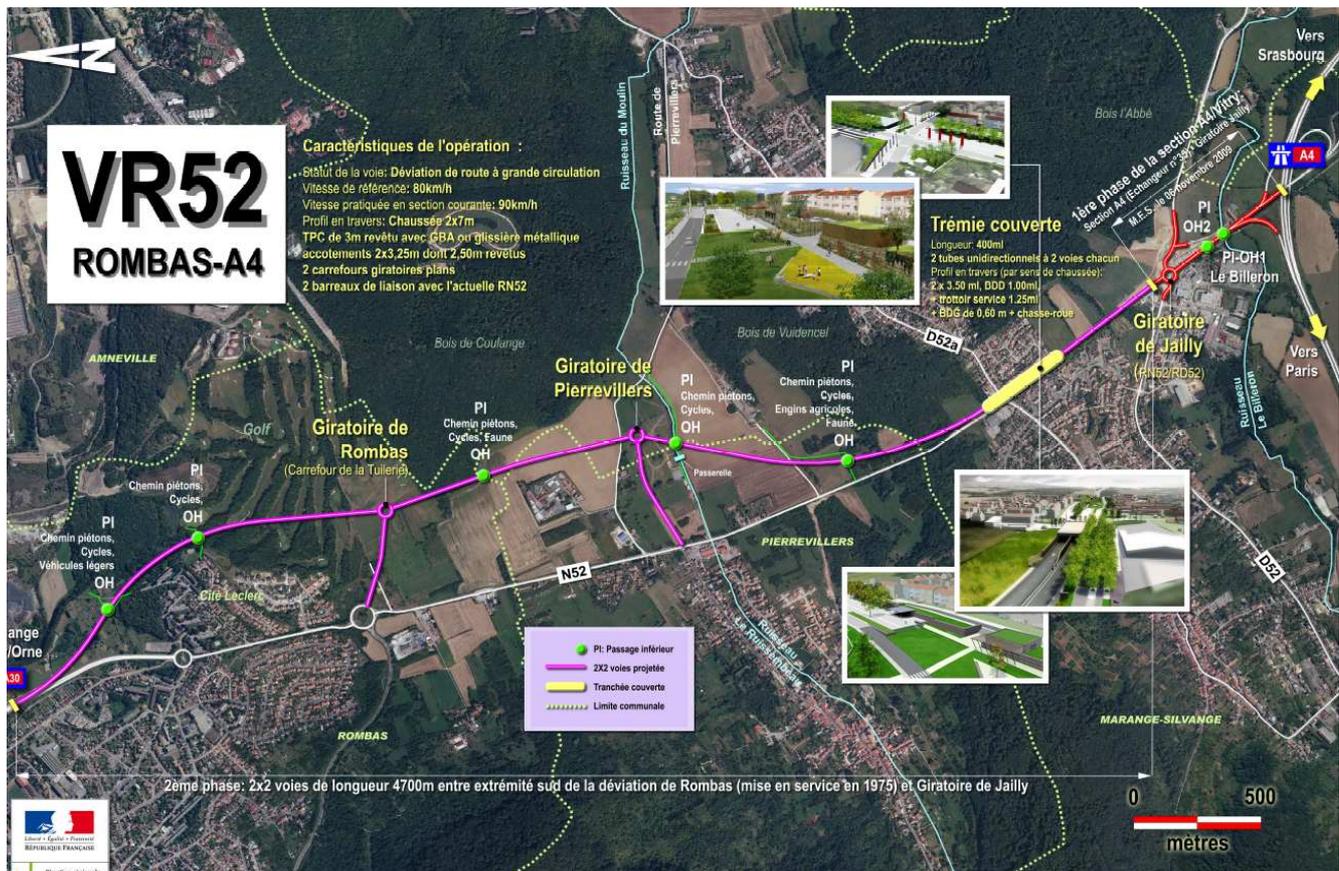
Action n°2	RESORPTION DU BRUIT EN FAÇADE DES HABITATIONS EXPOSEES A LA VR.52 A VITRY/ORNE ET CLOUANGE
Maître d'ouvrage	<b>DIR-EST</b>
Source de bruit concernée	Trafic routier sur la <b>VR.52</b> – PR 12.453 à PR 13.360
Secteur affecté par le bruit	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commune de Clouange : à partir du n°108 rue Maréchal Foch jusqu'au n°118.</li> <li>• Commune de Vitry/Orne : à partir du n°2 rue Dr Pierre Maurin jusqu'au n°46</li> </ul> 
Coût total	Non communiqué
Date des travaux	2012
Description de l'action	<p>Mise en place de protections acoustiques le long de la VR.52, à savoir :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Remplacement des menuiseries extérieures de 25 bâtiments (91 menuiseries sont concernées).</li> <li>2. Disposition de plusieurs écrans anti-bruit le long de la voie représentant un linéaire total de 712 m, dont 492 m à 3 m de hauteur, et 68 et 152 m à 2 m.</li> </ol>
Impact sur la population	<p>L'impact sur les habitants directement exposés à la route est important. Les mesures de réduction du bruit ont été demandées par les riverains depuis la création de la voie rapide VR.52. Le seuil de 70 dB(A) Jour (seuil permettant d'identifier un PNB) était dépassé en façade des habitations situées à moins de 50 m de la voie.</p> <p>La mise en place d'écrans de 2 et 3 m de hauteur ne permettait pas de maintenir les niveaux sonores en dessous des seuils limites réglementaires pour tous les logements. C'est pourquoi un traitement a été envisagé pour les façades le nécessitant. L'isolement acoustique minimal requis pour celles-ci était tel que <math>D_{nT,A,tr} \geq 35</math> dB.</p>

Action n°3	MISE EN PLACE D'UN ECRAN ANTI-BRUIT LE LONG DE LA RD.9 A ROSSELANGE
Maître d'ouvrage	<b>Conseil Général de la Moselle</b>
Source de bruit concernée	Trafic routier sur la <b>RD.9</b>
Secteur affecté par le bruit	<p>Habitations longeant la RD.9 dans le secteur cité St. Henri à Rosselange</p> 
Coût total	300 K€
Date des travaux	2006
Description de l'action	<p>Mise en place d'un écran acoustique le long de la RD.9 dans le secteur cité St. Henri à Rosselange.</p> <p>Caractéristiques de l'ouvrage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur : 305 m linéaire</li> <li>• Hauteur : 3 m</li> <li>• Revêtement : Réfléchissant</li> </ul>
Impact sur la population	<p>L'impact sur les habitants du quartier est très élevé. Le dispositif anti-bruit a permis de réduire les niveaux sonores en façade exposée d'environ 10 à 12 dB(A), et concerne 10 habitations.</p> <p>Avant implantation de l'ouvrage, la RD.9 engendrait des nuisances sonores considérables en façade des habitations longeant la voie ; les niveaux sonores étaient voisins de 70 dB(A) en période diurne. Les niveaux sonores actuellement observés demeurent inférieurs au seuil de 60 dB(A).</p>

Action n°4		AMENAGEMENTS URBAINS OU DE VOIRIE		
Commune	Secteur impacté	Date des travaux	Coût	Descriptif
Sainte-Marie-aux-Chênes	• Toute la commune	Juin 2007	20870,20 € TTC	• Limitation de la vitesse à 30 km/h (Ralentisseurs plateaux)
	• RD.643, • Rue de la Marne	Juin 2010	56473,95 € TTC	• Limitation de la vitesse à 30 km/h (Plateaux surélevés)
	• rue des muguets, • rue des mimosas	2010	32579,04 € TTC	• Limitation de la vitesse à 30 km/h (Plateaux sécuritaires)
	• RD.11	Programmée pour les 5 prochaines années	Non communiqué	• Limitation de vitesse de circulation (Aménagement d'un plateau surélevé + bandes sonores).
Montois-la-Montage	• Rue du G <sup>al</sup> De Gaulle (Toute la traversée)	Juin 2010 - Avril 2011	2 800 000 € TTC	• Requalification complète de la rue (1,3 km) • Sécurisation • Interdiction en partie aux poids-lourds • Interdiction aux poids-lourds de stationner • Elargissement des trottoirs
Pierrevillers	RD.112	Non communiqué	Non communiqué	• Limitation de la vitesse à 30 km/h sur 40% de sa longueur • Construction de 3 plateaux surélevés • Mise en place d'un radar pédagogique
Vitry-sur-Orne	• RN.52 / Traversée de Vitry	Non communiqué	Non communiqué	• Intégration au PLU des couloirs de bruit
	• Rue Jean Jaurès	2012	662 000 € TTC	• Limitation de la vitesse à 30 km/h
	• Rue de Gandrange	Non communiqué	42 000 € TTC	• Limitation de la vitesse à 30 km/h
	• Rue de Thionville	Programmée pour les 5 prochaines années	Non communiqué	• Limitation de la vitesse à 30 km/h
Rombas	Non communiqué	Non communiqué	Non communiqué	• Dépose de pavés sur certaines sections de routes.

Action n°5	<b>PROJET DE VR52 – SECTEUR ROMBAS / A4</b>
Projet en cours	
Maître d'ouvrage	<b>DREAL Lorraine</b>
Source de bruit concernée	Trafic routier sur la <b>VR.52</b>

Descriptif de l'opération



Coût total	Non communiqué
Date des travaux	La mise en service de la future déviation est prévue pour 2014. L'appel d'offres concernant les travaux de la trémie couverte de Marange-Silvange doit être lancé fin 2013.
Description de l'action	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création d'une voie rapide en 2x2 voies, de longueur 4700 m, entre l'extrémité Sud de la déviation de Rombas et le giratoire de Jailly.</li> <li>• Tranchée couverte en traversée de Marange-Silvange, avec isolation phonique des 2 trémies d'entrée et de sortie de la tranchée.</li> </ul>
Impact sur la population	L'impact sur les populations impactées par la RN.52 à Marange, Pierrevillers et au Sud de Rombas sera important, et les nuisances sonores actuelles considérablement diminuées.

## Annexe 1 : Localisation des zones à enjeux

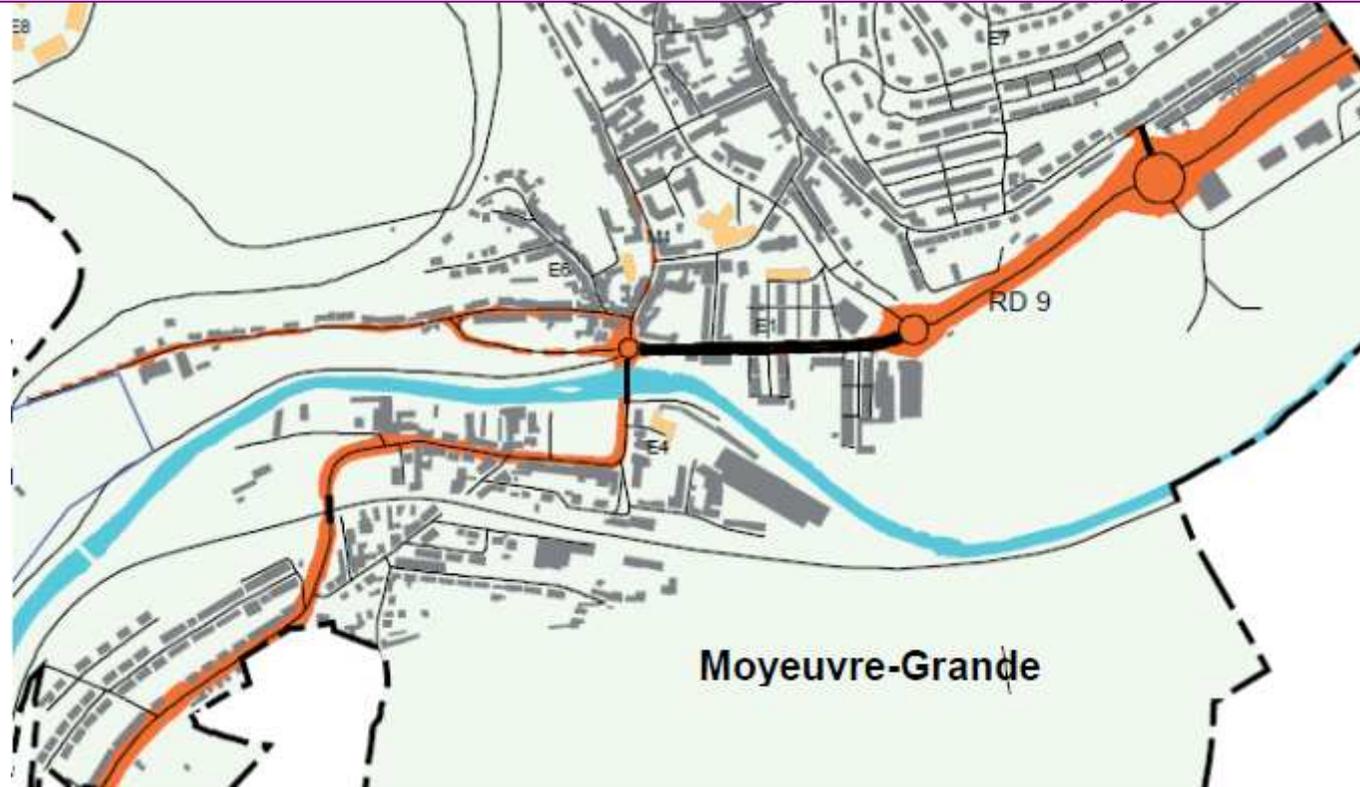
Commune	Population exposée à un niveau tel que : $L_{den}(\text{Route}) > 68 \text{ dB(A)}$		Infrastructures responsables des dépassements de seuil
	Nb d'habitant	% de la population	
MOYEUUVRE-GRANDE	890	10%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RD.9</li> <li>• RD.11</li> </ul>
ST MARIE AUX CHENES	722	22%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A.4</li> <li>• RD.643</li> </ul>
AMNEVILLE	569	7%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rue des Romains</li> <li>• RD.8</li> <li>• (RD.47)</li> </ul>
ROMBAS	470	4%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VR.52</li> <li>• RD.47</li> <li>• (RD.8)</li> </ul>
PIERREVILLIERS	255	19%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VR.52</li> <li>• (RD.112c)</li> </ul>
ROSSELANGE	153	5%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RD.9</li> </ul>
MONTOIS LA MONTAGNE	149	6%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RD.11</li> <li>• (Rue du G<sup>al</sup> De Gaulle)</li> </ul>
MARANGE-SILVANGE	96	2%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VR.52</li> </ul>
CLOUANGE	95	3%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RD.9</li> <li>• VR.52</li> </ul>
VITRY SUR ORNE	35	2%	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VR.52</li> <li>• (RD.9)</li> </ul>

NOTA : Les communes de Bronvaux, Malancourt-la-Montagne, Moyeuve-Petite, et Roncourt ne sont pas concernées par les dépassements de seuil.

### Carte de dépassement des valeurs limites (Type C)

Indicateur de bruit : Indice  $L_{den}$  (Jour/Soir/Nuit)  
 Type de bruit incriminé : Trafic routier

### Commune de Moyeuvre-Grande



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- RD.9
- RD.11

Population exposée à un niveau sonore  $L_{den} > 68$  dB(A) :

- Nb d'habitant : 890
- % de la population : 10
- Nb de bâtiment sensible : 0

Aucune action réalisée depuis les 10 dernières années, ni programmée pour les 5 prochaines années.



Niveaux sonores en dB(A)

	$L_{den} < 68$
	$L_{den} \geq 68$

Topographie

	Limite de commune
	Réseau Routier
	Réseau Ferroviaire
	LdP ICPE

	Bâtiments Sensibles (Enseignement et santé)
	Autres Bâtiments
	Réseau hydrographique



### Carte de dépassement des valeurs limites (Type C)

Indicateur de bruit : Indice  $L_{den}$  (Jour/Soir/Nuit)  
 Type de bruit incriminé : Trafic routier

### Commune de Sainte-Marie-aux-Chênes





Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- A.4
- RD.643

Population exposée à un niveau sonore  $L_{den} > 68$  dB(A) :

- Nb d'habitant : 722
- % de la population : 22
- Nb de bâtiment sensible : 0

Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :

- Limitation de la vitesse (zone 30) sur la RD.643, rue de la Marne, rue des muguets, et rue des mimosas.

Actions envisagées pour les 5 prochaines années :

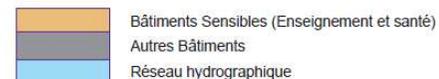
- Limitation de la vitesse (zone 30) sur la RD.11.
- Isolation de façade d'un bâtiment PNB soumis aux nuisances de l'A.4 (SANEF).



Niveaux sonores en dB(A)



Topographie



## Carte de dépassement des valeurs limites (Type C)

Indicateur de bruit : Indice  $L_{den}$  (Jour/Soir/Nuit)  
 Type de bruit incriminé : Trafic routier

Commune d'Amnéville



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- RD.8
- Rue des Romains
- (RD.47)

Population exposée à un niveau sonore  $L_{den} > 68$  dB(A) :

- Nb d'habitant : 569
- % de la population : 7
- Nb de bâtiment sensible : 0

Bilan des actions entreprises : Aucun retour au courrier transmis.



Niveaux sonores en dB(A)

	$L_{den} < 68$
	$L_{den} \geq 68$

Topographie

---	Limite de commune
—	Réseau Routier
—+—	Réseau Ferroviaire
—	LdP ICPE

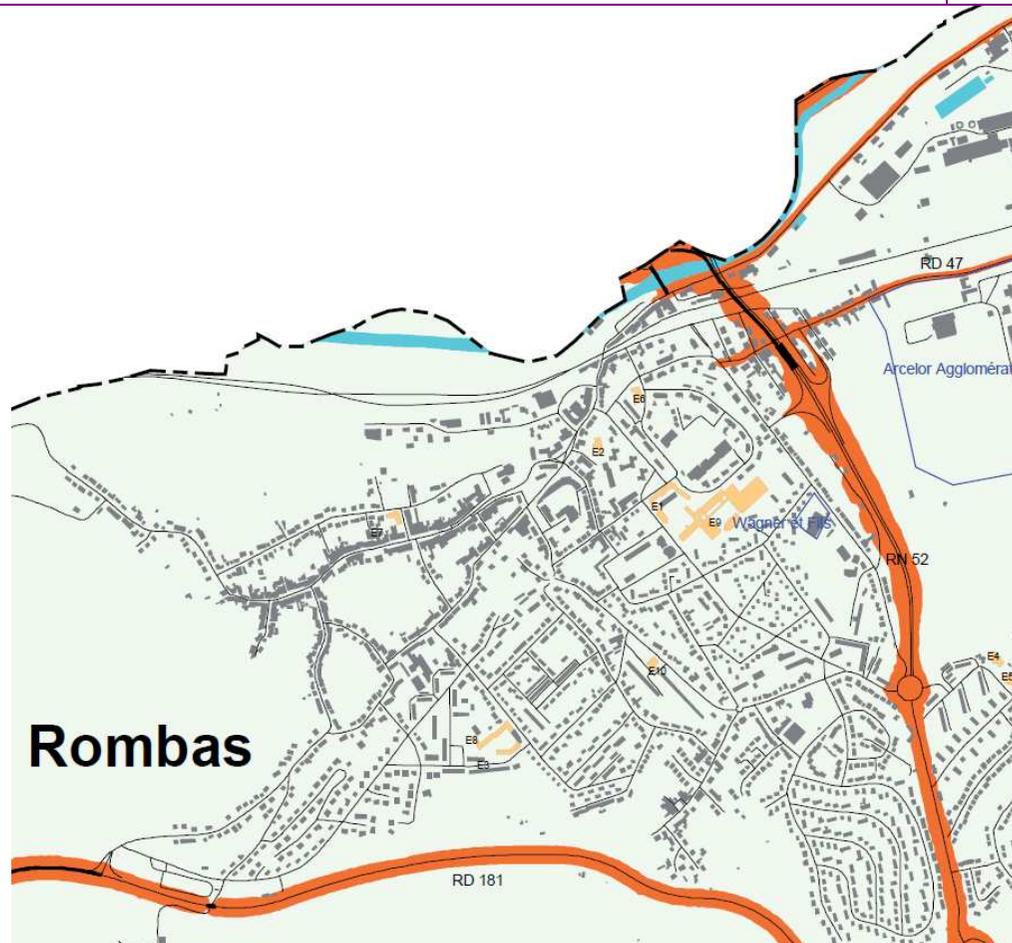
	Bâtiments Sensibles (Enseignement et santé)
	Autres Bâtiments
	Réseau hydrographique



## Carte de dépassement des valeurs limites (Type C)

Indicateur de bruit : Indice  $L_{den}$  (Jour/Soir/Nuit)  
 Type de bruit incriminé : Trafic routier

## Commune de Rombas



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- RN.52
- RD.47
- (RD.8)

Population exposée à un niveau sonore  $L_{den} > 68$  dB(A) :

- Nb d'habitant : 470
- % de la population : 4
- Nb de bâtiment sensible : 0

Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :

- Dépose de pavés sur certaines sections de route.

Actions envisagées pour les 5 prochaines années :

- Création d'une voie rapide en 2x2 voies, de longueur 4700 m, entre l'extrémité Sud de la déviation de Rombas et le giratoire de Jailly.



Niveaux sonores en dB(A)

	$L_{den} < 68$
	$L_{den} \geq 68$

Topographie

---	Limite de commune
—	Réseau Routier
—+—+—	Réseau Ferroviaire
—	LdP ICPE

	Bâtiments Sensibles (Enseignement et santé)
	Autres Bâtiments
	Réseau hydrographique



## Carte de dépassement des valeurs limites (Type C)

Indicateur de bruit : Indice  $L_{den}$  (Jour/Soir/Nuit)  
 Type de bruit incriminé : Trafic routier

Commune de Pierrevillers



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- VR.52
- (RD.112.)c

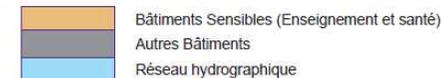
Population exposée à un niveau sonore  $L_{den} > 68$  dB(A) :

- Nb d'habitant : 255
- % de la population : 19
- Nb de bâtiment sensible : 0

Bilan des actions entreprises : Limitation de la vitesse à 30 km/ sur la RD 112, construction de 3 plateaux surélevés, mise en place d'un radar pédagogique

Actions envisagées pour les 5 prochaines années :

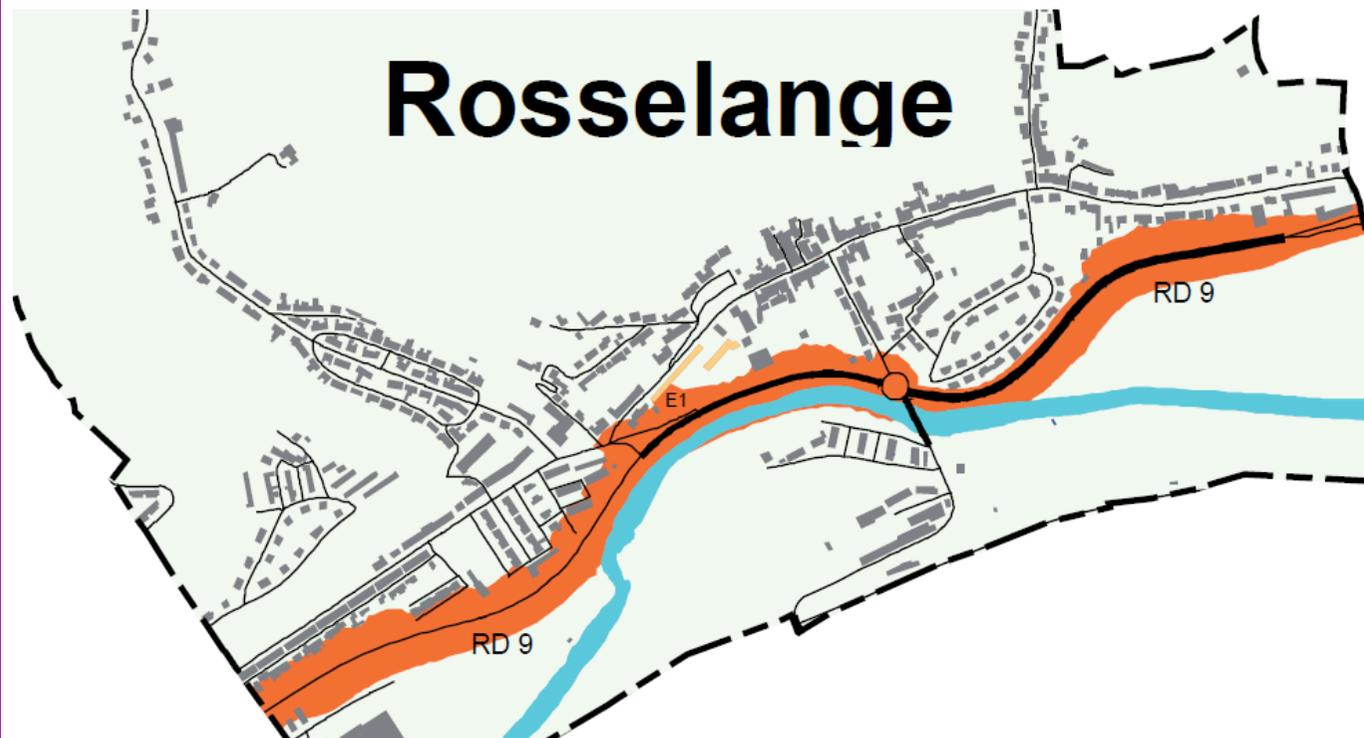
- Création d'une voie rapide en 2x2 voies, de longueur 4700 m, entre l'extrémité Sud de la déviation de Rombas et le giratoire de Jailly.



## Carte de dépassement des valeurs limites (Type C)

Indicateur de bruit : Indice  $L_{den}$  (Jour/Soir/Nuit)  
 Type de bruit incriminé : Trafic routier

Commune de Rosselange



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- RD.9

Population exposée à un niveau sonore  $L_{den} > 68$  dB(A) :

- Nb d'habitant : 153
- % de la population : 5
- Nb de bâtiment sensible : 0

Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :

- Ecran acoustique le long de la RD.9 (secteur cité St. Henri).



Niveaux sonores en dB(A)

	$L_{den} < 68$
	$L_{den} \geq 68$

Topographie

	Limite de commune
	Réseau Routier
	Réseau Ferroviaire
	LdP ICPE

	Bâtiments Sensibles (Enseignement et santé)
	Autres Bâtiments
	Réseau hydrographique



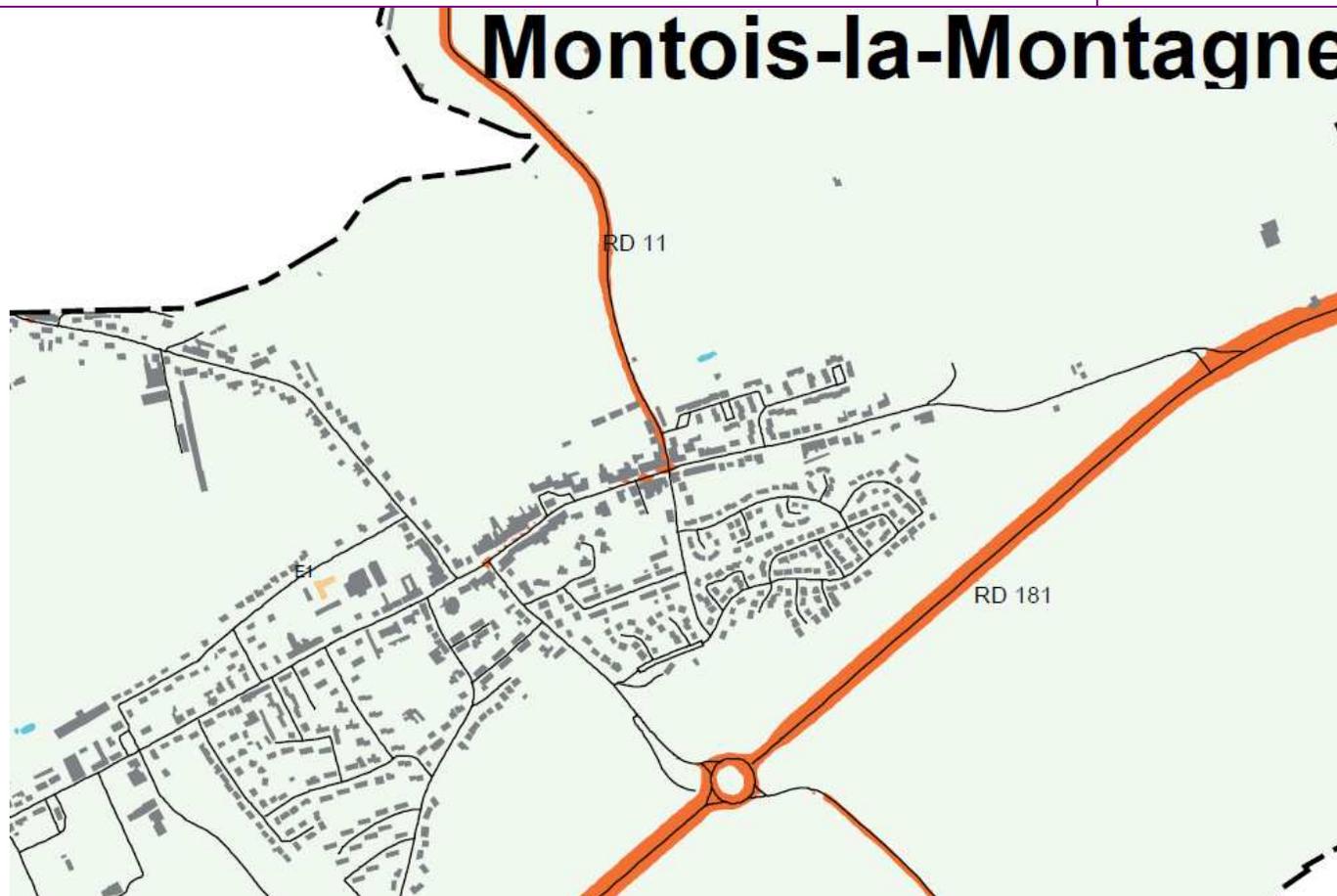
## Carte de dépassement des valeurs limites (Type C)

Indicateur de bruit : Indice  $L_{den}$  (Jour/Soir/Nuit)  
 Type de bruit incriminé : Trafic routier

Commune de  
**Montois-la-Montagne**



# Montois-la-Montagne



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- RD.11
- (Rue du G<sup>al</sup> De Gaulle)

Population exposée à un niveau sonore  $L_{den} > 68$  dB(A) :

- Nb d'habitant : 149
- % de la population : 6
- Nb de bâtiment sensible : 0

Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :

- Rue du Gal De Gaulle : aménagement de voirie (vitesse/chaussée).
- Plantation de 150 arbres pour protéger le lotissement « La Buzonne » des nuisances sonores de la RD.181.



Niveaux sonores en dB(A)

	$L_{den} < 68$
	$L_{den} \geq 68$

--- Limite de commune  
 — Réseau Routier  
 - - - Réseau Ferroviaire  
 — LdP ICPE

Topographie

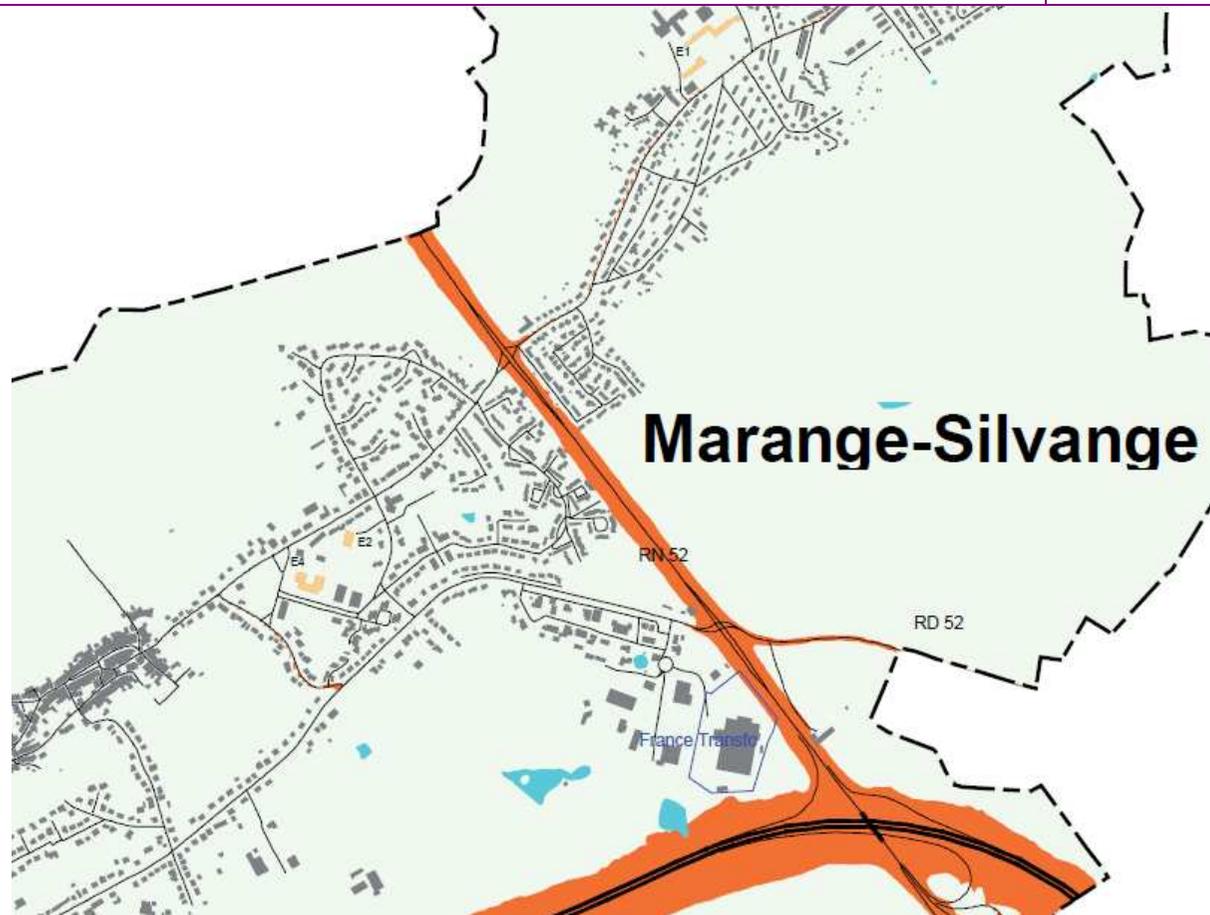
	Bâtiments Sensibles (Enseignement et santé)
	Autres Bâtiments
	Réseau hydrographique



## Carte de dépassement des valeurs limites (Type C)

Indicateur de bruit : Indice  $L_{den}$  (Jour/Soir/Nuit)  
 Type de bruit incriminé : Trafic routier

Commune de  
**Marange-Silvange**



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- VR.52

Population exposée à un niveau sonore  $L_{den} > 68$  dB(A) :

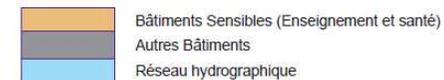
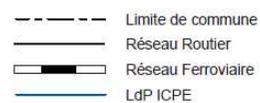
- Nb d'habitant : 96
- % de la population : 2
- Nb de bâtiment sensible : 0

Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :

- Aucune

Actions envisagées pour les 5 prochaines années :

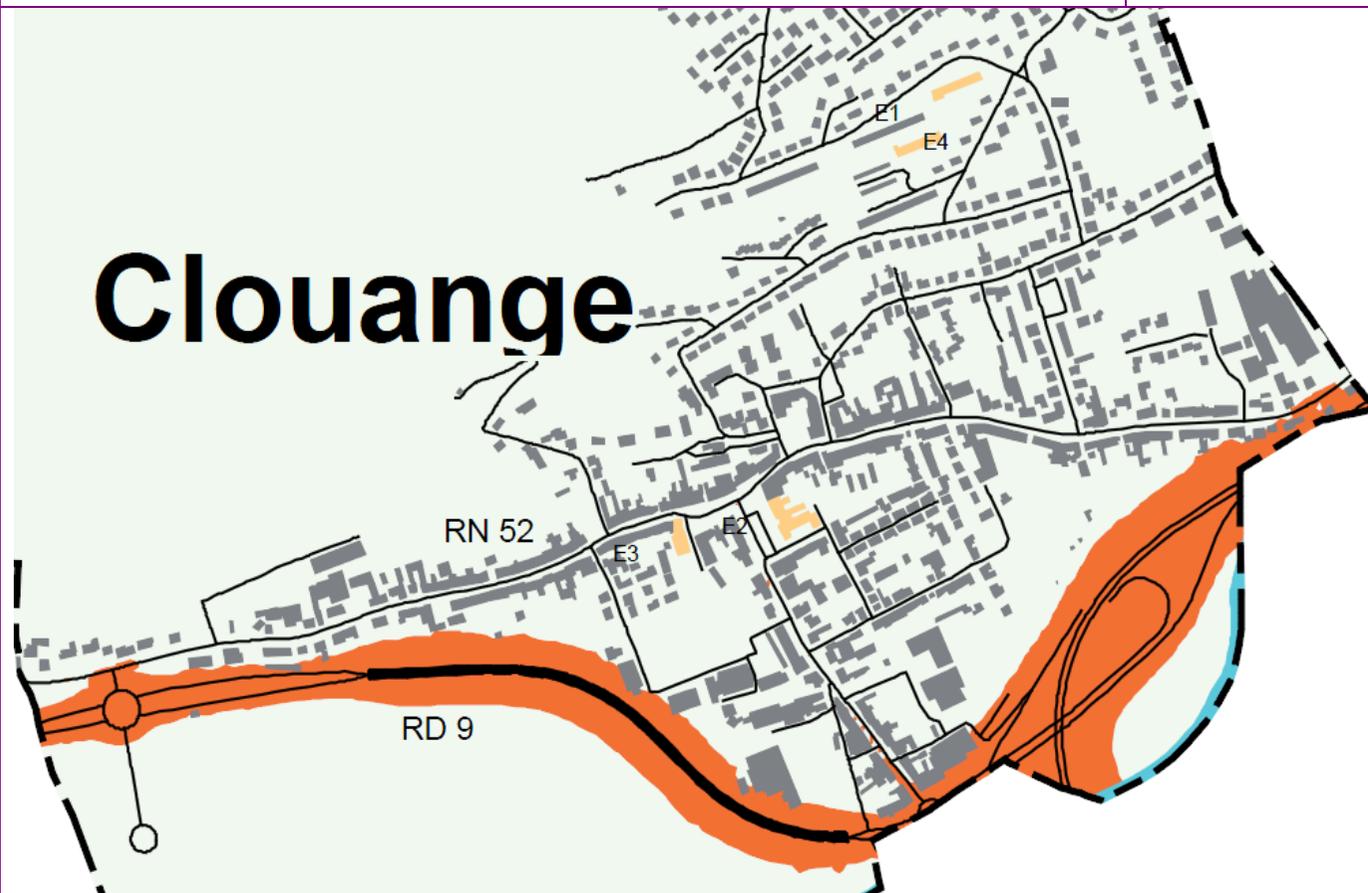
- Création d'une voie rapide en 2x2 voies, de longueur 4700 m, entre l'extrémité Sud de la déviation de Rombas et le giratoire de Jailly.
- Tranchée couverte en traversée de Marange-Silvange + isolation phonique des 2 trémies entrée / sortie de la tranchée couverte.



## Carte de dépassement des valeurs limites (Type C)

Indicateur de bruit : Indice  $L_{den}$  (Jour/Soir/Nuit)  
 Type de bruit incriminé : Trafic routier

## Commune de Clouange



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- RD.9
- VR.52

Population exposée à un niveau sonore  $L_{den} > 68$  dB(A) :

- Nb d'habitant : 95
- % de la population : 3
- Nb de bâtiment sensible : 0

Bilan des actions entreprises : Aucun retour au courrier transmis.

- Création d'un mur anti-bruit le long de la VR.52 (secteur liaison Vitry/Orne – Clouange) + protection des façades. Mesures DREAL.



Niveaux sonores en dB(A)

	$L_{den} < 68$
	$L_{den} \geq 68$

Topographie

	Limite de commune
	Réseau Routier
	Réseau Ferroviaire
	LdP ICPE

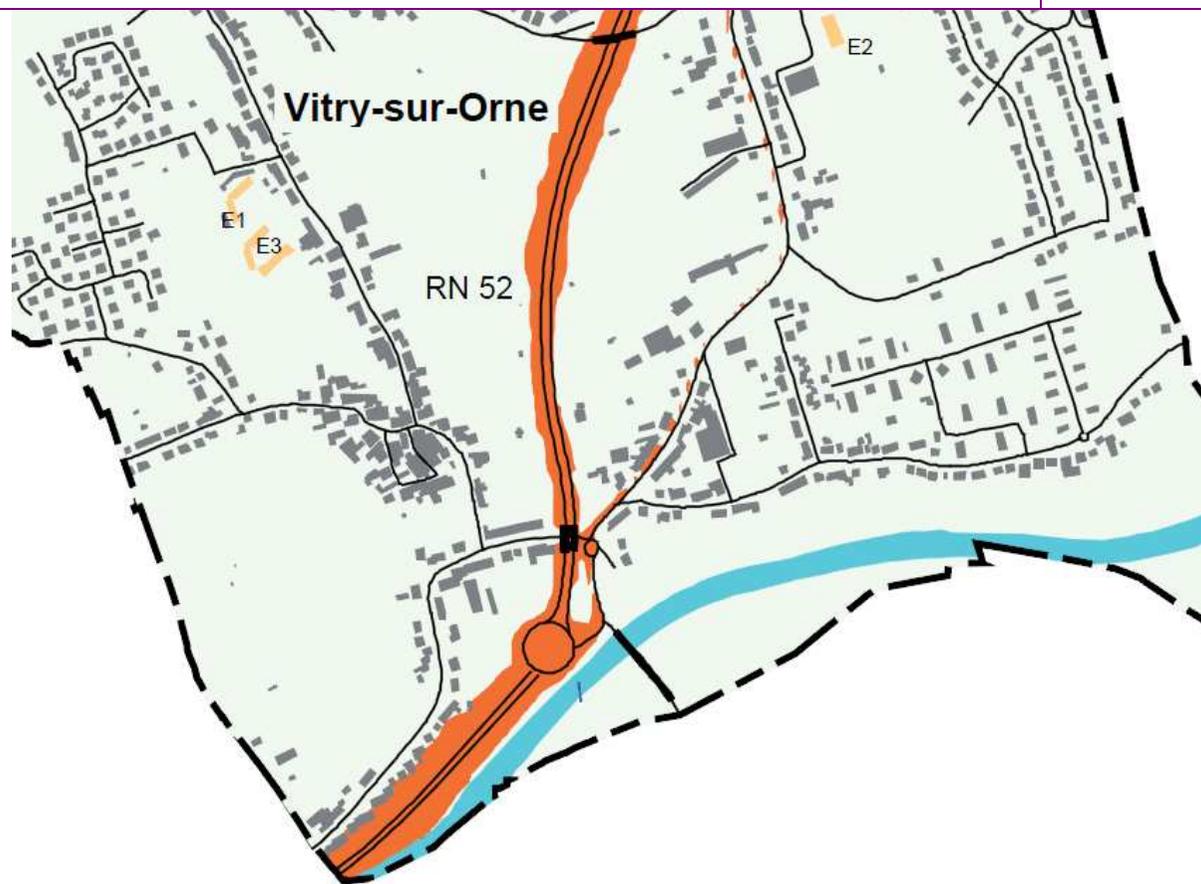
	Bâtiments Sensibles (Enseignement et santé)
	Autres Bâtiments
	Réseau hydrographique



## Carte de dépassement des valeurs limites (Type C)

Indicateur de bruit : Indice  $L_{den}$  (Jour/Soir/Nuit)  
 Type de bruit incriminé : Trafic routier

Commune de  
**Vitry-sur-Orne**



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- VR.52
- (RD.9)

Population exposée à un niveau sonore  $L_{den} > 68$  dB(A) :

- Nb d'habitant : 35
- % de la population : 2
- Nb de bâtiment sensible : 0

Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :

- Création d'un mur anti-bruit le long de la VR.52 (secteur liaison Vitry/Orne – Clouange) + protection des façades. Mesures DREAL.
- Intégration au PLU des couloirs de bruit (VR.52).
- Zones 30 dans les rues Jean Jaurès et Gandrange.

Actions envisagées pour les 5 prochaines années :

- Zone 30 rue de Thionville.



Niveaux sonores en dB(A)

- $L_{den} < 68$
- $L_{den} \geq 68$

Topographie

- Limite de commune
- Réseau Routier
- Réseau Ferroviaire
- LdP ICPE
- Bâtiments Sensibles (Enseignement et santé)
- Autres Bâtiments
- Réseau hydrographique

