



# PPBE de la Communauté de Communes de Maizières-lès-Metz (57)

Etude réalisée pour le compte de :  
**CCMLM - 57 283 MAIZIERES-LES-METZ**



**SOLDATA**  
ACOUSTIC



Rapport d'étude RA-110023-03-A  
31 juillet 2012

#### Intervenants

Aude DAVID  
Amandine MOULIN

#### SOLDATA ACOUSTIC

Campus de la Doua 66, bd Niels Bohr - BP 52132 - 69603 VILLEURBANNE CEDEX - FRANCE  
Tél. : 33 (0)4 72 69 01 22 - Fax : 33 (0)4 72 44 04 03  
[www.soldata-acoustic.com](http://www.soldata-acoustic.com)

#### AGENCE PARIS

Parc de l'Île - 21 rue du Port  
92022 NANTERRE Cedex  
Tél : 33 (0)1 41 44 85 00  
Fax : 33 (0)1 41 44 85 11

## Sommaire

<b>Résumé non technique .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Présentation .....</b>	<b>5</b>
1.1 Contexte réglementaire.....	5
1.2 Démarche de réalisation .....	5
1.3 Etendue d'application du PPBE .....	6
<b>2. Diagnostic .....</b>	<b>8</b>
2.1 Indicateurs acoustiques .....	8
2.2 Synthèse des résultats de la cartographie.....	8
2.3 Détermination des zones à enjeux et objectifs de réduction du bruit .....	11
2.4 Actions réalisées ces 10 dernières années et engagées .....	14
2.5 Orientations stratégiques du territoire.....	19
<b>3. Actions inscrites au PPBE pour les 5 ans à venir .....</b>	<b>21</b>
3.1 Réduction des nuisances sonores.....	21
3.2 Identification et la mise en valeur des zones ressourcement.....	25
3.3 Anticipation de l'évolution du territoire .....	27
3.4 Estimation du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues.....	29
<b>4. Suivi du PPBE .....</b>	<b>30</b>
<i>Annexe 1. Bilan des renouvellements d'enrobés réalisés par le Département.....</i>	<i>31</i>
<i>Annexe 2. Eléments du PPBE proposé par RFF à échelle départementale – extraits....</i>	<i>36</i>
<i>Annexe 3. Principes d'actions correctives au bruit routier .....</i>	<i>42</i>
<i>Annexe 4. Recommandations pour les projets d'aménagements.....</i>	<i>46</i>
<i>Annexe 5. Sollicitation des gestionnaires.....</i>	<i>50</i>
<i>Annexe 6. Indications de financement de la protection anti-bruit de l'A4 .....</i>	<i>54</i>
<i>Annexe 7. Synthèse des remarques du public.....</i>	<i>56</i>

Planche 1 - Zones de dépassements du seuil de 68 dB(A) pour le bruit routier à échelle de la CCMLM – indicateur  $L_{DEN}$  .....9

Planche 2 - Zones de dépassements du seuil de 65 dB(A) pour le bruit ferroviaire à échelle de la CCMLM – indicateur  $L_N$ .....9

Planche 3 - Statistiques d'exposition au bruit au-delà des seuils réglementaires ..... 10

Planche 4 - Carte de localisation des zones à enjeux du territoire ..... 11

Planche 5 - Synthèse de l'exposition dans les zones à enjeux..... 12

Planche 6 - Tableau des actions recensées ces 10 dernières années..... 14

Planche 7 - Liste des zones de ressourcement ..... 25

Planche 8 - Carte des zones de ressourcement ..... 26

	<i>Ind</i>	<i>Date</i>	<i>Rédaction</i>	<i>Vérification</i>	<i>Contrôle qualité</i>
<b>Révisions</b>	A	31.07.12	A. DAVID	C. BOUTIN	C. CAPASSO

## Résumé non technique

---

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Communauté de Communes de Maizières-lès-Metz CCMLM, 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 des 14 communes réalisée en 2009 et approuvée par le Conseil Communautaire le 21 octobre 2010.

Il a fait l'objet d'une mise à disposition auprès du public sur la période du 27 février 2012 au 27 avril 2012. La remarque issue de cette consultation est présentée et fait l'objet d'une réponse en annexe 7 du PPBE.

Il présente, dans un premier temps, les sources de bruit concernées, le territoire étudié, les enjeux et les objectifs liés à ce plan ainsi que les conditions de son élaboration.

La réalisation du PPBE a pris appui sur :

- Les éléments de diagnostic issus de la cartographie de l'environnement sonore.
- La réalisation d'un diagnostic acoustique relatif aux zones de dépassements.
- La connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit par la CCMLM et ses partenaires.

Ce plan énonce trois objectifs principaux :

- La réduction des nuisances sonores dans les zones à enjeux.
- L'identification et mise en valeur des zones de ressourcement à défaut de zones de calmes.
- L'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagements du territoire.

**La réduction des nuisances sonores** concerne majoritairement les bruits issus de sources routières et ferroviaires. La concertation avec les gestionnaires d'infrastructures a permis de recenser les mesures réalisées et prévues ainsi que celles envisageables à terme. La mise en place de protections acoustiques pour l'A4 à Argancy est prévue.

**L'identification de zones de ressourcement à défaut de zones calmes.** L'identification de ces zones a fait l'objet d'un large débat avec les communes, qu'il conviendra de mener à son terme afin de proposer une définition et des actions associées lors des prochaines mises à jour du document.

**L'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagements** constitue un objectif important pour la Communauté de Communes. Des prescriptions générales sont fournies afin d'être diffusées le plus largement et des recommandations plus précises ont été formulées pour les projets actés.

Par-delà les objectifs portés par le PPBE de la CCMLM, conformément aux textes en vigueur, les différentes autorités compétentes en matière d'infrastructures de transport (Etat, Conseil Général, RFF, autoroutiers) ont vocation à se doter de leur propre PPBE. Ces documents étant en cours de définition au moment où le présent PPBE a été élaboré, seules les mesures de réduction du bruit connues à ce stade et transmises par les acteurs sont signalées.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, comme les cartes stratégiques du bruit, doit faire l'objet d'une évaluation et d'une actualisation au moins tous les cinq ans. Il pourra, à cette échéance, intégrer les nouvelles mesures programmées par les différentes autorités concernées.

Un suivi annuel du plan sera effectué par la CCMLM.

Ce PPBE fera l'objet d'un bilan et d'une mise à jour quinquennale.

## 1. Présentation

---

### 1.1 Contexte réglementaire

---

La réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement s'inscrit dans la continuité de la réalisation des cartes stratégiques du bruit dans l'environnement, 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**.

Ainsi l'agglomération messine, de plus de 250 000 habitants est concernée par les textes dont 3 communes de la CCMLM : **Fèves, Semécourt et Maizières-lès-Metz**. La CCMLM a été sollicitée par ces communes pour mener à bien la réalisation des cartes de bruit. Dans une volonté de cohérence territoriale, les cartes ont été élaborées pour l'ensemble des 14 communes de la CCMLM. Il en est de même pour le plan de prévention du bruit dans l'environnement, à établir sur la base des cartes.

Les **cartes du bruit**, approuvées par le Conseil Communautaire au 21 octobre 2010, présentent un état des lieux de la situation sonore en 2009. Ces cartes permettent de visualiser la situation sonore et d'estimer la part de population et de bâtiments sensibles impactés par de forts niveaux de bruit.

La CCMLM a ensuite poursuivi la démarche pour l'élaboration du PPBE avec l'aide de SolData Acoustic, bureau d'études spécialisé en management de l'environnement sonore, ayant réalisé les cartes de bruit sur le territoire (sous l'enseigne Acouphen Environnement).

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.

L'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 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.

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

### 1.2 Démarche de réalisation

---

Un comité de suivi de l'étude s'est réuni à plusieurs reprises afin de statuer sur l'avancée du projet et valider des aspects techniques.

Dans un premier temps, à partir de mars 2011, un **diagnostic acoustique du territoire** a été effectué, dont les résultats sont présentés au titre 2. Les zones à enjeux du territoire ont été déterminées à l'aide des cartes de bruit présentant les dépassements des valeurs limites définies par les textes. Il s'agit de zones dans lesquelles des bâtiments sensibles au bruit sont soumis à des niveaux sonores trop élevés au regard de la réglementation française.

Il est rappelé que le **critère d'antériorité**<sup>1</sup> n'avait pas à être vérifié dans le cadre de ce diagnostic. L'identification des bâtiments exposés dans ce présent document ne peut donc être comparée avec l'identification des points noirs bruit routiers ou ferroviaires établie par les gestionnaires.

---

<sup>1</sup> Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont définis en annexe 2 de la circulaire du 25 mai 2004 relative au plan national d'actions contre le bruit.

Des **actions envisageables** ont ensuite été proposées, puis validées par les communes et la CCMLM en septembre 2011, avant d'être inscrites au projet de PPBE.

La **mise à disposition de ce projet auprès du public** s'est déroulée durant 2 mois, de février 2012 à avril 2012. Un registre permettant de consigner des observations a été mis à disposition au siège de la CCMLM. Une remarque a été effectuée et considérée. Le présent PPBE final sera arrêté par le Conseil Communautaire. Une mise en ligne du document est prévue à l'issue de la démarche.

## 1.3 Etendue d'application du PPBE

### 1.3.1 Sources de bruit

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 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.
- Les infrastructures de transport aérien – malgré l'absence des données usuelles pour cartographier cette source de bruit.
- Les activités industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

### 1.3.2 Territoire

Le territoire concerné par le présent PPBE, d'une superficie de 9232 hectares, et d'une population de 21 808 habitants, est composé des 14 communes suivantes :

- Antilly.
- Argancy.
- Ay-sur-Moselle.
- Chailly-lès-Ennery.
- Charly-Oradour.
- Ennery.
- **Fèves.**
- Flévy.
- **Maizières-lès-Metz.**
- Malroy.
- Norroy-le-Veneur.
- Plesnois.
- **Semécourt.**
- Trémery.



*Les communes concernées par les textes réglementaires sont surlignées en gras.*



### 1.3.3 Qui souhaite-t-on protéger ?

---

La **population** est bien évidemment au cœur de ces mesures. La qualité de l'environnement sonore des habitants et de leur cadre de vie est recherchée.

Les établissements au sein desquels un environnement sonore modéré est nécessaire pour du repos et/ou de l'apprentissage sont également concernés. Il s'agit des **établissements d'enseignement et de santé**.

### 1.3.4 Qui agit ?

---

La CCMLM n'est pas seul acteur de ce document. Les partenaires sont essentiels pour mener à bien cette démarche, la prise de conscience étant collective :

- Les communes, en tant que gestionnaire du réseau viaire communal et en tant que gestionnaire des écoles, et partenaires sur les questions du logement.
- Les autres gestionnaires des sources de bruit :
  - L'Etat.
  - Le Département.
  - RFF/ la SNCF.
  - Les sociétés d'autoroutes.

## 2. Diagnostic

---

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

Elles sont disponibles sur le site suivant : <http://www.ccmaizieres.com>.

Les cartes de bruit ont fait l'objet d'analyses approfondies basées sur le croisement entre les données démographiques et les données liées au bruit.

Ces diagnostics affinés du territoire ont permis d'identifier et de hiérarchiser des zones à enjeux, avec la validation des communes. Ils ont été présentés aux gestionnaires concernés.

### 2.1 Indicateurs acoustiques

---

Pour mémoire, les **indicateurs de niveau sonore** représentés sont exprimés en dB(A) mais ils traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé :

- Le  $L_{DEN}$  caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « Lday, Levening, Lnight », niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.
- Le  $L_N$  est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

### 2.2 Synthèse des résultats de la cartographie

---

Le premier objectif du PPBE est de diminuer les niveaux sonores dans les zones où les populations et établissements sensibles sont soumis à des niveaux excessifs. Les valeurs limites sont précisées par le Code de l'Environnement (article L.572.6 et arrêté du 4 avril 2006), et rappelées ci-dessous :

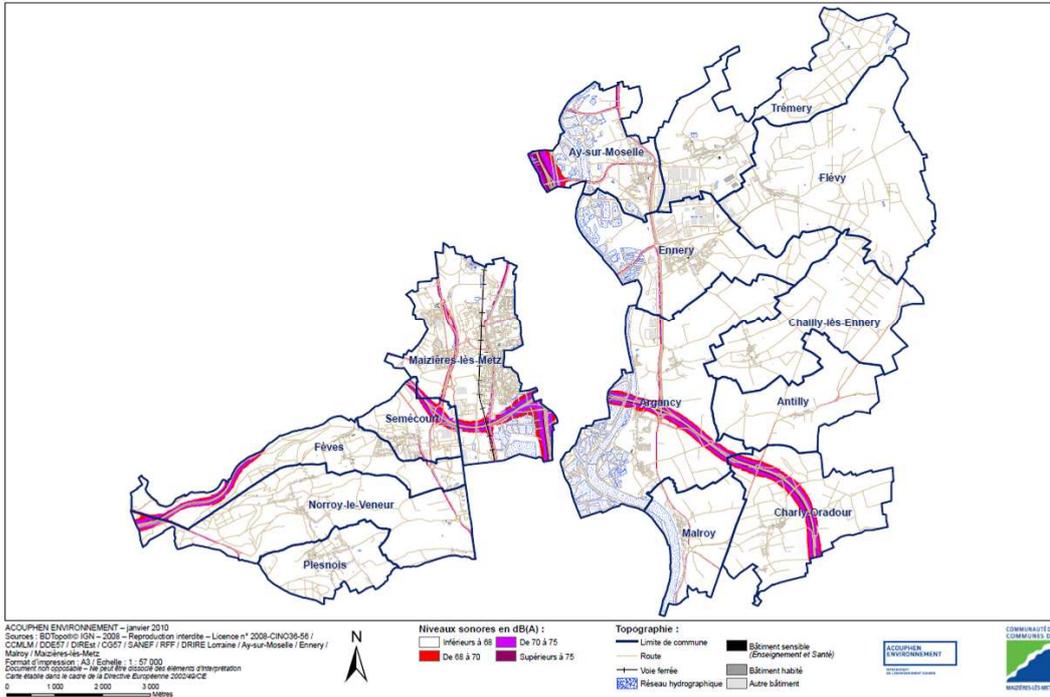
Valeur Limite, en dB(A)	$L_N$	$L_{DEN}$
Route et/ou LGV	62	68
Voie ferrée conventionnelle	65	73
Aérodromes*	-	55
Activités industrielles	60	71

\*Pour mémoire.

## Planche 1 - Zones de dépassements du seuil de 68 dB(A) pour le bruit routier à échelle de la CCMLM – indicateur $L_{DEN}$

Cartographie des dépassements de seuils : Bruit routier  
Indicateur global :  $L_{den}$  (Jour/Soir/Nuit) 68 dB(A)

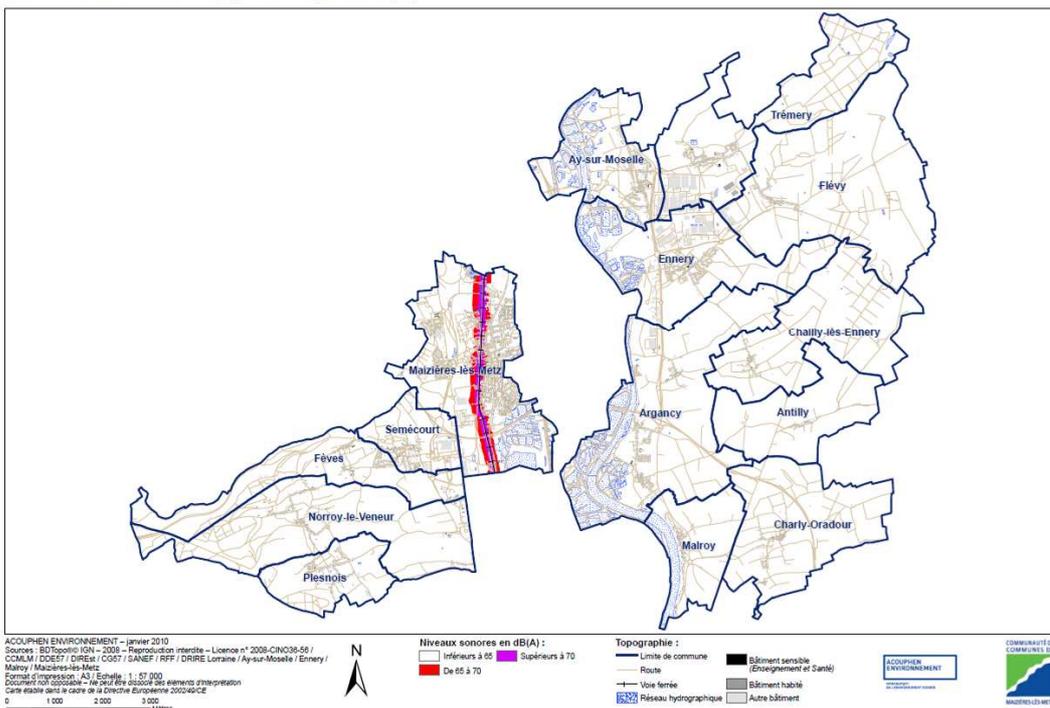
Communauté de Communes de  
Maizières-lès-Metz



## Planche 2 - Zones de dépassements du seuil de 65 dB(A) pour le bruit ferroviaire à échelle de la CCMLM – indicateur $L_N$

Cartographie des dépassements de seuils : Bruit ferroviaire  
Indicateur de nuit :  $L_n$  (22h - 6h) 65 dB(A)

Communauté de Communes de  
Maizières-lès-Metz



Le tableau suivant, issu des cartes stratégiques du bruit, présente le nombre de personnes et d'établissements sensibles potentiellement soumis à des dépassements, par source de bruit et par indicateur, à l'échelle des 14 communes :

### Planche 3 - Statistiques d'exposition au bruit au-delà des seuils réglementaires

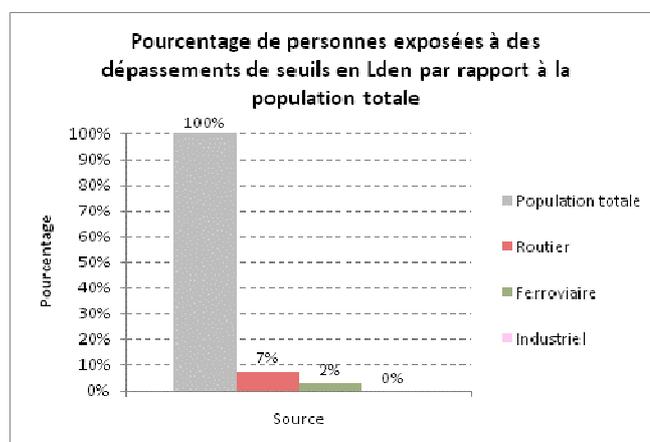
	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel
<b>Lden: Valeurs limites en dB(A)</b>	<b>68</b>	<b>73</b>	<b>71</b>
Nb d'habitants	1500	500	0
Nb d'établissements d'enseignement	0	0	0
Nb d'établissements de santé	0	0	0

	62	65	60
<b>Ln: Valeurs limites en dB(A)</b>	<b>62</b>	<b>65</b>	<b>60</b>
Nb d'habitants	300	900	0
Nb d'établissements d'enseignement	0	1	0
Nb d'établissements de santé	0	0	0

Il est important de rappeler la méthode de calcul des statistiques. **L'évaluation de l'exposition au bruit** est réalisée selon les préconisations de la Directive Européenne, c'est-à-dire en fonction du niveau sonore maximal calculé en façade du bâtiment à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel, 2 mètres en avant des façades et sans prise en compte de la dernière réflexion. Ainsi **les résultats surestiment la réelle exposition**, tous les habitants d'un même bâtiment sont soumis au même niveau, celui calculé à 4 mètres de hauteur sur la façade la plus exposée. De même l'établissement sensible est classé selon le bâtiment le composant le plus impacté. Des études affinant les résultats devront être réalisées avant mise en place des actions afin de s'assurer de leur nécessité.

L'histogramme ci-contre présente la part de personnes exposées à des dépassements par rapport à la population totale. Il indique que la grande majorité des dépassements est liée au bruit routier.

Les résultats d'exposition au bruit sont également disponibles à l'échelle communale.



Ainsi, pour les 14 communes de la Communauté de Communes et ses 21 808 habitants, des dépassements de valeurs limites sont recensés pour :

- Le bruit routier : potentiellement 7% de la population pour l'indicateur  $L_{DEN}$  et 1,5% pour l'indicateur nocturne.
- Le bruit ferroviaire : potentiellement 2,3% de la population pour l'indicateur  $L_{DEN}$  et 4% pour l'indicateur  $L_N$  1 établissement d'enseignement est concerné par des dépassements liés au bruit ferroviaire en période nocturne.
- Le bruit industriel n'engendre a priori pas de dépassements des seuils réglementaires, sur la base de la méthodologie employée.

Les statistiques d'exposition ayant également été calculées à échelle communale, il est possible de distinguer les communes les plus exposées :

- Maizières-lès-Metz : 1300 personnes sont potentiellement impactées par des dépassements liés au bruit routier en  $L_{DEN}$ . L'ensemble des dépassements liés au bruit routier en période nocturne, et liés au bruit ferroviaire est situé sur la commune de Maizières-lès-Metz.
- Ay-sur-Moselle est concernée pour une centaine de personnes exposées en  $L_{DEN}$  à des dépassements liés au bruit routier.
- Les autres communes sont potentiellement impactées par des dépassements pour moins de 50 personnes (lié à l'arrondi des résultats à la centaine près).

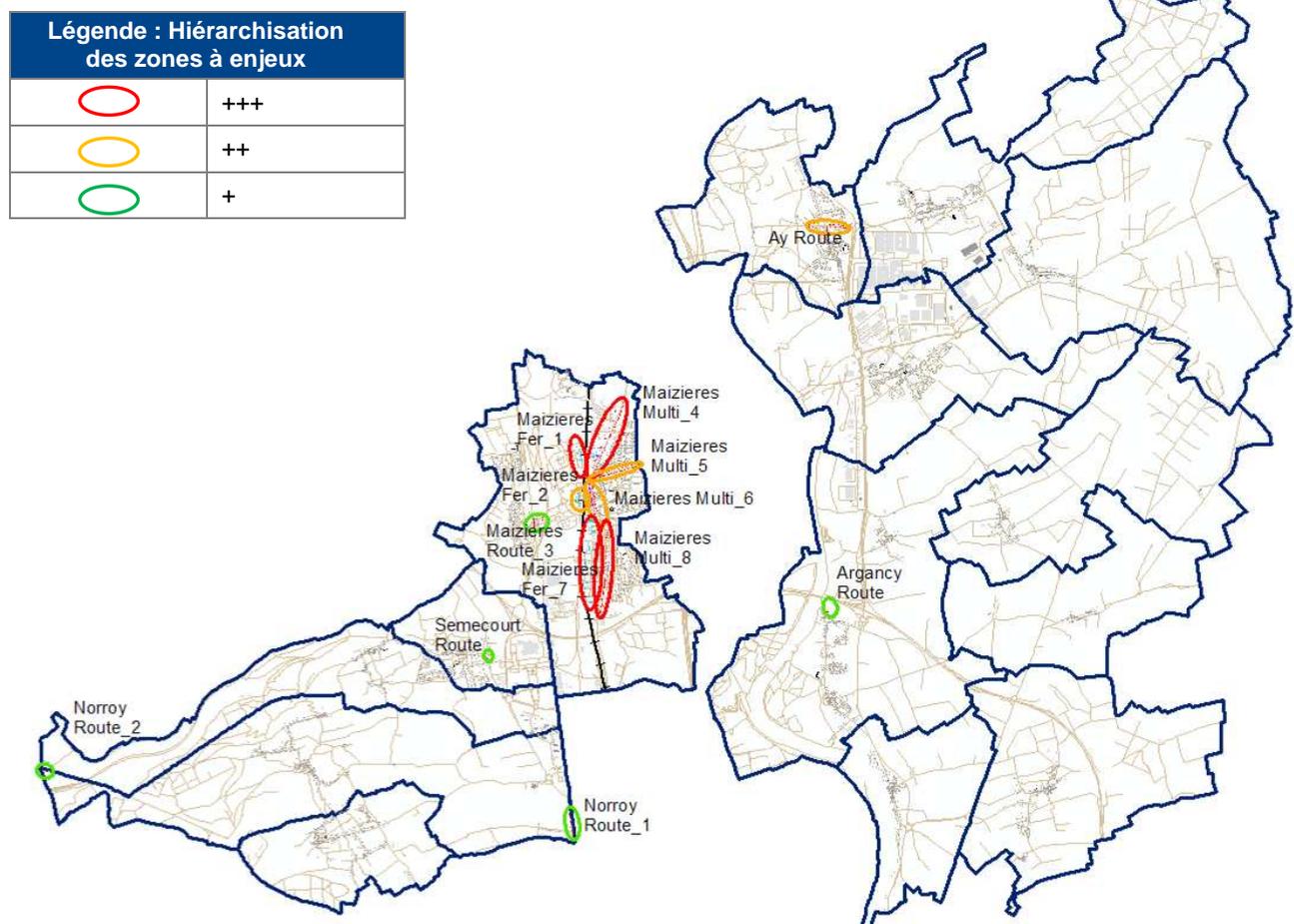
Au-delà de cette première approche statistique issue des cartes de bruit, l'identification des bâtiments impactés est nécessaire. Il s'agit de cibler au mieux les actions à mettre en place ainsi que leur acteur (identification du ou des gestionnaires d'infrastructures générant les niveaux sonores élevés).

## 2.3 Détermination des zones à enjeux et objectifs de réduction du bruit

### 2.3.1 Zones à enjeux pour la CCMLM

Ont été recensés les bâtiments dits « sensibles » (bâtiments d'habitation, à usage de santé ou d'enseignement) situés dans les zones délimitées par les isophones  $L_{DEN}$  68 dB(A) et  $L_N$  62 dB(A) issues des cartes stratégiques du bruit. Elles sont regroupées dans des zones dites « à enjeux ».

#### Planche 4 - Carte de localisation des zones à enjeux du territoire



Dans ces zones, le gestionnaire de la source incriminée doit mettre en place des actions pour réduire le bruit et abaisser les niveaux sonores en dessous des valeurs limites précisées ci-avant.

Une hiérarchisation des zones a été réalisée, matérialisée par un code couleur, de rouge pour les zones dans lesquelles plus de 40 bâtiments d'habitat individuel ou zones avec bâtiments collectifs sont impactés par une source ou dans une situation de multiexposition, vert pour les zones pour lesquelles moins de 5 bâtiments sont impactés, et orange pour les zones entre ces seuils.

### Planche 5 - Synthèse de l'exposition dans les zones à enjeux

Zone à enjeu	Source(s) – gestionnaire(s)	Nombre de bâtiments habités impactés	Type de bâtiments habités impactés	Nombre de bâtiments sensibles	Hierarchisation de la zone
Ay_Route	D55 – CG57	28	individuel	0	++
Maizières_Fer_1	Voie ferrée – RFF	45	individuel	0	+++
Maizières_Fer_2	Voie ferrée – RFF	25	individuel	0	++
Maizières_Route_3	D112E – CG57	3	individuel	0	+
Maizières_Multi_4	Voie ferrée – RFF	17	individuel	0	+++
	D953 – CG57	53	individuel	0	
	Voie ferrée + Route	4	individuel	0	
Maizières_Multi_5	D52 – CG57	41	individuel	0	++
	Voie ferrée + Route	2	individuel	0	
Maizières_Multi_6	D953 – CG57	20	individuel	0	++
	Voie ferrée + Route	10	individuel	0	
Maizières_Fer_7	Voie ferrée – RFF	42	individuel et collectif	0 (en cours de destruction)	+++
Maizières_Multi_8	D953 – CG57	34	individuel et collectif	0	+++
	Voie ferrée + Route	1	individuel	0	
Norroy_Route 1	D652 – CG57	5	individuel	0	+
Norroy_Route 2	D7 – CG57	2	individuel	0	+
Semécourt_Route	D112B – CG57	2	individuel	0	+
Argancy_Route	A4 – SANEF	3	individuel	0	+
Total CCMLM	Voies de gestion CG57, SANEF et RFF	353	individuel et collectif	0	

#### Commentaires :

- L'identification de ces bâtiments est issue de l'analyse des cartes de bruit. Le caractère habité ou sensible a été vérifié par la CCMLM. Ainsi le bâtiment sensible exposé à un dépassement lié au bruit ferroviaire est l'école Victor Hugo, actuellement en cours de démolition. Ce bâtiment sensible n'est donc pas conservé dans les secteurs à enjeux. On notera que le site fera l'objet d'une construction de maison de retraite privée.
- De l'ordre de 353 bâtiments sont situés dans les zones à enjeux.
- Dans la zone « Norroy\_Route 2 », il semble que le ressenti des riverains est plus axé sur l'autoroute que la départementale.

- La commune d'Antilly a indiqué que bien qu'éloignée d'1,5 km de l'A4, cette voie diffuse un bruit incessant dans le village et surtout à l'annexe de Buy.

### 2.3.2 Objectifs de réduction du bruit

Les objectifs de réduction du bruit sont fixés par les valeurs limites définies dans l'arrêté du 4 avril 2006 ; il s'agit d'atteindre à 2 mètres en avant des façades des niveaux inférieurs à :

- 68 dB(A) en  $L_{DEN}$  et 62 dB(A) en  $L_N$  pour le bruit routier.
- 73 dB(A) en  $L_{DEN}$  et 65 dB(A) en  $L_N$  pour le bruit ferroviaire.

Outre ces valeurs, les gestionnaires de bruit routier et ferroviaire, hors collectivité vont s'appuyer sur les objectifs de réduction du bruit définis dans la circulaire du 25 mai 2004 pour les Points Noirs du Bruit du réseau et rappelés dans la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

La recherche du **respect des objectifs** suivants **de réduction à la source** sera privilégiée dans un premier temps :

Objectifs acoustiques relatifs aux contributions sonores dans l'environnement après réduction à la source, en dB(A)			
Indicateurs de bruit *	Route	Fer	Cumul route+fer
LAeq(6h-22h)	65	68	68
LAeq(22h-6h)	60	63	63
LAeq(6h-18h) soit $L_d+3dB$	65	/	/
LAeq(18h-22h) soit $L_e+3dB$	65	/	/

\* : Il s'agit des indicateurs définis à l'article 1 de l'arrêté du 5 mai 1995 ; ils sont évalués à 2 mètres en avant des façades, fenêtres fermées ; ils sont mesurables selon les normes NF S 31-085 pour le bruit routier et NF S 31-088 pour le bruit ferroviaire.

Si des mesures sonométriques effectuées après traitement de la source montrent le respect de ces niveaux, les objectifs seront atteints.

Si ce n'est pas le cas, des actions de type isolation de façade seront à réaliser. L'objectif est alors défini en termes de bonne isolation des personnes vis-à-vis des bruits extérieurs lorsqu'elles sont à l'intérieur du bâti.

L'**isolement acoustique visé après travaux** devra respecter les conditions suivantes, le  $DnT_{A,tr}$  étant l'isolement acoustique standardisé pondéré défini selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « Evaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction » (indice de classement français S 31-032-1) :

- $DnT_{A,tr} \geq LAeq(6h-22h) - 40$
- $DnT_{A,tr} \geq LAeq(6h-18h) - 40$
- $DnT_{A,tr} \geq LAeq(18h-22h) - 40$
- $DnT_{A,tr} \geq LAeq(22h-6h) - 35$
- $DnT_{A,tr} \geq 30dB(A)$

Le Conseil Général fixera ses propres conditions et priorités de traitement pour les axes départementaux.

Aucun axe communal n'est concerné par des dépassements de valeurs limites.

## 2.4 Actions réalisées ces 10 dernières années et engagées

Comme spécifié par les textes réglementaires, le PPBE contient un recensement des mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement réalisées au cours des 10 dernières années, constituant autant d'éléments complémentaires au diagnostic territorial, et permettant d'avoir une vision globale de la politique de lutte contre le bruit menée sur le territoire.

Dans ce cadre, chacun des acteurs concernés sur le territoire a été consulté pour transmettre ces informations.

Les principales actions recensées sont de type :

- Réhabilitations de chaussées.
- Limitations de vitesse, notamment avec des zones 30 aménagées avec des mesures préventives (mise en place de cinémomètres).
- Limitation de la circulation des véhicules les plus bruyants par développement de modes doux, achat de véhicules électriques, interdiction du stationnement des PL, renouvellement du matériel roulant SNCF.
- Recherche d'aménagement de parcs ou espaces de qualité, avec notamment l'interdiction pour les engins à moteur d'y circuler.
- Mise en place de merlons ou écran anti-bruit.
- Isolation des bâtiments au bruit extérieur.

Les raisons principales ayant motivées ces actions sont souvent associées à la sécurité routière, à l'entretien de voirie ou la recherche de réponse à une plainte.

La date, le coût, les motifs et gains liés à ces actions sont précisées, dans la mesure du possible.

Les différentes mesures recensées sont résumées dans les tableaux suivants, pour chaque institution ou gestionnaire concerné.

### Planche 6 - Tableau des actions recensées ces 10 dernières années

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
DIR Est (Ex DDE)	Travaux de réhabilitation de chaussée et de minéralisation du terre-plein central. En matière de renouvellement des couches de roulement, les techniques adoptées présentent des caractéristiques au regard du bruit compatibles avec la proximité des agglomérations.	NC	2009-2012	NC	NC
	Limitation de vitesse sur l'A31 à 110km/h car traversée de la CCMLM dans les zones interurbaines. Mais cette limitation était déjà appliquée.	NC	Juillet 2009	Harmonisation des limitations de vitesse sur l'ensemble des autoroutes.	Impact limité
DDT (Ex DDE)	Prévention à l'aide du classement des infrastructures de transport terrestre. Les 5 catégories fixent les niveaux d'isolation acoustique auxquels doivent répondre les bâtiments affectés par le bruit.	NC	NC	Protection des nouveaux habitants riverains d'infrastructures existantes.	NC

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
DDT (Ex DDE)	Prévention à l'aide de « l'amendement Dupont » du 2 février 1995 qui interdit les nouvelles constructions en dehors des zones urbanisées dans une bande de 75m ou 100m par rapport à l'axe de la chaussée autour des voies classées à grande circulation.	NC	NC	Action destinée à assurer un aménagement de qualité des espaces non urbanisés situés en bordure de voies importantes. Raison paysagère.	NC
DREAL Lorraine Service Transports, Infrastructures et Déplacements. Division Maîtrise d'Ouvrages des Investissements Routiers	Pas de projets menés.	NC	NC	NC	NC
CG	Renouvellements des enrobés des voiries départementales. Cf. annexe 1.	NC	NC	NC	NC
CG	Réhabilitation du collège de Maizières en cours.	NC	NC	NC	NC
RFF	Réalisation des observatoires du bruit.	NC	2009 à 2011	Réglementaire.	Connaissance des PNB du réseau ferré
	Classement sonore des voies.	NC	Renouvelé en 2010	Réglementaire.	Dispositif de prévention pour les futurs riverains
	Renouvellement voie-ballast sur la ligne 180 000 voie 1bis et 2bis.	1 million d'euros par km traité. 5,5km traités pour cette phase	2007 à 2009	Investissement et modernisation du réseau.	Réduction du bruit de frottement roue-rail
SNCF	Intervention sur la surface de contact roue-rail, notamment en agissant sur les freins à disques ou en mettant en place des absorbeurs de vibration des roues.	NC	En continu	Diminution du bruit à la source.	NC
	Renouvellement et rénovation du matériel roulant régulièrement.	NC	En continu	Entretien.	NC
DGAC/DSA C	Territoire concerné par aucune infrastructure aéronautique civile, ni servitude civile. Pas d'information à fournir.	NC	NC	NC	NC

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
Ay-sur-Moselle	Etude acoustique sur la RD1.	4 700 €	Mars 2000	NC	NC
	Action auprès de l'entreprise Rewi Fleurs dans la zone Jacques Velin.	1 800 €	Décembre 2003	Plainte des riverains.	NC
	Mesures audio sur la RD1.	1 000 €	Février 2009	NC	NC
	Mesures + analyse sur la RD1 pour une étude de faisabilité d'un mur anti-bruit. Mesures complémentaires.	9 800 € 1 200 €	2008	NC	NC
Chailly	Etude acoustique – Foyer.	2 350,14 €	2002	Réglementaire – nuisances sonores.	NC
	Installation d'une oreille acoustique – Foyer.	3 916,90 €	2003	Nuisances sonores.	NC
	Hors champ d'action du PPBE : Etude acoustique – City Stade.	1 566,76 €	2003	Plainte d'un riverain – nuisance sonore.	NC
	Passage surélevé.	27 217,91 €	2008	Sécurité – zone 30 km/h – sortie d'école.	NC
	Résine ilot central.	7 367,36 €	2009	Sécurité routière.	NC
	Cinémomètre.	5 262,40 €	2009	Sécurité routière – indicateur de vitesse.	NC
	Hors champ d'action du PPBE : Mur anti-bruit – City Stade.	22 030,32 €	2009	Nuisance sonore.	NC
Fèves	Tapis de roulement rue Haute RD112B.	CG et commune	2008	NC	NC
	Plateau surélevé et zone 30 devant la mairie.	80 000 €	2007	Réduction de vitesse.	NC
	Plateau, ralentisseurs et zone 30 à côté du cimetière.	20 000 €	2010	Réduction de vitesse.	NC
Flévy	Plateau surélevé au centre du village –carrefour RD55-RD52C.	80 000 € HT	2006	Réduction de vitesse.	NC
	Mise en place de 3 afficheurs de vitesse.	5 994 € HT	2009	Réduction de vitesse.	NC
	2 plateaux surélevés rue principale sur RD55.	220 000 € HT	En cours	Réduction de vitesse.	NC
	Traitement des 3 entrées de village en dévoiement de chaussée sur RD52C et ilot central sur RD55.		En cours	Réduction de vitesse.	NC
	Reprise du plateau central sur carrefour RD55 RD52C.		En cours	Réduction de vitesse.	NC
	Merlon de terre séparant le village de la ZAC Fontaine des Saints.	NC	Plus de 20 ans	NC	NC

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
Maizières-lès-Metz	Merlons au Nord et à l'Est de la ZAC Val Madera.	Compris dans la ZAC	2003	Réduction des nuisances de la voie ferrée et du Parc Walygator.	NC
	Aménagement zone 30 au niveau du Parc des Maisons Blanches, lotissement des 4 Chemins, Colonies, Cité « Les Ecarts ».	NC	Arrêté municipal du 05/11/04 portant refonte du plan de circulation	Sécurité des usagers de la route et réduction de la pollution.	Satisfaction des riverains
	Interdiction de stationner des PL en ville sauf route de Thionville, place Marcel Cerdan et route de Marange aux emplacements aménagés.	NC	Arrêté municipal du 10/02/05	Sécurité, réduction de la pollution visuelle et atmosphérique, réduction du bruit.	Limitation des nuisances sonores
	Achat d'un sonomètre pour veiller au respect des niveaux sonores des VL à moteur, notamment les 2 roues.	6 000 €	2005	Diminution du bruit des VL à moteur (2 roues notamment).	Réduction sensible des nuisances liée à ces véhicules
	Aménagement d'une zone 30 rue du Président Kennedy.	NC	Arrêté municipal du 08/06/06	Sécurité des usagers de la route.	Satisfaction des riverains
	Aménagement d'une zone 30 dans les rues de Paris, Bruxelles, Québec, Tokyo, Oslo, Londres et Luxembourg.	NC	Arrêté municipal du 14/11/07	Sécurité des usagers de la route.	NC
	Remplacement d'un véhicule municipal par un véhicule électrique pour passer progressivement aux véhicules « propres ».	5 900 €/an en leasing	2008	Réduction des nuisances associées au trafic routier.	NC
	Aménagement d'une zone 30 sur l'ensemble des rues du lotissement Val Madera (sur demande du Conseil de quartier).	NC	Arrêté municipal du 01/10/09	Sécurité des usagers de la route.	NC
	Interdiction de circuler en véhicule dans les aires de jeux aménagées en ville (sur demande des utilisateurs).	NC	Arrêté municipal du 21/07/09	Sécurité des enfants, limitation du bruit et de la pollution.	NC
	Interdiction de circuler sur l'ensemble des espaces verts.	NC	Arrêté municipal du 02/03/10	Sécurité des piétons et des enfants, limitation du bruit et de la pollution, préservation des espaces naturels.	NC

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
	Circulation interdite aux véhicules légers à moteur dans le domaine de Brioux, pour protéger cet espace naturel de 49 ha, dédié à la pêche, la détente, le sport, la faune et la flore.	NC	Arrêté municipal du 05/11/04 portant refonte du plan de circulation	Sécurité des piétons et enfants, réduction du bruit et de la pollution atmosphérique et des sols, préservation des espaces naturels.	NC
	Aménagement du Parc de Brioux et de la coulée verte à Val Madera.	NC	2004 à 2010	Rendre le cadre plus agréable.	NC
	Mise en place de double vitrage de l'ensemble de la Mairie Annexe.	15 000 €	2002	Limiter le bruit et la consommation énergétique.	NC
Marloy	Construction d'un merlon anti-bruit pour le lotissement Croisette.	Pris en charge par le promoteur	2005	Création logement dans zone potentiellement bruyante.	NC
Norroy-le-Veneur	Aménagement progressif d'une zone 30 à l'intérieur du village (avec plateaux, etc.).	Inclus dans travaux de requalification	2008-2009-2010	Réduction et la vitesse pour plus de sécurité dans les rues étroites du village.	NC
	Interdiction du passage des PL dans la traversée du village.	NC	2009	Sécurité routière.	NC
	Hors champ d'action du PPBE : Installation d'un lieu pour les favoriser les rassemblements hors du village, avec activités : CityStade.	46 000 €	2003	Diminution des rassemblements à proximité des habitations.	Diminution des plaintes
	Hors champ d'action du PPBE : Réglementation stricte de l'utilisation d'engins à moteur (tondeuses, etc.).	NC	2004	Plaintes récurrentes des habitants.	Diminution nette des plaintes
	Hors champ d'action du PPBE : Convention avec d'autres communes pour la mise en place d'une police intercommunale qui fait de la médiation.	17 000 € par an	01/2008	Plaintes nombreuses concernant les bruits de voisinage.	Diminution des plaintes
Plesnois	Mise en place de zones 30.	8 000 €	2007 et 2009	NC	NC
	Isolation fenêtres et combles de la Mairie.	18 000 €	2010	NC	NC
Semécourt	Mise en zone 30 de la partie haute de la rue de Verdun.	400 459 € TTC	Juin 2010	Réduction de vitesse.	NC
	Mise en zone 30 + chicanes + plateau surélevé et aménagements divers sur la Route Nationale vers Marange.	585 270 € TTC	Juin 2009	Réduction de vitesse et du trafic par l'utilisation du contournement.	NC

## 2.5 Orientations stratégiques du territoire

---

Les stratégies de planification urbaine sont inscrites dans les documents d'orientation stratégique applicables sur le territoire. Ces documents constituent, par certains aspects, des outils privilégiés de prévention et rattrapage de situations de conflits habitat/bruit.

Les documents stratégiques disponibles ont donc été examinés afin :

- D'une part, d'identifier d'éventuelles pistes de travail inscrites dans ces documents, y compris de manière implicite.
- D'autre part, de s'assurer de la meilleure cohérence possible entre les priorités d'actions du PPBE et les axes préconisés dans les documents de planification, notamment en ce qui concerne les déplacements.

Le Plan Local d'Urbanisme de chaque commune doit quant à lui contenir un rappel à l'arrêté préfectoral 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. Lorsqu'un maître d'ouvrage d'une habitation, d'un établissement scolaire, d'un établissement de santé ou d'un hôtel construit ou modifie une construction (modification soumise à permis de construire) à l'intérieur d'un secteur affecté par le bruit d'une voie classée, il doit mettre en place une isolation acoustique renforcée qui tient compte du niveau de classement de ladite voie et des phénomènes de propagation. Le calcul de l'isolement acoustique à mettre en place est de la responsabilité du constructeur et il s'agit d'une obligation introduite par l'article R111-4-1 du code de la construction.

Les documents dont le contenu a été examiné en termes d'incidences sur l'environnement sonore ou sur la qualité acoustique des lieux de vie, sont les suivants :

- Agenda 21 de la ville de Maizières-lès-Metz.
- Plan des voies vertes intercommunales.

### 2.5.1 Agenda 21 de Maizières-lès-Metz

---

La ville de Maizières-lès-Metz possède un Agenda 21 dont découlent des actions de préservation de l'environnement sonore. Elles sont directement inscrites dans les actions prévues pour les 5 ans à venir.

### 2.5.2 Voies vertes intercommunales

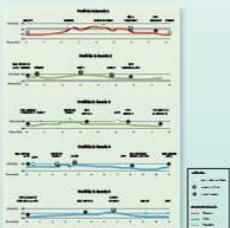
---

La Communauté de Communes est en charge de la réalisation et l'entretien des voies vertes intercommunales. A ce jour, 5 boucles sont à disposition, et diverses liaisons sont réalisées ou en cours de réalisation. Depuis l'automne 2010, il est possible, par la voie verte, de faire le tour du territoire de la Communauté de Communes à vélo ou à pied. Ces voies vertes balisées sont à la fois des zones de balades et de loisirs, potentielles zones de calme, mais peuvent également se révéler des substituts à l'utilisation d'un véhicule à moteur sur de petites distances et contribuer ainsi à l'amélioration de l'environnement sonore. Des aménagements avec panneaux localisant les sites touristiques à visiter à proximité des boucles sont en cours.

# VOIES VERTES INTERCOMMUNALES

COMMUNAUTE  
DE COMMUNES  
DE MAIZIERES-LÈS-METZ

Retrouvez l'information géographique  
sur [www.carto-maizieres.com](http://www.carto-maizieres.com)



**LEGENDE**

- itinéraire ouvert à la desserte des ayants-droits
- itinéraire ouvert à la circulation automobile
- passage dangereux
- espace bâti
- zones d'activités
- forêt
- limite de la communauté
- limite de commune
- véloroute Charles le Téméraire

**LEGENDE**

- itinéraire ouvert à la desserte des ayants-droits
- itinéraire ouvert à la circulation automobile
- passage dangereux
- espace bâti
- zones d'activités
- forêt
- limite de la communauté
- limite de commune
- véloroute Charles le Téméraire
- église
- calvaire, croix
- hôtel
- restaurant
- épicerie
- café
- parking
- aire de repos

Déposé les illustrations de Michel Le moigne, Cartographe  
Réalisation Communauté de Communes de Maizières-lès-Metz - Mai 2011

### 3. Actions inscrites au PPBE pour les 5 ans à venir

---

Les actions inscrites dans le cadre de ce Plan de prévention pour un environnement sonore de qualité sont de 3 ordres :

- La réduction des nuisances sonores.
- L'identification et la mise en valeur des zones de ressourcement.
- L'anticipation de l'évolution du territoire.

#### 3.1 Réduction des nuisances sonores

---

Les actions de diminution du bruit dans l'environnement du territoire peuvent être déclinées selon les 3 niveaux décisionnels :

- Gestionnaires d'infrastructures.
- Communes.
- CCMLM.

##### 3.1.1 Cadre législatif

---

Le cadre législatif s'appuie sur deux textes fondamentaux :

- La loi « bruit » du 31 décembre 1992 et ses textes d'application : Rattrapage des points noirs du bruit des transports terrestres. Basé sur le diagnostic du classement des voies, des bâtiments sensibles au bruit sont identifiés sur la base de critères acoustiques et d'antériorité par rapport à la voie. Un programme de résorption nationale est en cours de réalisation, par étapes avec un financement partagé avec les collectivités.
- Directive européenne 2002/49/CE - Cartes du bruit et PPBE :
  - Les gestionnaires d'infrastructures routières sont concernés par la réalisation d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement, dans un premier temps, pour les axes circulés à plus de 6 millions de véhicules par an, puis pour les axes circulés entre 3 et 6 millions de véhicules par an. Les éléments sont transmis par les gestionnaires au Préfet de département pour lui permettre de réaliser le PPBE des axes du réseau routier national concédé et non concédé, hormis pour le Conseil Général qui établit son propre PPBE.
  - Pour les voies ferroviaires, RFF fournit les éléments permettant au Préfet de département de réaliser le PPBE dans un premier temps pour les axes circulés à plus de 60 000 trains par an, puis entre 30 000 et 60 000.
- Le diagnostic des bâtiments à traiter est effectué sur la base des cartes réalisées par l'Etat, en ligne au lien suivant pour les voies de la première échéance : <http://www.moselle.pref.gouv.fr/index.php?articleid=873>.

La circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement a proposé une harmonisation des deux cadres. Ainsi les PPBE conduits par l'Etat sur le réseau routier national et le réseau ferroviaire doivent proposer prioritairement des solutions pour traiter les bâtiments points noirs de bruit.

Dans les paragraphes ci-dessous sont présentés :

- En vert sont distinguées les actions permettant une amélioration de la situation pour des zones identifiées à enjeux.
- Les autres actions participent à une anticipation de l'amélioration de l'environnement sonore.

### 3.1.2 Actions des gestionnaires d'infrastructures

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
SANEF	Réalisation d'un écran + merlon acoustique le long de l'A4 en collaboration avec les collectivités. Cofinancement entre Europe-Région-Département-Commune et la SANEF au titre du plan de relance gouvernemental.	900 000 € suivant la répartition présentée en annexe.	2011-2012	Engagements Verts signés avec l'Etat. Gêne ressentie par les riverains.	NC
DIR Est (Ex DDE)	Travaux de réhabilitation de chaussée et de minéralisation du terre-plein central. En matière de renouvellement des couches de roulement, les techniques adoptées présentent des caractéristiques au regard du bruit compatibles avec la proximité des agglomérations.	NC	2009-2012	NC	NC
	Stratégies de gestion de trafic à l'étude. Des équipements complémentaires seront installés ; de type panneaux à message variables, caméras, et boucles de comptage.	NC	2011-2014	Optimiser les flux de circulation sur les autoroutes du sillon lorrain (gestion d'événement, information sur les perturbations de trafic...).	NC
CG	Renouvellements des enrobés des voiries départementales.	NC	NC	NC	NC
	Réalisation du plan de prévention du bruit dans l'environnement pour les infrastructures supportant plus de 3 millions de véhicules par an.	NC	Moyen terme	Obligation réglementaire.	NC
RFF	Recherche et développement (absorbant sur rail, rail freineur).	NC	En cours	Réduire les nuisances pour les riverains.	Réduction du bruit.
	Mise à jour du classement sonore.	NC	Lors de la mise à jour des arrêtés	Réglementaire.	Meilleure prévention.
	Modernisation des matériels roulants.	NC	Périodiquement	Evolutions techniques.	Réduction du bruit de frottement et du bruit moteur

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
	Fourniture aux services de l'Etat des éléments permettant la réalisation du plan de prévention du bruit dans l'environnement pour les infrastructures supportant plus de 3 millions de véhicules par an - éléments présentés en annexe 2.	NC	En cours	Obligation réglementaire.	NC
SNCF	Intervention sur la surface de contact roue-rail, notamment en agissant sur les freins à disques ou en mettant en place des absorbeurs de vibration des roues.	NC	En continu	Diminution du bruit à la source.	NC
	Renouvellement et rénovation du matériel roulant régulièrement.	NC	En continu	Entretien.	NC
DGAC/DSAC	Territoire concerné par aucune infrastructure aéronautique civile, ni servitude civiles.	NC	NC	NC	NC

### 3.1.3 Actions des communes

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
Antilly	3 plateaux et ralentisseurs dans le village sur la RD2.	Environ 30 000 €	Septembre 2011	Réduction de vitesse.	NC
Argancy	Participation au financement de la protection acoustique le long de l'autoroute.	20 000 €	2011-2012	Nuisances sonores	NC
Ay-sur-Moselle	Prise en compte de la gestion des nuisances sonores liées à la RD1 dans le cadre du projet d'écoquartier.	Etude du projet en cours	2012	NC	NC
Charly-Oradour	Déplacement de la salle polyvalente du centre à l'entrée du village.	NC	NC	Nouveau bâtiment mieux insonorisé et éloigné du centre village.	NC
Fèves	Mise en place d'une zone 30 pour la traversée de village.	NC	2010	NC	NC
Maizières-lès-Metz	Merlon à l'Ouest du lotissement la Petite Barche, route de Thionville.	Initiative privée	2011	Réduction du bruit de la voie ferrée et du Parc Walygator.	NC
	Agenda 21 : Développer et encourager la mobilité douce.	NC	2011-2014	NC	NC
	Agenda 21 : Favoriser la préservation, le développement et la continuité des espaces naturels en ville.	NC	2011-2014	NC	NC
	Aménagement du quartier Rue de France.	1 700 000 €	2011-2012	Enfour les réseaux secs et aménager la voirie en vue de la mise en place d'une zone 30.	NC

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
	Aménagement de la passerelle SNCF.	920 000 €	2011-2012	Accessibilité aux personnes à mobilité réduite et liaison voies vertes pour cyclistes.	NC
	Aménagement de la Grand'Rue.	1 400 000 €	2012-2013	Réduction de vitesse, sécurité routière et volonté de rendre le cadre plus agréable.	NC
	Aménagement du quartier de la Mairie.	Non estimé à ce jour	2012-2013	Création d'un parc arboré.	NC
Norroy-le-Veneur	Poursuite de la mise en place de la zone 30 à l'intérieur du village.	Inclus dans les programmes de réhabilitation des quartiers travaux de requalification.	2011-2012-2013	Réduction et la vitesse pour plus de sécurité dans les rues étroites du village.	NC
	Hors champ d'action du PPBE : Prévention de la surdité.	gratuit	2011	Sur demande des habitants.	NC
Plesnois	Réfection de chaussée.	Environ 700 000 €	NC	NC	NC
	Isolation salles de classes.	Environ 40 000 €	NC	NC	NC
Semécourt	Projet de construction d'un immeuble HQE.	2 000 000 €	2011/2012	Isolation thermique et phonique.	NC
	Suite du traitement de la rue de Verdun (seconde phase) avec mise en zone 30.	500 000 €	2012/2013	Réduire la vitesse.	NC
	Traitement de la route Nationale sur sa partie Sud. Création d'une zone 30, création d'un rond-point et plateau surélevé.	Non chiffré	2012/2013	Réduire la vitesse.	NC

### 3.1.4 Actions de la Communauté de Communes

La Communauté de Communes ne dispose que de peu de moyens d'actions directs pour améliorer l'environnement sonore du territoire. Elle assure pour les communes la réalisation des cartes et du plan de prévention du bruit et permet ainsi d'assurer une cohérence territoriale.

Elle prévoit également une extension de son parc de véhicules hybrides, moins bruyant et moins polluant.

### 3.2 Identification et la mise en valeur des zones ressourcement

Les zones calmes sont définies dans le Code de l'Environnement français comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité compétente souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte-tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Le présent PPBE présente un premier état des lieux des zones considérées par les communes comme espace de ressourcement et de détente pour la population. Toutefois, le critère acoustique permettant de les désigner comme « calme » n'a pas été déterminé, ainsi que d'éventuelles actions de préservation de ces zones. Des discussions vont être menées avec les différents acteurs dans les années à venir afin d'aboutir à une définition pour les prochaines révisions du PPBE.

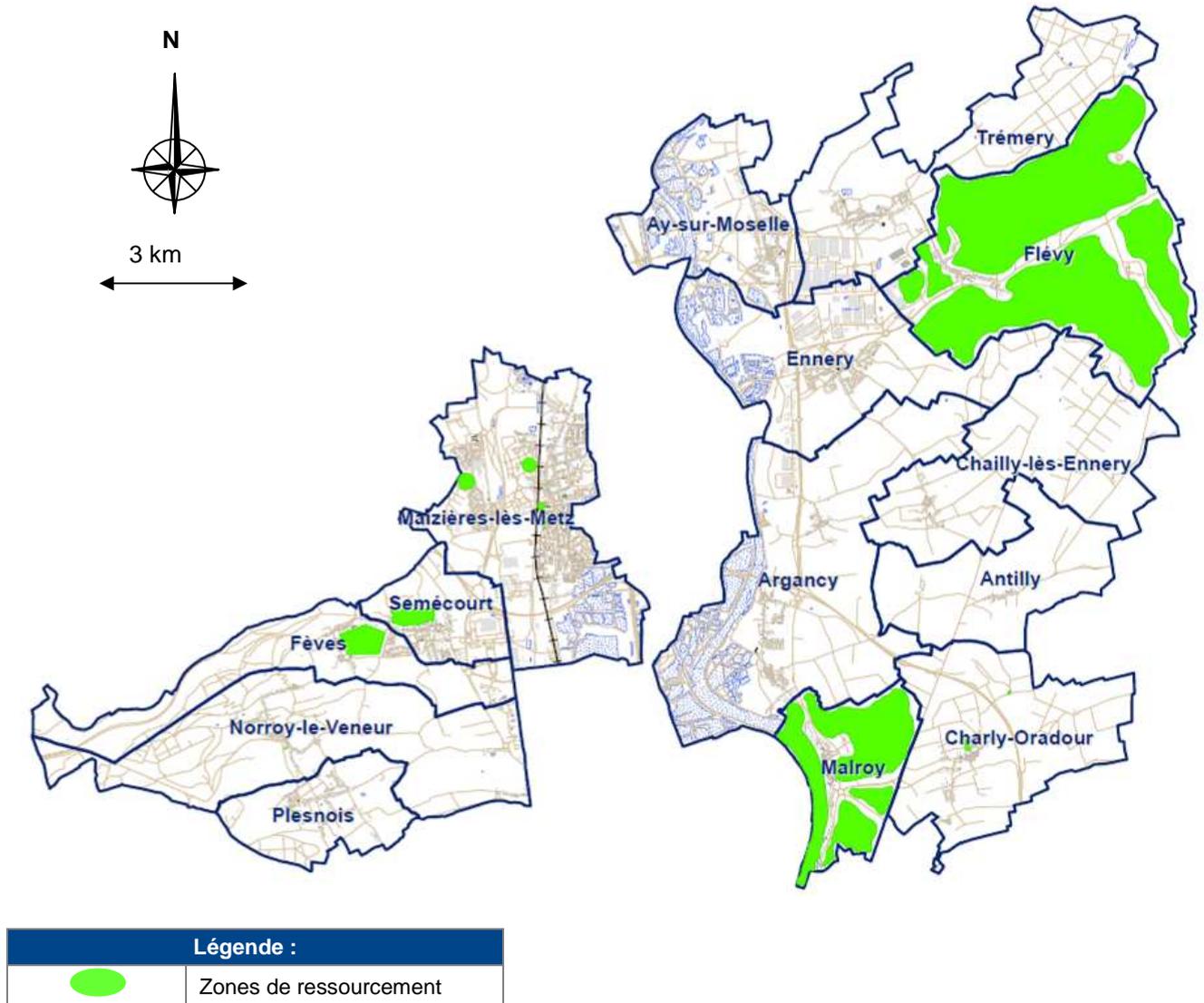
La liste et la carte des zones évoquées sont présentées ci-dessous.

#### Planche 7 - Liste des zones de ressourcement

Commune	Suggestion
Chailly-lès-Ennery	Zone de loisirs section J Parcelle 275 – 49,05 Ares.* Zone de détente section J Parcelle 274 – 88,18 Ares.*
Charly-Oradour	Parc du château avec un petit bois. Aire de pique-nique et parking stationnement « piste verte » en sortie de village.
Fèves	Zone verte au Sud du Village. Chemins rénovés.*
Flévy	Zones agricoles et forestières.
Maizières-lès-Metz	Zones actuelles : <ul style="list-style-type: none"> <li>● Parc Dany Mathieu – rue du 4 septembre.</li> <li>● Coulée verte – ZAC Val Mainera.</li> <li>● Bois des Ecart.</li> </ul> Zone en projet : <ul style="list-style-type: none"> <li>● Projet de Parc urbain à l'arrière de la mairie.</li> </ul> Proposition de définition : « une zone calme est un espace extérieur qui dégage un sentiment de quiétude, arboré et sans visibilité sur les réseaux viaires même si on perçoit le son réduit du trafic induit par ces voies. »
Malroy	Aucune zone du village n'est touchée par des nuisances sonores.
Norroy le Veneur	Un jardin nommé « Jardin du Clos du Vémont » a été aménagé par une association 'De Feuilles en Fleurs' aux abords de l'église. Eloigné de toute route et des bruits de la circulation, il est un lieu de repos privilégié.
Semécourt	Un parc de loisirs a été réalisé il y a une douzaine d'année. Maintien absolu en zone calme.
Plesnois	Terrain de jeux et détente rue de la Fontaine.

\* : zones qui n'ont pas pu être cartographiées.

### Planche 8 - Carte des zones de ressourcement



### 3.3 Anticipation de l'évolution du territoire

---

#### 3.3.1 Encadrement législatif

---

La législation encadre à différents niveaux décisionnels les modifications de l'environnement sonore d'un territoire, dans l'objectif de préservation de la population et des bâtiments sensibles.

- Ainsi la protection des bâtiments déjà présents avant l'implantation d'infrastructures routières ou ferroviaires nouvelles (ou modifications jugées conséquentes) est du ressort du maître d'ouvrage de la voirie. Des niveaux maximums admissibles pour la contribution sonore de l'infrastructure nouvelle sont fixés par l'arrêté du 5 mai 1995.
- La protection de nouveaux bâtiments construits le long d'une infrastructure de transport existante est du ressort du constructeur. La commune a un rôle d'information lors de la fourniture du permis de construire des indications contenues dans le classement des infrastructures de transport arrêté par le Préfet et annexé au PLU. Des prescriptions d'isolation des bâtiments sont formulées.
- La protection des riverains situés à proximité d'aéroports ou aérodromes classés par les services de l'Etat est associée à deux aspects : subventionnement à la mise en place d'isolation des bâtiments déjà présents dans des zones jugées soumises au bruit et limitation à l'urbanisation nouvelle dans des zones potentiellement soumises au bruit actuel et futur. Le certificat d'urbanisme fourni par la commune doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.
- Les niveaux sonores relevés chez les riverains d'activités classées ICPE – installations classées pour la protection de l'environnement font l'objet d'une surveillance régulière. Des seuils admissibles sont fixés dans les arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exploiter propre à chaque installation et contrôlés. Des actions de rattrapage doivent être réalisées par le gestionnaire du site dans le cas de dépassements. Les services de l'Etat (DREAL) sont informés des résultats et assurent le suivi des dossiers.

Dans l'ensemble des cas de constructions de nouveaux bâtiments, la commune a pouvoir, via ses documents d'urbanisme de faire en sorte de n'exposer plus de population à des sources de bruit connues ou prévisibles.

#### 3.3.2 Recommandations pour les projets prévus

---

Dans le cadre de ce plan, est étudiée ci-dessous la sensibilité acoustique des projets prévus ces 5 prochaines années.

Trois projets d'aménagement du territoire ont été signalés :

- Mise à 2x2 voies de la D112F.
- Réaménagement de la ZAC Euro Moselle Nord, en cours de procédure de concertation.
- Ecoquartier d'Ay sur Moselle, en cours de définition.

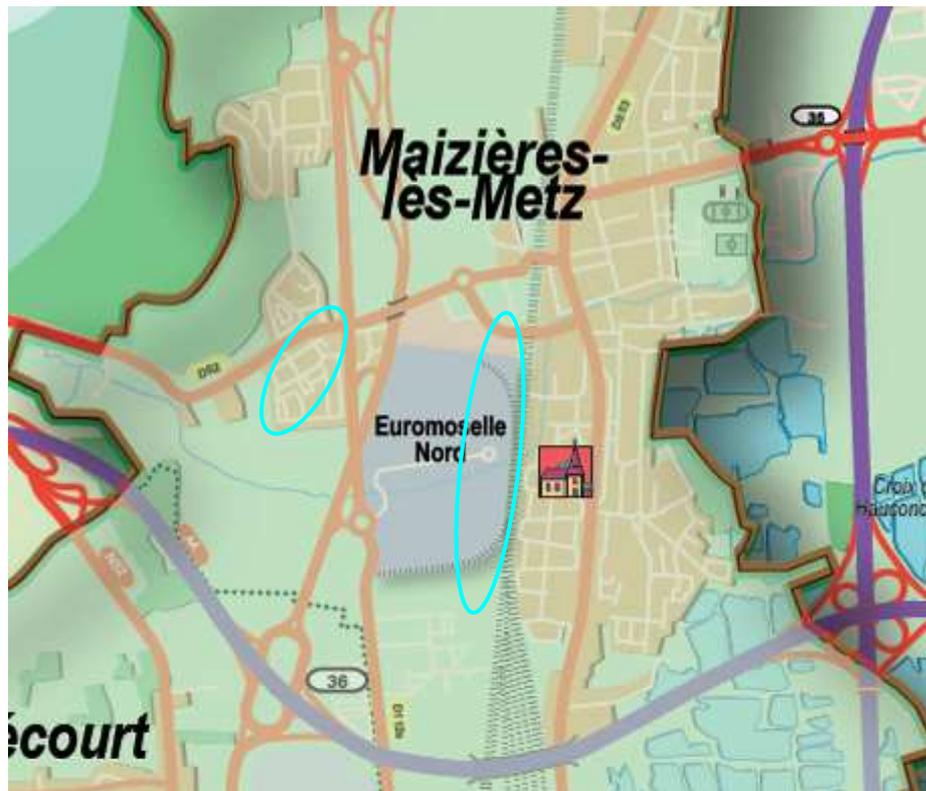
#### **Mise à 2x2 voies de la D112F**

Les obligations acoustiques associées à l'évolution de la voirie seront mises en œuvre par le Département. Une étude d'impact acoustique sera menée. Les objectifs de niveaux sonores chez les riverains y seront rappelés et des mesures seront mises en place pour les respecter.

## Réaménagement de la ZAC Euro Moselle Nord

Dans le cas de la ZAC, l'analyse de son emplacement permet d'apporter quelques éléments de recommandations, à défaut d'être plus précis en l'absence des plans d'aménagements définitifs :

- Les aménagements de la zone sont pour l'instant relativement éloignés des premières habitations, situées de l'autre côté de la voie ferrée et au Nord Ouest de la zone (en turquoise sur le plan ci-dessous). Selon les activités prévues, une attention particulière devra être menée afin de ne pas créer de nouvelles nuisances pour ces populations, ni pour de futurs bâtiments d'habitations dans des zones proches. D'autre part, la construction de nouveaux bâtis à proximité de la voie ferrée, va contribuer à la réflexion du bruit ferroviaire vers les bâtiments déjà présents le long de la voie. Une attention particulière devra être portée sur les matériaux utilisés pour la construction (plutôt absorbants que réfléchissants).



Légende	
	Zones où se trouvent les bâtiments les plus proches potentiellement habités

- La zone est située à proximité des autoroutes A4 et A31, mais également desservie par la voie ferrée. L'exploitation de la voie ferrée (fret) pour des transports remplaçant des poids lourds routiers pourrait avoir un aspect bénéfique sur les déplacements locaux.

### Ecoquartier d'Ay sur Moselle

Le projet d'éco-quartier ou de quartier durable consiste en la création d'un quartier urbain qui s'inscrit dans une perspective de développement durable : il devra réduire au maximum l'impact sur l'environnement, favoriser le développement économique, la qualité de vie, la mixité et l'intégration sociale. Il sera situé le long de la RD1, comme le plan ci-contre l'indique.

Les aménagements prévus tiennent d'ores et déjà compte des nuisances acoustiques provenant de la RD1. Une zone « tampon » entre la voie et les premiers bâtiments, constituée de jardins, est prévue.

La création d'un écran végétal est ainsi prévue le long de la voie. Afin d'avoir une efficacité acoustique, l'écran végétal devra être constitué d'un merlon, a minima, l'impact acoustique d'arbres seuls étant nul.

A la charge du constructeur, les bâtiments devront être isolés conformément à l'arrêté préfectoral de classement des infrastructures de transport terrestres en vigueur, puisque la zone du projet est incluse dans les secteurs affectés par le bruit de la D1.



### 3.4 Estimation du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues

Seule l'action de mise en place d'un écran et merlon le long de l'A4 à Argancy peut permettre de quantifier une diminution de personnes exposées. En effet la zone à enjeux Argancy\_Route qui concernait 3 bâtiments devrait être résorbée.

Il est nécessaire d'attendre les éléments du PPBE du Département pour quantifier le gain sur les autres axes.

Les actions de traitement du bruit ferroviaire n'ont, à ce jour, pas été arrêtés, ainsi le gain n'est pas quantifiable pour cette première version du PPBE de la CCMLM.

Il est supposé que les projets d'aménagements prévus ne créeront pas de nouvelles populations impactées.

## 4. Suivi du PPBE

---

Le suivi des actions sera réalisé annuellement par la CCMLM. Un bilan sera présenté lors de la mise à jour du document.

L'avancée de la mise en place des actions fera l'objet d'une présentation régulière au sein de l'Observatoire Départemental du Bruit afin d'assurer un partage de l'information avec les partenaires.

## Annexe 1. Bilan des renouvellements d'enrobés réalisés par le Département

---

Type d'axe	Nom de l'axe	Nature*	Date	Commune
ROUTE	D2	ES	1994	ANTILLY
ROUTE	D2	BB	2006	ANTILLY
ROUTE	D2	BBTM	1998	ANTILLY
ROUTE	D2	BB	2003	ANTILLY
ROUTE	D52	BBTM	1997	ANTILLY
ROUTE	D52	ES	2005	ANTILLY
ROUTE	D52	BB	1999	ANTILLY
ROUTE	D67D	BBM	1998	ANTILLY
ROUTE	D1	ECF	2005	ARGANCY
ROUTE	D1	BB	2008	ARGANCY
2X2 VOIES	D1	BB	2008	ARGANCY
2X2 VOIES	D1	BB	2009	ARGANCY
2X2 VOIES	D1	BB	2008	ARGANCY
ROUTE	D1A	ES	1990	ARGANCY
ROUTE	D1A	ECF	1988	ARGANCY
ROUTE	D1A	ECF	1988	ARGANCY
ROUTE	D52	BBM	2006	ARGANCY
ROUTE	D52	DEF	2005	ARGANCY
GIRATOIRE	D1	BB	2005	ARGANCY
GIRATOIRE	D1	BB	2009	ARGANCY
VOIE GAUCHE 2X2 VOIES	D1	BB	2008	ARGANCY
VOIE GAUCHE 2X2 VOIES	D1	BB	2008	ARGANCY
2X2 VOIES	D1	BB	2008	AY-SUR-MOSELLE
2X2 VOIES	D1	BB	1992	AY-SUR-MOSELLE
ROUTE	D1	BB	1992	AY-SUR-MOSELLE
ROUTE	D1	BB	1991	AY-SUR-MOSELLE
ROUTE	D1	BBTM	2001	AY-SUR-MOSELLE
ROUTE	D55	BB	1999	AY-SUR-MOSELLE
ROUTE	D55	BBM	1998	AY-SUR-MOSELLE
ROUTE	D55	BBM	1999	AY-SUR-MOSELLE
ROUTE	D55	BB	2009	AY-SUR-MOSELLE
ROUTE	D55	BB	2009	AY-SUR-MOSELLE
ROUTE	D55	BB	2009	AY-SUR-MOSELLE
ROUTE	D55	ECF	2009	AY-SUR-MOSELLE
ROUTE	D8BIS	ECF	2010	AY-SUR-MOSELLE
ROUTE	D8BIS	BB	2010	AY-SUR-MOSELLE
GIRATOIRE	D1	BB	2008	AY-SUR-MOSELLE
GIRATOIRE	D1	BB	2008	AY-SUR-MOSELLE
GIRATOIRE	D55	BB	2008	AY-SUR-MOSELLE
GIRATOIRE	D55	BB	2009	AY-SUR-MOSELLE
VOIE GAUCHE 2X2 VOIES	D1	BB	2008	AY-SUR-MOSELLE
VOIE GAUCHE 2X2 VOIES	D1	BB	2008	AY-SUR-MOSELLE
ROUTE	D2	BB	2003	CHAILLY-LES-ENNERY
ROUTE	D52	DEF	2005	CHAILLY-LES-ENNERY
ROUTE	D52	BB	1993	CHAILLY-LES-ENNERY
ROUTE	D52	BBTM	1997	CHAILLY-LES-ENNERY
ROUTE	D52	BB	2008	CHAILLY-LES-ENNERY
ROUTE	D52	BBTM	1997	CHAILLY-LES-ENNERY

Type d'axe	Nom de l'axe	Nature*	Date	Commune
ROUTE	D2	ES	1994	CHARLY-ORADOUR
ROUTE	D67A	BBM	1998	CHARLY-ORADOUR
ROUTE	D67A	BBM	2008	CHARLY-ORADOUR
ROUTE	D67A	ES	2009	CHARLY-ORADOUR
2X2 VOIES	D1	BB	2008	ENNERY
2X2 VOIES	D1	BB	2008	ENNERY
2X2 VOIES	D1	BB	2008	ENNERY
ROUTE	D52	BB	2004	ENNERY
ROUTE	D52	BBM	2008	ENNERY
ROUTE	D52	BBM	2008	ENNERY
ROUTE	D52	BB	1998	ENNERY
ROUTE	D52	BB	1998	ENNERY
ROUTE	D52	BB	1998	ENNERY
ROUTE	D52	BB	1998	ENNERY
ROUTE	D52	BBTM	1999	ENNERY
ROUTE	D52	BBM	2006	ENNERY
ROUTE	D52C	BB	1995	ENNERY
ROUTE	D52C	BB	1995	ENNERY
ROUTE	D52C	BB	1995	ENNERY
ROUTE	D52C	BBTM	1999	ENNERY
ROUTE	D52C	ES	1986	ENNERY
ROUTE	D52D	BB	1995	ENNERY
GIRATOIRE	D1	BB	2010	ENNERY
GIRATOIRE	D1	BB	2000	ENNERY
GIRATOIRE	D52C	ES	1990	ENNERY
VOIE GAUCHE 2X2 VOIES	D1	BB	2008	ENNERY
ROUTE	D112B	BBTM	1999	FEVES
ROUTE	D112B	BBTM	1999	FEVES
ROUTE	D112B	BB	2001	FEVES
ROUTE	D112B	BB	2001	FEVES
ROUTE	D112B	BBTM	2008	FEVES
ROUTE	D112B	ES	2009	FEVES
ROUTE	D52	BBTM	2005	FEVES
ROUTE	D52	BBTM	2005	FEVES
ROUTE	D52	BBTM	2005	FEVES
ROUTE	D652	BB	2007	FEVES
ROUTE	D652	BB	1987	FEVES
2X2 VOIES	D652	BB	1987	FEVES
2X2 VOIES	D652	ES	2000	FEVES
ROUTE	D7	BBM	2008	FEVES
GIRATOIRE	D652	BB	2008	FEVES
VOIE GAUCHE 2X2 VOIES	D652	ES	2000	FEVES
ROUTE	D52C	ES	1986	FLEVY
ROUTE	D52C	BBTM	1999	FLEVY
ROUTE	D52C	BBTM	1999	FLEVY
ROUTE	D55	BBTM	1998	FLEVY
ROUTE	D55	BBTM	1999	FLEVY
ROUTE	D55	BBTM	1999	FLEVY
ROUTE	D55	BBTM	1999	FLEVY

Type d'axe	Nom de l'axe	Nature*	Date	Commune
ROUTE	D55	ES	2009	FLEVY
BRETELLE	D112F	BBTM	2007	MAIZIERES-LES-METZ
BRETELLE	D112F	BBTM	2007	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D112E	BB	2005	MAIZIERES-LES-METZ
2X2 VOIES	D112F	BBTM	2004	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D112F	BBTM	2004	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D112F	BB	1996	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D153D	BBTM	2000	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D153L	BBTM	2000	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D52	ES	1988	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D52	ES	1988	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D52	BBTM	1993	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D52	BBTM	2003	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D52	BBTM	2003	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D953	BBTM	2005	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D953	BBTM	2003	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D953	BBTM	2003	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D953	BBTM	2003	MAIZIERES-LES-METZ
BRETELLE	D112F	BB	1988	MAIZIERES-LES-METZ
BRETELLE	D112F	BB	1988	MAIZIERES-LES-METZ
GIRATOIRE	D112E	BB	2005	MAIZIERES-LES-METZ
GIRATOIRE	D112E	ES	1990	MAIZIERES-LES-METZ
GIRATOIRE	D52	BB	2009	MAIZIERES-LES-METZ
GIRATOIRE	D52	BB	2003	MAIZIERES-LES-METZ
GIRATOIRE	D953	BBTM	2003	MAIZIERES-LES-METZ
VOIE GAUCHE 2X2 VOIES	D112F	BBTM	2004	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE GAUCHE	D112F	BBTM	2004	MAIZIERES-LES-METZ
ROUTE	D1	ECF	2005	MALROY
ROUTE	D2	ES	2002	MALROY
ROUTE	D2	BB	2002	MALROY
ROUTE	D2	BB	2001	MALROY
ROUTE	D2	ES	1994	MALROY
ROUTE	D2B	ES	2003	MALROY
ROUTE	D67A	ES	2009	MALROY
ROUTE	D69C	BBTM	2002	MALROY
GIRATOIRE	D1	BB	2005	MALROY
ROUTE	D50	ES	2003	NORROY-LE-VENEUR
ROUTE	D50	BB	2009	NORROY-LE-VENEUR
ROUTE	D50	BB	2009	NORROY-LE-VENEUR
ROUTE	D50	BB	2009	NORROY-LE-VENEUR
ROUTE	D50	BB	1993	NORROY-LE-VENEUR
ROUTE	D50	BBTM	1997	NORROY-LE-VENEUR
ROUTE	D50	ECF	2005	NORROY-LE-VENEUR
ROUTE	D652	BB	2007	NORROY-LE-VENEUR
ROUTE	D7	BBM	2008	NORROY-LE-VENEUR
GIRATOIRE	D50	BB	2006	NORROY-LE-VENEUR
GIRATOIRE	D652	BB	2007	NORROY-LE-VENEUR
GIRATOIRE	D652	BB	2007	NORROY-LE-VENEUR
ROUTE	D50	ES	2003	PLESNOIS

Type d'axe	Nom de l'axe	Nature*	Date	Commune
ROUTE	D50	ECF	2003	PLESNOIS
ROUTE	D50	ECF	2003	PLESNOIS
ROUTE	D50	ES	2003	PLESNOIS
ROUTE	D50B	BBTM	1997	PLESNOIS
ROUTE	D50B	BBTM	1997	PLESNOIS
ROUTE	D112B	BBTM	1999	SEMECOURT
ROUTE	D112B	BBTM	1999	SEMECOURT
ROUTE	D112E	BB	2005	SEMECOURT
2X2 VOIES	D112F	BBTM	2004	SEMECOURT
2X2 VOIES	D652	ES	2000	SEMECOURT
ROUTE	D652	BB	2010	SEMECOURT
GIRATOIRE	D112B	BBTM	1999	SEMECOURT
GIRATOIRE	D112E	BB	2005	SEMECOURT
VOIE GAUCHE 2X2 VOIES	D112F	BBTM	2004	SEMECOURT
VOIE GAUCHE 2X2 VOIES	D652	ES	2000	SEMECOURT
ROUTE	D55	ECF	2009	TREMERY
ROUTE	D55	BB	2009	TREMERY
ROUTE	D55	BB	2009	TREMERY
ROUTE	D55	BB	2009	TREMERY
ROUTE	D55	BBTM	1998	TREMERY
ROUTE	D55H	BB	1998	TREMERY
GIRATOIRE	D55	BB	2009	TREMERY

**\*Légende Nature :**

ES : Enduit superficiel

BB : Béton bitumineux

BBM : Béton bitumineux mince

BBTM : Béton bitumineux très mince

ECF : Enrobé coulé à froid

DEF : Enrobés denses à froid

## Annexe 2. Eléments du PPBE proposé par RFF à échelle départementale – extraits

---

## Actions passées :

### La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes

L'article L571-10 du code de l'environnement concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit au voisinage d'infrastructures de transports terrestres nuisances. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-32 à R571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore. Ce classement sonore concerne toutes les routes écoulant plus de 5000 véh/j et toutes les voies ferrées écoulant plus de 50 trains/j, c'est à dire toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne.

Dans le département du Moselle, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en 1999 (arrêté préfectoral du 25 juin 1999).

Parallèlement l'État a engagé en 2001 le recensement des situations d'exposition critique au bruit des infrastructures de transports terrestres du réseau routier et ferroviaire national, destiné à disposer d'un inventaire des Points Noirs du Bruit. On dispose aujourd'hui de cet inventaire contenu dans l'observatoire départemental du bruit ferroviaire.

Parallèlement à cette identification, plusieurs actions curatives ont été menées depuis 1998 le long des réseaux routiers et ferroviaires nationaux sur le département :

### Réseau ferroviaire :

Les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l'objet de nombreuses études depuis plusieurs décennies afin de mieux comprendre les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser et le prévoir, et de mieux le réduire.

Le bruit ferroviaire se compose de plusieurs types de bruit : le bruit de traction généré par les moteurs et les auxiliaires, le bruit de roulement généré par le contact roue/rail et le bruit aérodynamique. Localement peuvent s'ajouter des bruits de points singuliers comme les ouvrages d'art métalliques, les appareils de voie (aiguillages) ou encore les courbes à faible rayon.

Le poids relatif de chacune de ces sources varie essentiellement en fonction de la vitesse de circulation ; A faible vitesse (<60 km/h) les bruits de traction sont dominants, entre 60 et 300 km/h le bruit de roulement constitue la source principale et au delà de 300 km/h les bruits aérodynamiques deviennent prépondérants.

L'émission sonore d'une voie ferrée résulte d'une combinaison entre le matériel roulant géré par les opérateurs ferroviaires et l'infrastructure gérée par RFF. Sa réduction pourra nécessiter des actions sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur l'exploitation, voire une combinaison de ces actions.

➤ les solutions traditionnelles de réduction du bruit ferroviaire

*Actions sur les infrastructures existantes*

Les grandes opérations de renouvellement, d'électrification, de simplification du réseau ferroviaire sont porteuses d'actions favorables à la réduction du bruit ferroviaire.

Le remplacement d'une voie usagée ou d'une partie de ses constituants (rails, traverses, ballast) par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit. Ainsi l'utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés il y a encore 30 ans. L'utilisation de traverses béton réduit également les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des traverses bois.



Rails courts sur traverses bois



Longs Rails soudés sur traverses béton

En plus du renouvellement de voie qui les accompagnent couramment, les opérations d'électrification des lignes permettent la circulation de matériels roulants électriques moins bruyants que les matériels à traction thermique.

Le tableau ci-dessous précise par année depuis 2003 les sections qui ont bénéficié d'un renouvellement voie-ballast (RVB).

Ligne	Longueur (m)	Voie	Gare amont	Gare aval	Année de réalisation
180000	7045+10606	1 bis et 2 bis	Woippy	Thionville	2003
180000	1065+968	1 bis et 2 bis	Woippy	Thionville	2006
140000	9543	2	Morhange	Rémilly	2006
172000	9106	1 et 2	Cocheren	Frontière	2006
140000	2537	1 et 2	Berthelmin	Bénestroff	2006
178000	30927	1 et 2	Thionville	Apach	2007
180000	5500+5500	1 bis et 2 bis	Woippy	Thionville	2007
204000	64600	1 et 2	Lamouilly	Hayange	2008
180000	5903	1	Hagondange	Uckange	2009
180000	5893	2	Hagondange	Uckange	2009

D'autre part, la SNCF réalise des travaux de meulage des rails dit "SPENO" (suppression de l'usure ondulatoire de la surface de roulement) pour réduire la vitesse de dégradation du nivellement mais cela a l'avantage également de réduire le bruit de passage des trains. Deux campagnes ont eu lieu en 2007 et en 2011 et des campagnes sont menées tous les 3 ans environ.



Train meuleur de rails (Scheuchzer S.A.)

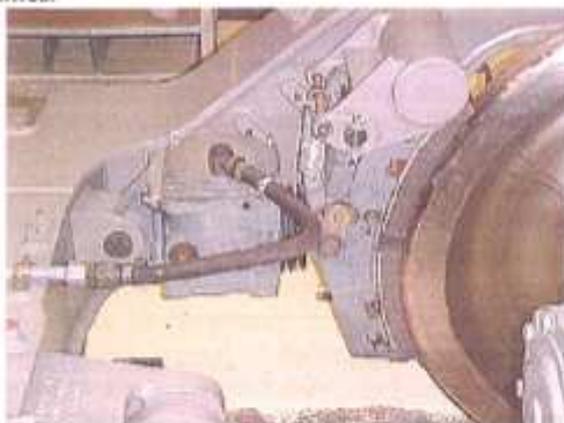
*Actions sur les projets d'aménagement d'infrastructures existantes et de lignes nouvelles*

Les aménagements de lignes nouvelles bénéficient d'une conception technique qui permet grâce à un axe en plan et un profil en long optimisés de limiter leur impact acoustique.

Malgré une conception géométrique optimisée, si les seuils réglementaires risquent d'être atteints ou dépassés, RFF est tenu de mettre en place des mesures de réduction adaptées qui peuvent prendre la forme de protections passives (écrans ou modelés acoustiques) ou de renforcement de l'isolation des façades. Une protection par écran ou modelé permet d'obtenir une réduction de 5 à 12dB(A) en fonction du site. L'aménagement de voies existantes (comme la création d'une 3ème voie, ...) est aussi l'occasion d'améliorer la situation acoustique pré-existante.

*Actions sur le matériel roulant*

La généralisation du freinage par disque sur les remorques TGV et la mise en place de semelles de freins en matériau composite sur les motrices TGV ont permis de réduire de -10dB(A) sur 10 ans le bruit de circulation des rames.



Frein à disque

La mise en place de semelles de frein en matériau composite sur les autres types de matériel roulant (doublé d'un dispositif anti-enrayeurs similaire à l'ABS de nos voitures) permet d'obtenir une baisse de -3 à -6 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels.

➤ Les solutions de réduction du bruit ferroviaire innovantes :

Parallèlement aux solutions traditionnelles régulièrement mises en œuvre, RFF participe à plusieurs programmes de recherche français ou européens qui proposent aujourd'hui de nouvelles pistes techniques intéressantes pour réduire le bruit ferroviaire.

*Actions sur les infrastructures existantes :*

Les ouvrages d'art métalliques bruyants qui n'ont pas encore atteint leur fin de vie et qui ne seront pas renouvelés dans un avenir proche peuvent faire l'objet d'un traitement correctif acoustique particulier. Des travaux de recherches récents menés conjointement par la SNCF pour le compte de RFF ont permis d'établir une méthodologie fiable pour la caractérisation et le traitement des ponts métalliques du réseau ferré national. Quelques ouvrages ont bénéficié de ces solutions qui consistent notamment à poser des absorbeurs dynamiques sur les rails et sur les platelages (dispositif placé en bordure du rail dont le rôle est d'absorber les vibrations), le remplacement des systèmes d'attache des rails et la mise en place d'écrans acoustiques absorbants.

RFF a engagé un programme de recherche spécifique pour réduire le bruit des triages qui provoquent un crissement aigu lié au frottement de la roue sur le rail freineur. Plusieurs solutions ont été expérimentées comme la pose d'écran acoustique au droit des freins de voie, l'injection d'un lubrifiant ou encore la mise en œuvre d'un rail freineur rainuré en acier. Mais ces solutions ont soit été abandonnées (lubrifiants) soit ne sont pas encore opérationnelles.



*Rail freineur (gare d'Antwerpen)*

*Sur le matériel roulant :*

RFF participe au programme de recherche européen Silent Freight (relatif au matériel fret roulant) qui a pour objectifs de réduire les bruits de roulement en optimisant la dimension, le profil ou la composition de la roue (diamètre réduit, rigidité de la toile, roue perforée, bandage élastomère entre jante et toile, absorbeurs dynamiques sur roue, pose de systèmes à jonc après usinage d'une gorge, ...), en plaçant des dispositifs de sourdine ou de carénage au niveau du bas de caisse des trains.



*Exemples de roues optimisées*

RFF a également mis au point une solution d'écran bas d'une hauteur inférieure à 1m, placé très près du rail. Cette solution non encore homologuée en France montre son intérêt lorsqu'elle est combinée à un carénage du bas de caisse des trains, mais ne permet pas de réaliser pour le moment certaines actions de maintenance des voies.

## Actions prévues :

### **Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2008 et 2013**

L'État s'engage à poursuivre les actions préventives engagées depuis 1998.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui feront l'objet d'une enquête publique au cours des cinq prochaines années respecteront les engagements introduits par l'article L571-9 du code de l'environnement. C'est notamment le cas pour le projet de ligne à grande vitesse Est-européenne 2<sup>ème</sup> phase.

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, la DDT et la Direction Régionale de RFF s'engage à réexaminer au minimum tous les 5 ans et donc pendant la période de mise en œuvre du présent PPBE, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et de proposer le cas échéant au Préfet une révision des arrêtés de classement. L'étude du réexamen du classement sonore des voies ferrées a été terminée en 2011, la prise de l'arrêté est en cours. Les communes concernées par cette révision seront consultées avant l'approbation des nouveaux arrêtés et devront intégrer le nouveau classement dans leur PLU par simple mise à jour.

Parallèlement, l'État et ses cofinanceurs s'engagent à réaliser plusieurs actions curatives indispensables pour réduire l'exposition sonore des personnes les plus exposées au voisinage de son réseau.

#### **Sur le réseau ferroviaire :**

- Actions sur le matériel roulant existant par la mise en service de matériel moins bruyant (remplacement à terme de 2015 des trains CORAIL, les motrices BB22500 et les autorails X4750 par des rames Regiolis)
- Actions sur les infrastructures existantes par le renouvellement de la voie

Ligne	Longueur (m)	Voie	Gare amont	Gare aval	Année de réalisation
140000	6932	1 et 2	Berthelmin	Bénestroff	2011
070000	Renouvellement appareil de voie		Réding	Réding	2011
089000	23500	1 et 1bis	Lérouville	Ars sur Moselle	2012
174000	62253	2	Freistroff	Hergarten Falck	2013
204000	60728	1 et 2	Longuyon	Thionville	2013
192000	14214	1bis et 2 bis	Metz-Sablon	Metz-gare	2014
089000	36800	2 et 2 bis	Lérouville	Ars sur Moselle	2014

## Annexe 3. Principes d'actions correctives au bruit routier

---

En dehors des actions préventives (réduire le trafic automobile, l'éloigner des zones urbanisées, inversement ne pas construire à proximité des voies circulées, ...), différents principes d'actions peuvent être mis en place afin de diminuer l'impact sonore d'une route :

- Les actions à la source : renouvellement de revêtement, diminution de vitesses.
- Les actions sur le chemin de propagation : écran ou butte de terre.
- Les actions sur les récepteurs : isolation acoustique des façades des bâtiments sensibles, même si ce type d'action présente le désavantage de ne pas protéger les parties extérieures.

## Actions à la source

Les paramètres qui ont une influence sur le bruit routier sont : le débit de véhicules, la part importante de poids-lourds dans le trafic, la vitesse de circulation, le type d'écoulement du trafic (fluide, accéléré, décéléré), le type de revêtement (chaussée pavée, enrobé acoustique, bitume...) ainsi que la pente de la voirie.

En milieu urbain, le débit, le type d'écoulement du trafic et la vitesse sont prépondérants. Ainsi, une division par deux du trafic induit une diminution de 3 dB(A) du niveau sonore. De même, le passage d'une circulation pulsée à une circulation fluide permet de gagner environ 3 dB(A) sur les niveaux de bruit, et également de supprimer les embouteillages aux carrefours tout en maintenant une vitesse modérée (inférieure ou égale à 30 km/h) dans les zones sensibles.

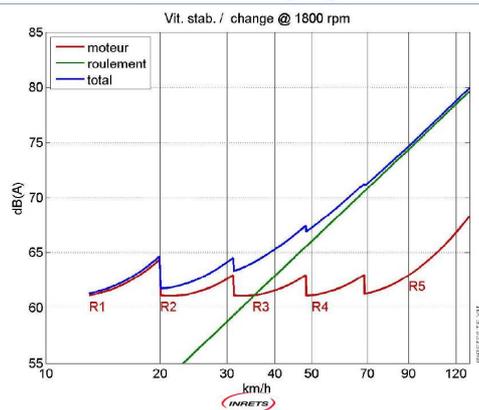


La réflexion plus globale sur le Plan de Déplacements Urbains qui vise à promouvoir l'usage des modes doux de circulations et à réduire la place de la voiture en ville permettra de réduire l'impact sonore de certains axes.

**La diminution des niveaux sonores liée à la réduction des vitesses** est quant à elle variable selon la vitesse considérée. Les études menées par l'INRETS<sup>2</sup> au sujet des effets de la vitesse sur l'environnement sonore sont présentées de manière synthétique dans le schéma suivant (source INRETS).

### Émission acoustique d'un VL fonction de la vitesse

(valeur maximale au passage)



**A 50 km/h** le bruit de roulement est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 67 dB(A).

**A 30 km/h**, le bruit moteur est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 64 dB(A).

Ainsi, une réduction des vitesses de 90 km/h à 70 km/h induit une perception plus forte du bruit moteur des véhicules mais une diminution du bruit de l'ordre de 2 dB(A).

Il faut noter qu'un giratoire ne sature pas jusqu'à 4 000véh/h sur la voie principale et 2 000véh/h sur les voiries annexes.

Dans certaines situations, les revêtements de chaussée peu bruyants peuvent constituer une alternative aux protections de type écran ou à l'isolation acoustique des façades. Un revêtement acoustique sera performant au delà de 50 km/h dès lors que le bruit de roulement est prépondérant sur le bruit moteur, ce qui est le cas pour la majorité des voies du PPBE.

Dans d'autres situations, une politique de maintenance adaptée au niveau de trafic du réseau concerné et à la pérennité des revêtements routiers existants peut permettre de limiter le bruit à la source lié au contact pneumatique-chaussée.

Le tableau suivant indique de manière synthétique le coût et le gain acoustique lié aux solutions proposées les plus adaptées dans le cadre du présent PPBE. La fluidification du trafic par le plan de déplacement est en cours.

<sup>2</sup> INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

### Impact lié aux actions de réduction du bruit à la source :

Solution	Coût	Gain acoustique
Diminution de vitesse	Panneaux de signalisation, des éventuels aménagements de chaussée (ralentisseurs, chicanes, etc.) et du coût horaire des personnes chargées de l'aspect administratif de cette modification.	<b>3 à 5 dB(A)</b> Le gain est plus important si le taux de poids-lourds est faible. Le gain est d'autant plus significatif que la réglementation s'accompagne de dispositif d'incitation à réduire la vitesse.
Modification de chaussée	Le surcoût est variable de 5 à 30% par rapport à un enrobé classique. Le coût d'un enrobé acoustique est de l'ordre de 70€/m <sup>2</sup> mais ce chiffre est variable selon l'enrobé choisi, le linéaire traité, les conditions locales de mise en place... Il faut également prévoir les coûts d'entretien pour la pérennité des performances acoustiques.	Gain local de 3 à 9 dB(A) selon les vitesses et le type d'enrobé.

### Actions sur la propagation

Les actions sur la propagation se traduisent par la mise en place de solutions lourdes de type écran antibruit, ou merlon paysager voire urbanisme écran.

Pour cela il est nécessaire de tenir compte de la topographie du terrain. Une largeur d'emprise minimale est nécessaire en tenant compte d'une distance de sécurité entre la route et la protection.

### Impact lié aux actions de réduction du bruit sur le chemin de propagation :

Solution	Coût	Gain acoustique
Butte de terre	Coût moyen de 15€ HT du mètre carré à ajouter au coût d'acquisition des terrains d'implantations et un entretien courant.	De 2 à 12 dB(A) Variable selon la position du récepteur et de la source par rapport à l'écran.
Ecran acoustique	Coût moyen de 500€ HT du mètre carré fourni posé, mais des différences sont remarquables selon les matériaux et quantités prévues.	

#### Impact acoustique de la végétation :

L'efficacité acoustique d'une simple rangée d'arbres est quasi-nulle d'un point de vue acoustique. Il faudrait une végétation très dense sur plusieurs dizaines de mètres pour pouvoir gagner 1 à 3 dB(A).

Toutefois, la plantation de végétation peut avoir un effet positif sur la perception des riverains, en masquant visuellement la source de bruit à l'origine des nuisances. L'acceptation de la source de bruit peut alors être meilleure même s'il n'y a pas réduction du niveau sonore.

## Actions sur le récepteur

Dans le cas où les traitements à la source ne permettent pas d'atteindre les niveaux d'isolation suffisants, le traitement des façades constitue en complément nécessaire.

Pour les bâtiments isolés, le traitement de façade peut être privilégié.

Dans le cadre du Classement Sonore des Infrastructures de transports terrestres, annexé au Plan Local d'Urbanisme, les constructeurs doivent tenir compte de niveaux sonores pour la conception de l'isolement acoustique des bâtiments inclus dans les secteurs affectés. L'arrêté ministériel du 30 mai 96, version consolidée d'avril 2009, définit dans ses articles 5 à 9, l'isolement acoustique minimum pour les bâtiments d'habitations ou sensibles.



Les travaux de type renforcement de l'isolation acoustique des façades exposées entrent souvent dans un cadre plus général de réhabilitation (type programme Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat), où la fonction acoustique est partiellement « masquée » dans le projet global.

Pour améliorer l'isolation d'une façade vis-à-vis des bruits extérieurs, la fenêtre est le 1<sup>er</sup> élément à examiner. En effet, les performances acoustiques des fenêtres sont généralement faibles comparées à celle des murs. Cependant, elles ne sont pas toujours seules en cause. Il convient également d'évaluer les autres voies de transmission : les murs, les éléments de toiture et leur doublage, les coffres de volets roulants, les différents orifices et ouvertures en liaison directe avec l'extérieur (ventilation, conduits...).

D'un point de vue acoustique, une double fenêtre est plus performante qu'un double vitrage vis-à-vis des bruits de l'extérieur.

Attention ! Le renforcement de l'isolation de l'enveloppe d'un bâtiment peut avoir un impact important sur la perception des bruits intérieurs. Ceux-ci peuvent émerger plus fortement et se révéler parfois plus gênants que les bruits extérieurs. Il est conseillé de faire un diagnostic acoustique complet avant de réaliser tout type de travaux acoustiques sur les façades.

Aussi, dans le cadre de la mise en œuvre ultérieure d'un programme de rénovation de l'habitat, il est nécessaire de réaliser au préalable un diagnostic acoustique précis de l'état d'isolation des logements visés, afin d'ajuster plus finement les contraintes et éventuels besoins de financement. Ce diagnostic, réalisé par un professionnel, vérifiera notamment l'état général des huisseries, les éventuels défauts d'étanchéité ...

### **Impact lié aux actions de réduction du bruit au récepteur**

Solution	Coût	Gain acoustique
Isolation de façade	7 000 à 15 000€ HT pour les habitations individuelles. 1 000€ HT par ouvrant pour les bâtiments collectifs. Ne comprend pas les coûts de diagnostic.	De 5 à 15 dB(A) à l'intérieur des logements – Solution efficace fenêtres fermées.

## Annexe 4. Recommandations pour les projets d'aménagements

---

L'intégration de l'acoustique dès la conception d'un aménagement, permet de limiter l'impact du bruit dans l'environnement et ainsi éviter des coûts engendrés par la suite lors de la mise en place de solutions de protection.

On pourra prendre conseil dans le guide "*Plan Local de l'Urbanisme & Bruit, La boîte à outils de l'Aménageur*" conçu par le pôle compétence Bruit de l'Isère, qui propose un ensemble d'outils à destination des élus et techniciens dans le cadre de projets d'urbanisme, disponible auprès de la CCMLM ainsi qu'en téléchargement au lien suivant : [http://www.bruit.fr/docs/plu\\_et\\_bruit.pdf](http://www.bruit.fr/docs/plu_et_bruit.pdf)



Le territoire de la Communauté de Communes de Maizières-lès-Metz va encore voir l'aménagement de zones d'activités ou d'habitat. Ainsi la prise en compte du bruit devra intervenir à différentes étapes de l'aménagement :

### 1. Projet d'aménagement :

- A l'échelle de projets de zones d'activités, une attention particulière doit être accordée aux quartiers d'habitation à proximité, dans l'aménagement (orientation des activités bruyantes, voiries, voies ferrées). Les circulations engendrées doivent être prises en compte dans les plans de circulations des zones voisines. Pour cela, le choix de plan masse et des principes de construction peuvent être déterminant pour réduire les nuisances sonores liées aux infrastructures, ou aux activités en bordure.
- A l'échelle des projets de logement, la question des circulations et stationnement au sein de la zone devra être particulièrement étudiée. L'orientation et le recul des logements vis-à-vis des axes principaux, la conception des espaces verts, de façon à créer des espaces de calme, devront prendre en compte ces critères. La cartographie stratégique du bruit permettra également de connaître le niveau d'éventuelles sources de bruit préexistantes. L'impact de nouvelles circulations sur les quartiers alentours doit également entrer en ligne de compte.
- Certaines préconisations peuvent être proposées à l'issue d'un diagnostic préalable, d'une étude d'impact, d'enquêtes socio-acoustiques, prenant en compte l'ensemble des contraintes du projet (paysage, orientation, accessibilité, topographie, mixité d'usage, matériaux utilisés, isolation ...).
- Les nouveaux quartiers peuvent voir la création de nouvelles zones de calme, comme des parcs ou des squares comme c'est le cas de nombreuses zones de calme urbaines. L'éloignement des sources de bruit et l'aménagement de ces espaces devra ainsi être soigné.

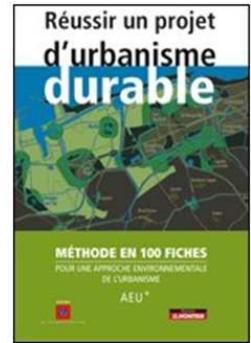
### 2. Projet de construction :

- Certaines préconisations concernent l'implantation optimisée des bâtiments pour favoriser la création d'espaces intérieurs préservés du bruit liés aux infrastructures de transports (façades calmes en cœur d'îlot), et pour prendre en compte tout risque lié à des conflits d'usage liés à la mixité des zones. La qualité de l'isolation des façades fera également l'objet d'une attention accrue dans les cahiers des charges. Pour les activités, des préconisations de niveau sonore pourront être ajoutés ou appuyés dans les chartes de développement durable développées par le San.
- D'autres préconisations sont relatives à l'aménagement intérieur ; il s'agit par exemple de privilégier les logements traversants et d'orienter les pièces de vie (séjour, chambre) sur les façades les moins exposées, de préconiser une isolation acoustique (en cohérence avec les contraintes thermiques et de ventilation : type de fenêtres, loggias...).

L'efficacité de la démarche est d'autant meilleure que la prise en compte de l'acoustique se fait en amont des projets et que les aménageurs disposent d'une meilleure connaissance des questions acoustiques. L'objectif est de protéger les nouvelles constructions, avec l'assurance de ne pas les exposer au-delà des niveaux seuils, ainsi que les zones de ressourcement situées à proximité des aménagements.

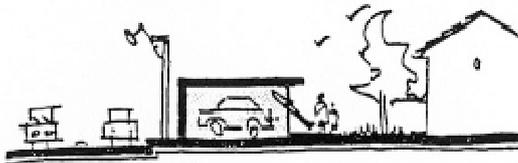
Des compléments peuvent être apportés par le guide *Réussir un projet d'urbanisme durable – Approche Environnementale de l'urbanisme AEU®*, réalisé par l'ADEME.

« C'est à l'échelle de l'opération d'aménagement que peuvent être définies des solutions opérationnelles pour protéger les espaces et les bâtiments des nuisances sonores d'une part, et créer des ambiances sonores de qualité d'autre part. »



L'approche de l'environnement sonore à l'échelle de l'opération d'aménagement est ainsi basée sur des pistes d'actions à mettre en œuvre en amont des projets :

- **L'incitation à la réalisation d'une étude d'impact** acoustique prévisionnelle, afin d'observer au mieux les effets de l'aménagement sur les bâtiments voisins. Des scénarios d'aménagements peuvent être modélisés et les protections acoustiques nécessaires optimisées (composition urbaine, modèles de terrain, urbanisme-écran, etc.).
- **La hiérarchisation des propositions d'optimisation** acoustique selon leur rapport coût/efficacité. Les 4 grands principes d'actions suivants peuvent être mis en place de manière isolée ou combinée :
  - La diminution du bruit à la source : diminution du trafic, choix de matériels (transports en commun, etc.)
  - L'éloignement du récepteur de l'émetteur. En milieu ouvert, dans le cas d'une source ponctuelle, le niveau sonore décroît de 6 dB(A) à chaque doublement de distance. La décroissance est de 3 dB(A) pour une source linéaire (route par exemple).

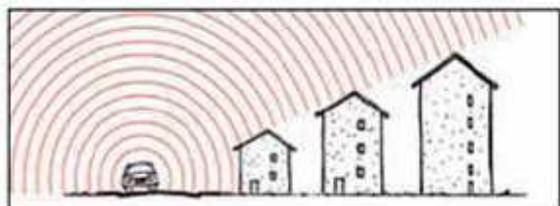
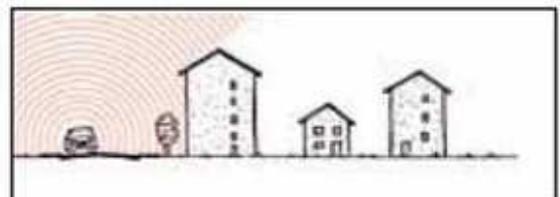


Garages situés à proximité d'une voie routière de manière à limiter la propagation des nuisances sonores.

Guide AEU de l'ADEME- juillet 2010

- Le blocage du bruit au cours de sa propagation, au plus proche de la source pour les solutions curatives. De manière préventive, un plan de masse optimisé peut permettre de protéger les bâtiments ou façades les plus sensibles au bruit (habitat, enseignement, lieux de repos/soins) par d'autres pouvant faire fonction d'écrans.

- L'obstacle à la propagation du bruit au niveau du récepteur : l'implantation, l'épannelage et l'orientation des bâtiments peuvent permettre de créer des îlots protégés.
- Le principe du masquage sonore (fontaine par exemple), traitement d'ordre « palliatif », peut également être cité.



Guide PLU et Bruit DDE et DDASS38 - réédition 2005

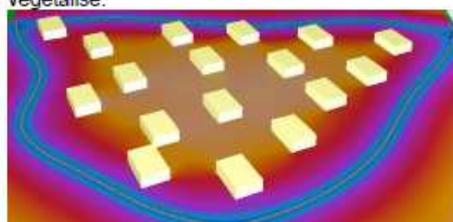
**La préférence pour les solutions intégrées à la composition d'ensemble.** En effet, les phénomènes du bruit urbain sont complexes et nécessitent des solutions adaptées à chaque contexte. Les bâtiments nouveaux pourront plus facilement faire l'objet d'aménagement, choix de positionnement de fenêtres, balcons, etc. La conception du plan d'ensemble doit ainsi tenir compte de ces éléments (voir exemple ci-dessous). Les activités humaines n'ont pas les mêmes exigences en termes d'environnement sonore et leur perception dans l'espace urbain est d'autant meilleure que l'intégration est effectuée de manière adéquate.

**Premier cas :** l'architecte décide d'appliquer le principe d'éloignement et dispose le bâtiment de façon à l'éloigner le plus possible des sources bruyantes en présence.



Tous les espaces extérieurs sont exposés au bruit des infrastructures ; toutes les fenêtres sont exposées de façon identique. Il n'y a pas d'espace calme où pourraient se situer les pièces sensibles. C'est le cas le plus défavorable.

**Deuxième cas :** l'architecte conçoit des bâtiments multiples, épars sur le terrain, dans un cadre végétalisé.



Il n'y a pas de zone calme. Les réflexions multiples sur les façades des bâtiments augmentent encore le niveau sonore, et chaque petit bâtiment est « cerné » par le bruit ; la végétation n'apporte qu'un effet subjectif, utile certes mais insuffisant. Cette disposition est déconseillée.

**Troisième cas :** l'architecte choisit de placer les bâtiments le plus près possible des voies afin de créer une cour intérieure entre les bâtiments, qui s'autoprotège.



Le principe des cours intérieures est un de ceux qui permettent le mieux de dégager des espaces calmes (zone blanche), protégés du bruit de la circulation. La forme et la dimension de ces cours ne peuvent être laissées au hasard, de même que le traitement de la façade exposée.

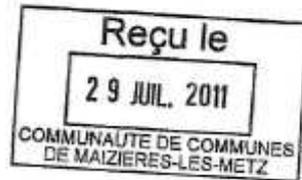
C'est le cas le plus favorable, car chaque logement dispose d'au moins une façade calme.

*Guide AEU de l'ADEME- juillet 2010*

- Le traitement des espaces publics afin de favoriser la qualité de l'ambiance sonore. En effet, il est possible d'agir sur différents aménagements urbains pour modifier la propagation du bruit en ville, des écrans, des parcs, des fontaines, etc.
- Le confort acoustique au sein des bâtiments. Des textes régissent les performances acoustiques, notamment à proximité des voies classées. Les actions peuvent être menées sur les façades, l'agencement des pièces, l'éloignement de sources ponctuelles extérieures (ventilation, chaufferie, etc.). La définition des performances acoustiques et l'ensemble des recommandations en matière d'implantation et d'isolation des bâtiments devront être affichées et traduites dans les cahiers des charges.

## Annexe 5. Sollicitation des gestionnaires

---



METZ, le

27 JUIL. 2011.

Affaire suivie par :  
Marc COLLARD  
☎ 03 87 34 75 34  
N/Réf. : MCo/MF – SGP/07-12  
Objet : Elaboration du Plan de Prévention du Bruit dans  
l'Environnement  
V/Réf. : Wcourrier du 11 juillet 2011

Monsieur le Président de la Communauté  
de Communes de MAIZIERES-LES-METZ

1 Place de la Gare  
57280 MAIZIERES-LES-METZ

Monsieur le Président,

Par courrier ci-dessus référencé, vous m'avez communiqué, pour avis, le dossier phase 1 – Etude Préalables du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Communauté de Communes de MAIZIERES-LES-METZ.

Le PPBE du Département n'étant pas au même stade d'avancement, il ne m'est pas possible d'émettre un avis argumenté sur votre document.

Je tiens toutefois à vous indiquer que les revêtements des chaussées des Routes Départementales, dans les zones à enjeu, sont régulièrement renouvelés.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président du Conseil Général,  
Pour le Président et par délégation,  
Le Directeur des Routes Départementales



Christian LEFEBVRE

DIRECTION RÉGIONALE LORRAINE

1, rue Henry Maret BP 10591 57010 METZ Cedex 01  
Tél. : 03 87 38 81 13 - Fax : 03 87 38 86 00



Monsieur Jean-Louis MICHEL  
Président de la Communauté de Communes de  
MAIZIÈRES-LES-METZ  
1 Place de la Gare  
57280 MAIZIÈRES-LES-METZ

LE DIRECTEUR

Affaire suivie par Virginie CHANUT - COREN  
Tel 03 87 38 85 07/Fax 03 87 38 86 00

Vos réf. D201107111783/JLM/FG/CA  
Nos réf. DSEM/VC/AC

Objet Plan de Prévention Bruit dans l'Environnement (PPBE) – Phase 1 – Etudes préalables

Metz, le 2 août 2011

Monsieur le Président,

Votre courrier du 11 juillet 2011 relatif à l'objet précité a retenu tout particulièrement mon attention.

C'est pourquoi, je vous fais part, ci-après, de nos projets d'actions dans les zones à enjeux définies.

Ainsi, je vous rappelle que, depuis 1997, Réseau Ferré de France est en charge de l'entretien et du développement des voies ferrées. Il conviendra donc de vous en rapprocher pour toutes les questions liées à l'infrastructure.

En ce qui concerne les actions sur le matériel roulant, je vous précise que la SNCF cherche constamment à améliorer la réduction du bruit à la source en intervenant sur la surface de contact roue-rail, notamment en agissant sur les freins à disques ou en mettant en place des absorbeurs de vibration des roues.

Par ailleurs, l'ensemble du parc TER aura été renouvelé à l'horizon 2013 avec l'arrivée de nouvelles rames Régioils en remplacement des derniers autorails anciens. Tout le parc matériel TER présentera alors de meilleures caractéristiques du point de vue acoustique.

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

Pour le Directeur,  
Le Directeur des Ressources Humaines Régional,

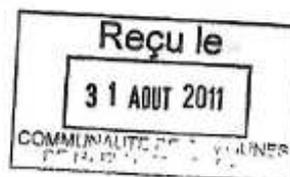


Thierry VERNIER

30/08 '11 18:37 FAX 0141908408

SAPN

001



**Direction des Concessions et du Développement Durable**

**Communauté de Communes  
de Maizières-Lès-Metz**  
1, place de la Gare

57280 Maizières-Lès-Metz

**À l'attention de Monsieur Jean-Louis MICHEL**

Issy-les-Moulineaux, le 30 août 2011

Réf. : AHA/ SMLR /BAL/ 11 – 56

V/ Réf. : D201107111780/JLM/FG/CA

Objet : **Projet PPBE-CC Maizières**

P.J. : **Éléments de PPBE Moselle sanef groupe**

Monsieur le Président,

J'ai bien reçu votre courrier du 11 juillet par lequel vous me transmettez pour information l'étude préalable que vous avez réalisée en prévision de l'élaboration du PPBE de votre communauté de communes.

J'ai pris connaissance de cette étude et ai pu constater que son contenu diffère des éléments de PPBE que nous avons transmis au Préfet au département de la Moselle en vue de l'élaboration du PPBE du département. A toutes fins utiles, je vous en transmets une copie ci-joint.

Vous pourrez constater que compte tenu des évolutions prévisionnelles du trafic, notre bureau d'études n'a pas identifié de point noir bruit avéré sur la commune d'Argancy à l'horizon actuel, c'est pourquoi, aucune protection sur la commune n'est prévue.

Toutefois, plusieurs points noirs bruit pourraient apparaître à moyen et long terme. Aussi, dans le cadre des Engagements Verts signés avec l'Etat, sanef a prévu de réaliser une protection à la source constituée d'un écran et d'un merlon.

Cet aménagement constitue une protection par anticipation et va donc au-delà de l'application stricte de la réglementation. Sa réalisation est également conditionnée à la participation financière des collectivités locales. Il convient d'en faire état si vous souhaitez maintenir l'information de cette protection dans votre PPBE.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, nos respectueuses salutations.

Le Directeur,



Amaud HARY

30, boulevard Gallieni - 92 442 Issy-Les-Moulineaux CEDEX  
Tél. : +33 (0)1 41 90 59 00 • Fax : +33 (0)1 41 90 84 00 • www.sanef.com  
S.A. au capital de 53 060 481 euros - RCS Nanterre B 632 030 019

## Annexe 6. Indications de financement de la protection anti-bruit de l'A4

---

N° 0 0 0 0 0 4 4

PR

DEPARTEMENT  
DE LA MOSELLE

COMMUNE D'ARGANCY

ARRONDISSEMENT  
DE METZ CAMPAGNE

Extrait du procès verbal  
des délibérations du Conseil Municipal

Nombre de  
Conseillers :

Séance ordinaire du vendredi 13 mai 2011  
Sous la Présidence de Monsieur Patrick ROZAIRE, Maire

Elus : 15 M. Mme HENON-HILAIRE Fabrice - VETZEL Jean-Paul - LESAGE Justin - EMMENDOERFFER Jocelyne - MARTIN Roland - RENOUF Fabrice - ROZAIRE Patrick - NEVEUX Yolande - PERRIN Marie-Thérèse - FREY Nicolas - BERNARD Sylviane - SPEYER Edmond - SPIRCKEL Patrick - SANT Giorgio - CONTER Evelyne

En fonction : 15

Présents : 14

Absent excusé : 1

Mme PERRIN Marie-Thérèse qui a donné pouvoir à Jean-Paul VETZEL

### MUR ANTIBRUIT

Monsieur le Maire présente au conseil municipal le compte-rendu de la réunion du 08 avril 2011 concernant le mur antibruit sur la commune d'Argancy ainsi que la répartition suivante :

Coût Investissement estimé		900 000,00 Euros
- Commune d'Argancy	2,22 %	20 020,00 Euros
- SANEF	85,67 %	771 040,00 Euros
- Région Lorraine	2,44 %	21 960,00 Euros
- Conseil Général 57	2,50 %	22 500,00 Euros
- FEDER	7,16 %	64 480,00 Euros

Le conseil municipal, à l'unanimité, accepte la répartition suivante.

Certifiée exécutoire :  
Le 20/05/2011  
Le Maire d'ARGANCY

Pour extrait conforme,  
Le Maire d'ARGANCY  
Patrick ROZAIRE

  
Le Maire d'ARGANCY  
Patrick ROZAIRE



## Annexe 7. Synthèse des remarques du public

---

Le projet de PPBE a été mis à disposition du public du 27 février 2012 au 27 avril 2012, avec un registre ouvert à cet effet siège de la CCMLM, selon les modalités suivantes :

- Document en version papier au siège de la CCMLM.
- Document en version informatique sur le site Internet de la CCMLM.

Une observation a été recueillie sur le registre :

<b>Nom</b>	M. Helmut STEPHAN
<b>Ville</b>	Trémery
<b>Thème</b>	Bruit routier D55 lié au développement de la Zone d'activité Fontaine des Saints
<b>Remarque</b>	<p>Après lecture du PPBE de la CC de Maizières les Metz, je constate que la commune de Trémery ne figure pas dans la synthèse de l'exposition dans les zones à enjeux.</p> <p>Pourtant nous subissons plus de 6000 passages de véhicules par jour.</p> <p>Le développement de la ZAC Fontaine des Saints Côté Est a créé un accroissement important de la circulation aussi bien VL et utilitaires et des camions.</p> <p>Trémery est devenu une entrée de zone pour les sociétés tel que HEPNER/MEQUISA/DGD/ABC location/PHOENIX PHARMA/GEFCO/Les ouvrants de l'est, ect...</p> <p>Dans votre document vous citez dans les actions à la source que la diminution des niveaux sonores liée à la réduction des vitesses est variable selon la vitesse considérée. A 50km/h 67dB --&gt; a 30km/h 64 dB</p> <p>Ces pertes tiennent compte d'une circulation fluide.</p> <p>Quelle est l'incidence avec les plateaux de 15cm de hauteur qui sont une vraie NUISANCE?</p> <p>L'impact du bruit lié au transport routier a un impact important sur la santé et met la vie en DANGER.</p> <p>Ce document a le mérite d'exister mais il est laborieux.</p> <p>NB : le règlement d'aménagement de la zone mentionne que tout le trafic doit se faire par l'entrée de GAROLOR et que la RD55 est une route inter liaison des villages.</p>
<b>Réponse</b>	<p>Au regard du diagnostic établi à l'aide des cartes de bruit, les infrastructures routières n'entraînent pas de dépassement des valeurs seuils fixées par la réglementation à Trémery. La donnée de trafic utilisée pour la modélisation de l'axe indiqué a été fournie par le gestionnaire de la voie, le Conseil Général. Il lui sera signalé qu'il semble que le trafic soit plus conséquent aujourd'hui, afin d'ajuster au mieux ce secteur dans la réactualisation la carte de bruit.</p> <p>Le développement d'activité est généralement générateur de trafic supplémentaire, dans le cas présent, le règlement de la ZAC avait anticipé cet aspect. Il est prévu de limiter ce trafic nouveau sur la D55 - axe bordé d'habitations en privilégiant les entrées et sorties de zones par la D1. Le bruit généré par le trafic indiqué par le riverain semble liés à un problème comportemental – non respect du règlement de la zone. C'est donc sur cet aspect que des améliorations doivent se produire. La Communauté de Communes a ainsi envoyé un courrier en juin 2012 de rappel des règles d'accès et de sortie du parc d'activités Eurotransit III aux entreprises qui y sont installées – courrier disponible ci-après.</p> <p>Les entrées et sorties des plateaux sont générateurs de bruit localement, notamment si l'abaissement de vitesse associé n'est pas respecté par les usagers. Les passages de PL peuvent également être source de gêne. Globalement la diminution de vitesse associée apporte un apaisement de la zone, malgré quelques émergences en entrée et sortie de plateau liées à des vitesses trop élevées.</p>

M. STEPHAN a accompagné cette remarque par le courrier ci-dessous :

Helmut Stephan  
73 Grand Rue  
57300 TREMERY

TREMERY, le 22 Mai 2012

Monsieur Le Président de la  
Communauté de Communes de MAIZIERES-LES-METZ  
1, Place de la Gare B.P. 40303  
57283 MAIZIERES-LES-METZ Cedex



Objet : Transit commune de Trémery

Monsieur Le Président,

Nous subissons un accroissement très important du trafic, dû à l'implantation des Sociétés implantées coté EST de la ZAC de la Fontaine des Saints ce qui augmente les nuisances ex. (Cerp, Phoenix Pharma, Cap, Dg lorraine, Méquisa/Aubade, Abc location, Heppner, Les Ouvrants de l'Est, Groupe Todd, Bativia etc....) Nous endurons un trafic de véhicules utilitaires y compris le samedi et parfois même le dimanche.

Et ceci sans compter les camions qui passent par Trémery pour se rendre dans la zone. Nous supportons aussi un trafic de V.L .qui se rendent sur leur site. Une bonne partie de ces nuisances pourraient être supprimées si le règlement d'aménagement de la zone qui mentionne :

- que l'accès de la Z.A.C. doit se faire par le giratoire de la Croix d'Ennery
- que la route départementale N° 55 devra garder son caractère **de liaison inter-villages , alors qu'elle est utilisée comme une entrée de zone ,** était respecté.

Je n'ai pas demandé cette Zone et je ne suis pas contre la création d'emplois. Mais vous devez préserver la qualité de vie de vos concitoyens.

Cette demande va dans le sens du bien-être afin de rendre aux riverains une vie décente et non plus cloisonnée dans leurs maisons.

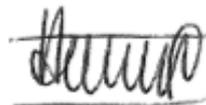
D'ailleurs vous m'avez confirmé par courrier du 30 avril 2008 que le trafic de transit doit s'effectuer, en entrée comme en sortie, par le giratoire dit de la Croix d' Ennery.

Il n'est pas acceptable de la part de nos élus de ne pas vouloir nous entendre. Vous savez très bien que ce problème qui peut paraître anecdotique, menace la qualité de la vie ,et nuit à la santé.

Alors ,tout simplement faites appliquer ce que vous avez écrit et ce que prévoit le règlement d'aménagement de la S.E.B.L.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

**Pour mémoire:** Trémery c'est 6000 passages véhicules jour.



La Communauté de Communes fait réponse ci-dessous à M. STEPHAN :



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
DÉPARTEMENT DE LA MOSELLE  
1, Place de la Gare  
57280 MAIZIÈRES-LÈS-METZ  
Tél. 03 87 51 77 02 Fax : 03 87 51 78 48  
internet : www.ccmaizieres.com

**M. Helmut STEPHAN**  
73, Grand'Rue  
57300 TREMERY

Affaire suivie par : Melle Ouahiba BESSIOUD  
03.87.51.40.53

Nos Réf. : 2012052310345 – JLM/FG/OB/

Objet : Transit commune de Trémery

Maizières-lès-Metz, le 4 juin 2012.

Monsieur,

Nous avons bien reçu votre courrier daté du 22 mai dernier, par lequel vous attirez notre attention sur l'augmentation du trafic VL et PL dans les rues du village de Trémery.

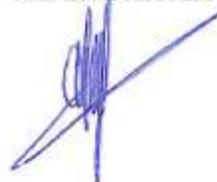
Cette situation, dont nous comprenons bien les désagréments, n'est pas due à la commercialisation de nouvelles parcelles de la ZAC de la Fontaine des Saints, mais, comme vous l'indiquez justement, au non-respect des règlements en vigueur sur Eurotransit.

Nous allons donc, ainsi que nous l'avons déjà fait en 2008, nous adresser aux entreprises implantées sur Eurotransit III, pour leur rappeler les règles de circulation sur la zone, à savoir l'obligation d'accès par le giratoire situé sur la RD1.

Souhaitant que notre démarche parvienne à réduire les nuisances auxquelles vous êtes exposé,

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

*Le Président,*  
Jean-Louis MICHEL



TOUTE CORRESPONDANCE EST À ADRESSER À MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE MAIZIÈRES-LÈS-METZ.

Le courrier ci-dessous a été adressé aux entreprises installées sur le parc Eurotransit III :

### EUROTRANSIT III

Affaire suivie par : Melle Ouahiba BESSIOUD  
03.87.51.40.53

Maizières-lès-Metz, le 12 juin 2012

Nos Réf. : 2012061210928 – JLM/FG/OB/

Objet : Parc d'activités Eurotransit III  
Règles de circulation

Madame, Monsieur,

Avec la présente, nous souhaitons vous rappeler les règles d'accès et de sortie du parc d'activités Eurotransit III, sur lequel votre entreprise est installée.

En effet, il nous a été rapporté une forte hausse du trafic, véhicules lourds et légers, dans le village de Trémery : il s'agirait essentiellement de véhicules qui quittent la zone afin de rejoindre les grands axes de circulation.

La Communauté de Communes de Maizières-lès-Metz a beaucoup investi dans la réalisation d'un parc adapté aux activités logistiques et au trafic qu'elles génèrent ; de plus, la signalétique routière est régulièrement mise à jour, et elle permet, sans difficulté, de rejoindre le rond-point d'entrée et de sortie du parc, situé sur la route départementale 1 (cf. plan joint).

Je vous remercie donc de rappeler à votre personnel, à vos visiteurs ainsi qu'à vos fournisseurs, les règles de circulation en vigueur sur notre parc d'activités.

Vous en souhaitant une bonne réception, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

*Le Président,*  
Jean-Louis MICHEL



Copie : M. Michel HOZE, maire de Trémery.