



2011-2016

Plan de Prévention du Bruit dans L'Environnement



Service Urbanisme
La Mairie d'Homécourt
16/05/2011

NOTE RENDANT COMPTE DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

Le présent document, Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, fut porté à la consultation du public, pendant une durée de 2 mois du 1^{er} janvier 2011 au 1^{er} mars 2011 conformément à la directive européenne 2002/49/CE

Le public a pu consulter le projet de PPBE et par ailleurs s'exprimer par courrier ou sur papier simple à l'adresse suivante :

Mairie d'Homécourt, 9 rue Georges Clémenceau 54 310 HOMECOURT

Pendant la durée de la consultation, le service urbanisme (tél : 03 82 47 15 37) de la mairie fut à la disposition des usagers pour donner toutes explications sur le présent PPBE.

A l'issue de la consultation les remarques formulées par le public sont les suivantes :

- Aucune remarque n'a été formulée


Mairie d'Homécourt
Service Urbanisme
M. Le Maire
Jean-Pierre MINELCA

A – RAPPORT SUR LE BRUIT

1. Contexte et objectif

1.1. Contexte européen

La Directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002 vise à instaurer une approche commune de l'exposition au bruit ambiant, pour l'éviter, le prévenir ou en réduire la gêne. Les bruits concernés sont ceux des infrastructures de transports terrestres, des aéroports et des industries, auxquels sont exposés les êtres humains dans les espaces bâtis, les parcs publics, les lieux calmes, et près des bâtiments et zones sensibles (hôpitaux, écoles). En revanche, les bruits dans les lieux de travail, les bruits de voisinage, d'activités domestiques ou d'activités militaires ne sont pas visés. Les États membres devront établir des « cartes stratégiques du bruit » et plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

1.2. Contexte national

Les articles L. 572-1 à L. 572-11 du Code de l'Environnement, le Décret du 24 mars 2006 et l'Arrêté du 4 avril 2006, relatifs à l'établissement des cartes et Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement, transposent la directive européenne en droit français. Dans ce cadre pour l'échéance de juin 2007, les communes comprises dans le périmètre des agglomérations INSEE de plus de 250000 habitants ont l'obligation de réaliser un ensemble de cartes présentant le bruit engendré par les infrastructures de transports routières, ferroviaires et aéroportuaires sans seuil de trafic ainsi que le bruit des installations industrielles classées.

L'agglomération de Metz au sens INSEE compte 322 526 habitants au dernier recensement de 1999. Elle est donc concernée par la première échéance pour la réalisation de la carte de bruit des grandes agglomérations. La ville de Homécourt fait partie de l'agglomération de Metz (voir *Figure 1*) au sens INSEE et doit donc fournir des « cartes stratégiques du bruit » ainsi qu'un plan de prévention du bruit dans l'environnement.

NB : pour mémoire voici la définition de l'agglomération (ou unité urbaine) au sens INSEE (définition issue de <http://www.insee.fr/fr/methodes/default.asp?page=definitions/unite-urbaine.htm>) :

La notion d'unité urbaine repose sur la continuité de l'habitat : est considérée comme telle un ensemble d'une ou plusieurs communes présentant une continuité du tissu bâti (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) et comptant au moins 2 000 habitants. La condition est que chaque commune de l'unité urbaine possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie.

Les unités urbaines sont redéfinies à l'occasion de chaque recensement de la population. Elles peuvent s'étendre sur plusieurs départements.

Ces seuils, 200 mètres pour la continuité de l'habitat et 2 000 habitants pour la population, résultent de recommandations adoptées au niveau international.

En France, le calcul de l'espace entre deux constructions est en grande partie réalisé à partir de photographies aériennes. Il ne tient pas compte des cours d'eau traversés par des ponts, des terrains publics (jardins, cimetières, stades, aérodromes,...), ni des terrains industriels ou commerciaux (usines, parcs de stationnement,...).



Figure 1 : commune de Homécourt à cartographier.

1.3. Objectif

Ce rapport a pour but d'expliquer les méthodes utilisées, sur la commune de Homécourt, pour réaliser les cartes stratégiques du bruit des infrastructures de transport ainsi que des sites industriels (la commune n'est pas concernée par l'aérien)

Pour la réalisation des cartes graphiques, nous avons effectué des mesures de bruit en 7 points choisis de manière à représenter au mieux les différents trafics routiers sur la commune de Homécourt.

Ces mesures ont été complétées de comptages temporaires (environ ½ heure) afin d'avoir un trafic indicatif. Puis à l'aide de calculs, nous avons vérifié que les trafics étaient en adéquation avec les mesures effectuées. L'ensemble des trafics a été soumis à l'approbation et complété par la ville de Homécourt. Enfin, nous avons effectué les calculs de populations exposées au bruit et réalisé les cartes graphiques.

Pour la réalisation de cette cartographie, le logiciel MITHRA-SIG® version 2.2, développé conjointement par le CSTB et l'IGN distribué par la société GEOMOD, a été utilisé.

2. Rappel des méthodes utilisées et des données à transmettre

L'article L572-1 du chapitre II du code l'environnement, portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, et ses textes d'application (décret n°2006-361, arrêté du 4 avril 2006 et circulaire du 7 juin 2007 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement) indiquent les méthodes de calcul, les indicateurs à utiliser et les résultats attendus.

Les indicateurs de bruit sont Lden (Day Evening Night Level) et Ln (Night Level), ils sont évalués à une hauteur de 4m. La méthode de calcul doit être conforme à la norme NF-S-31-133 « Calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques »^[1] pour le bruit issu de sources routières et ferroviaires et à la norme ISO9613-2 « Acoustique- atténuation du son lors de sa propagation à l'air libre, partie 2 : méthodes générales de calcul » pour le bruit issu de sources industrielles.

Les données et documents à fournir pour les grandes agglomérations pour chaque type de source (routier, ferroviaire, industriel et aérien) sont :

- ① des **documents graphiques** représentant :
 - a\ les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones
ces courbes sont tracées au dessus de 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln,
 - b\ les secteurs affectés au bruit arrêtés par le préfet conformément au dernier classement sonore des voies en vigueur,
 - c\ les zones concernant les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé où les valeurs limites sont dépassées,
 - d\ les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence.

- ② une **estimation** :
 - du **nombre de personnes** vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements de santé et d'enseignement situés dans les intervalles suivants : [55;60[, [60;65[, [65;70[, [70;75[, >75 dB(A) en Lden et [50;55[, [55;60[, [60;65[, [65;70[, >70 dB(A) en Ln,
 - du **nombre de personnes** vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements de santé et d'enseignement exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites, soit pour la route 68 dB(A) en Lden et 62 dB(A) en Ln.
- ③ un **résumé non technique** présentant les principaux résultats de l'évaluation ainsi qu'un exposé sommaire de la méthodologie employée.

3. Les données géographiques

Les principaux éléments structurant le modèle se compose des données sur la topographie du terrain, les bâtiments (géométrie, type, population...), les voies de transports. Toutes ces données sont en 3 dimensions (X,Y,Z) et le système de projection choisi est LAMBERT II Carto.

Nous avons utilisé la BDTOPO® IGN en 3D pour réaliser cette étude. Ces données sont intégrées dans le logiciel de modélisation MITHRA-SIG®.

3.1. le terrain

Le terrain est modélisé à partir des fichiers de la BDTOPO®IGN en 3D (fichiers « *voies_comm_route* » et « *orographie* » ainsi que le modèle numérique de terrain (MNT) constitué de points espacés de 25 m).

3.2. les bâtiments

Le fichier « *batiment* » de la BDTOPO® IGN possède un attribut de hauteur qui permet alors d'affecter les populations aux différents bâtiments.

Les fichiers « *surface_activité* » et « *batiment* » de la BDTOPO® IGN permettent de renseigner la nature et la catégorie des bâtiments (en particulier les bâtiments d'enseignement et de santé). Les bâtiments dont la catégorie et la nature sont renseignées « *autre* », sont considérés comme des habitations.

3.3. la population

La méthode dite 3D différenciée est utilisée pour calculer les populations dans les bâtiments d'habitation. Cette méthode est décrite dans le guide du CERTU^[2] et rappelée ici pour mémoire.

Connaissant la hauteur des bâtiments d'habitation et leur surface au sol, on calcule la surface habitable puis on estime les populations de chaque bâtiment selon les ratios déterminés.

La méthodologie suivante est appliquée à chaque bâtiment d'habitation et pour un territoire donné :

☞ pour chaque bâtiment d'habitation, la surface habitable est calculée en multipliant la surface au sol par le nombre d'étage et par 0,85. Ce dernier facteur multiplicatif permet de prendre en compte les parties communes,

☞ pour chaque territoire, on calcule le nombre de personne par surface habitable. Ce ratio est déterminé en divisant la population du territoire par sa surface habitable (qui est la somme des surfaces habitable des bâtiments d'habitation contenus dans le territoire),

☞ puis, à chaque bâtiment d'habitation est affectée la population correspondante en multipliant la surface habitable du bâtiment par le ratio calculé à l'étape précédente.

Le territoire de référence est la ville de Homécourt, avec sa population issue du recensement de 2006 publié par l'INSEE, soit 6551 habitants.

L'ensemble de la population d'un bâtiment est affecté au niveau sonore calculé en façade la plus exposée. Pour calculer ce niveau sonore maximum d'un bâtiment, les indicateurs Lden et Ln sont évalués sans tenir compte de la dernière réflexion sur la façade du bâtiment concerné ce qui implique une correction de -3dB. Cette correction n'est pas

nécessaire pour établir les cartes du bruit car celles-ci caractérisent un point quelconque de l'espace.

4. Les données routières

Sur le territoire de la ville de Homécourt, les infrastructures routières sont des voies communales et des routes départementales.

Les routes départementales sont les suivantes :

- œ D137,
- œ D41a,
- œ D54a,
- œ D181c

Toutes les autres rues sont des voies communales.

Les axes des routes sont issus de la BDTOPO®IGN en 3D, le nombre de voies permet de modéliser les routes.

Le trafic moyen journalier annuel (TMJA) et le pourcentage des poids lourds sont récapitulés en Annexe 1. Le calcul de la décomposition du trafic sur les périodes Jour (6h – 8h), Soir (18h – 22h) et Nuit (22h – 6h) est effectué selon le guide du CERTU^[2] (on peut également trouver cette décomposition dans le guide du SETRA^[3]), à partir du TMJA et du pourcentage de poids lourds.

Les trafics sont issus de comptages (de courte durée en 7 points représentatifs des trafics de Homécourt) effectués pendant la semaine 24 en 2009. Ces comptages sont ensuite extrapolés pour créer un trafic de type TMJA. Ces derniers ont été soumis à la ville de Homécourt pour approbation.

Ces informations sont récapitulées en Annexe 1 pour toutes les voies routières de Homécourt.

Les véhicules lourds sont ceux qui ont un Poids Total en Charge (PTC) supérieur à 3,5 tonnes. Les véhicules utilitaires sont assimilés à des véhicules légers, les bus à des véhicules lourds (majorant par rapport à la réalité).

5. Les données ferroviaires

Le réseau ferroviaire sur la ville de Homécourt se compose de 2,460 km de voies sur le

ban de la commune. C'est la ligne 85 000 (Jarny-Joeuf) correspondant à l'arc 246. Tout comme les voies routières, la géométrie des voies sera drapée sur le modèle numérique de terrain du logiciel de modélisation. Il est nécessaire de recueillir les données concernant les matériels circulant sur ces voies (type, nombre, vitesse) et les valeurs d'émission de chacun.



Réseau Ferré de France (RFF) gestionnaire du réseau a fourni en mai 2007 une base composée de données Réseau, Infrastructure, Vitesse et Trafic. Une note rédigée par RFF^[4] présente la structure et le format de ces données. L'année de référence pour les trafics est 2005.

Le calcul de l'émission sonore L_w/m pour chaque octave dépend du trafic sur la voie, de la vitesse, de l'infrastructure (type de traverses, type de pose, présence d'appareils de voie, de tunnels ou ponts métalliques). La combinaison de l'ensemble de ces facteurs permet de définir sur un arc des tronçons homogènes d'un point de vue acoustique.

Ces informations sont récapitulées en Annexe 2.

On réalise le découpage et le calcul du L_w à l'aide d'un outil développé par le LRS (macros exécutées sous Open Office). Le calcul de l'émission s'appuie sur un document publié par la SNCF^[5] indiquant pour chaque type de train l'équation de variation du niveau

sonore en fonction de la vitesse.

Remarque : Les vitesses commerciales dans le fichier d'entrée sont renseignées uniquement pour des arcs de longueur supérieure à 10 km. Pour cette étude, l'ensemble des arcs étant inférieurs à 10 km, la vitesse commerciale n'est pas renseignée. Par défaut c'est donc la vitesse minimale entre la vitesse du train et la vitesse de l'infrastructure qui est prise ce qui implique une surestimation des niveaux sonores notamment à l'approche des gares.

6. Les données des sites industriels

La liste des installations classées sur la commune a été communiquée par la direction du développement durable et des politiques interministérielles de la préfecture de Meurthe et Moselle.

Nous avons demandé des précisions sur deux installations classées au 11 janvier 2009 et notamment à savoir si elles étaient encore en activité et en cas de réponse favorable leurs niveaux sonores à respecter en limite de propriété. Ces deux installations sont les sociétés METALSIDER, et Arcelor Mittal (matricule 19977422).

A ce jour, nous n'avons pas reçu de réponse de la préfecture. Nous considérons donc qu'elles ne sont pas à cartographier au vu de leurs niveaux sonores.

7. Validation du modèle par des mesures

Après avoir modélisé l'ensemble des sources routières et ferroviaires, il est utile avant de poursuivre le travail à l'ensemble de la ville de vérifier si les résultats calculés sont cohérents à des mesures in-situ.

La démarche est la suivante :

- œ réalisation des mesures en façade de bâtiments exposés à des sources routières,
- œ collecte des données trafics pendant la période de mesurage,
- œ calcul des niveaux de bruit avec les trafics observés,
- œ comparaison des niveaux mesurés et calculés.

7.1. Situation des points de mesures routes

Onze points de mesure sont répartis sur l'ensemble de la commune. La description et la situation sont présentées dans le tableau suivant.

Point	Adresse	Étage	Date
H1	49, rue Pierre Sépulcre	1er	10/06/2009 de 11h40 à 12h10
H2	129, avenue de la république	1er	10/06/2009 de 12h28 à 12h58
H3	41, rue Carnot	1er	10/06/2009 de 13h25 à 13h55
H4	28, rue de la commune de Paris	1er	10/06/2009 de 14h15 à 14h45
H5	179, rue Léon Molinos	1er	10/06/2009 de 15h02 à 15h32

H6	19, rue Georges Clémenceau	1er	12/06/2009 de 9h55 à 10h25
H7	34, rue Kennedy	1er	12/06/2009 de 10h50 à 11h20

7.2. Principe de mesures

La norme appliquée est la NF S 31-085 de novembre 2002 « Caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic routier ». Elle permet d'effectuer des mesures pour les bâtiments exposés à des bruits générés par la circulation routière.

Pour la réalisation de cette mesure, nous avons utilisé des sonomètres intégrateur à mémoire de type SIP 95 marque 01dB.

Le calibrage du sonomètre est fait avant et après chaque série de mesurage. La durée du LAeq élémentaire est fixée à 1 seconde.

Ces appareils de classe 1 sont d'un modèle approuvé LNE (Laboratoire National d'Essai). Le LRPC de Strasbourg dispose de 8 sonomètres qui sont vérifiés périodiquement par le LNE et respectent donc la réglementation en vigueur pour la réalisation de mesures acoustiques dans les cas d'application de textes législatifs et réglementaires ou d'expertises.

En parallèle des mesures, nous avons réalisé des comptage trafic sur la même période.

7.3. Comparaison mesure/calcul

Les résultats de mesures (niveaux sonores et trafics) sont présentés sur les fiches en annexe 6.

Concernant les points exposés aux sources de bruit routières, les écarts restent inférieurs à 2 dB(A) sauf pour deux points, mais ceci s'explique pour le point H1 par un trafic très faible, et pour le point H6 par un profil de type rampe (pour ce type de profil, les abaques d'émission sont pas en adéquation avec l'émission des véhicules actuels).

La modélisation peut donc dans son ensemble être considérée comme satisfaisante.

Point	Adresse	Laeq mesuré en dB(A)	Trafic horaire mesuré	Laeq calculé (modèle) en dB(A)	Écart en dB(A)
H1	49, rue Pierre Sépulcre	52,6	20VL	59	6,4 (trafic faible)
H2	129, Avenue de la république	64	208VL	67	3
H3	41, rue Carnot	67,2	292 dont 3,5%PL	69,5	2,3
H4	28, rue de la commune de Paris	71,3	800 dont 2,5%PL	73	1,7
H5	179, rue Léon Molinos	48,7	4	trafic trop faible	
H6	19, rue G Clémenceau	64,5	250 dont 1%PL	70	5,5
H7	34, rue Kennedy	49,7	10	50	0,3

8. Résultats

8.1. Documents cartographiques

Carte de type a : Zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones

Ces cartes sont consultables en annexe 3 et sur le CD-ROM du présent rapport. Les fichiers contenant les isophones pour les deux indicateurs peuvent être ouverts sous le logiciel SIG Mapinfo et serviront de base pour la publication sur Internet.

Carte de type b : Secteurs affectés par le bruit

Les secteurs affectés par le bruit sont arrêtés par le préfet en application de l'article 5 du décret 95-21 du 9 janvier 1995. Le dernier arrêté de classement des voies date du 31 août 1998.

Sur la commune de Homécourt, les routes départementales RD sont classées en catégorie 3 et 4, la voie ferrée en catégorie 2. L'annexe 4 présente la classement sonore de ces voies suivant ces catégories. Les secteurs affectés par le bruit sont de 100 mètres pour une voie classée en catégorie 3, 30 mètres en catégorie 4 et 10 mètres en catégorie 5. Cette largeur correspond à la distance comptée de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée pour une infrastructure routière et du rail extérieur de la voie la plus proche pour une infrastructure ferroviaire.

Carte de type c : Identification des zones où les seuils sont dépassés

Les zones où les valeurs limites sont dépassées concernent les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé.

Les seuils sont 68 dB(A) en Lden et 62 dB(A) en Ln pour la route et 73 dB(A) en Lden et 65 dB(A) pour le fer. Les cartes identifiant ces seuils sur la commune de Homécourt se trouvent en Annexe 5.

Carte de type d : Évolution du niveau de bruit

Les cartes de « type d » représentent « les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence » (art. -II-1° du décret du 24 mars 2006).

Selon la circulaire du 7 juin 2007, les seules situations à prendre en compte dans ces cartes sont les projets d'infrastructures soumis au décret n°95-22 du 9 janvier 1995 et dont le seuil de trafic à terme dépasse les 6 millions de véhicules par an.

Sur le ban communal de la ville de Homécourt, aucun projet d'infrastructure routière n'est identifié.

8.2. - Estimations des expositions au bruit

Estimation du nombre de personnes exposées au bruit et recensement des établissements d'enseignement et de santé (Tableau 1)

Source	Nombre de personnes exposées – Lden en dB(A)					
	[55;60[	[60;65[	[65;70[	[70;75[	[75;...[	> valeur limite
Route	753	1314	561	120	0	164
Fer	382	433	43	0	0	0
Industrie						
Aérien	0	0	0	0	0	0

Source	Nombre de personnes exposées – Ln en dB(A)					
	[50;55[	[55;60[	[60;65[	[65;70[	[70;...[	> valeur limite
Route	1094	262	62	0	0	0
Fer	543	210	37	0	0	0
Industrie						
Aérien	0	0	0	0	0	0

Tableau 1 : populations estimées et recensement des établissements d'enseignement (E) et de santé (S) exposés.

Les populations n'ont pas été arrondies à la centaine près. On ne recense pas d'établissement d'enseignement et de santé dont le niveau dépasse 55 dB(A) en Lden et 50 dB(A) en Ln.

9. Conclusion

Cette étude a été réalisée afin d'établir les documents graphiques et d'estimer les populations exposées aux sources routières et ferroviaires de la ville de Homécourt appartenant à l'agglomération de Metz.

Les résultats issus de cette étude (cartes et estimations) seront utilisés dans le cadre de la publication par voie électronique et transmises à la commission.

L'agglomération (au sens INSEE) de Metz faisant partie des agglomérations qui doivent élaborer une carte du bruit stratégique sur l'ensemble de leur territoire pour l'échéance de juin 2007, cette étude est à intégrer à celles effectuées pour les autres communes de

l'agglomération de Metz.

Fait à Strasbourg le 4 février 2010,

Étude réalisée par Loïc Toussaint.

La responsable de l'étude,

La responsable de l'activité
acoustique opérationnelle,

C. LAMOUREUX-KUHN

S. DOISY

10. Bibliographie

[1] NF S 31-133 – Bruit des infrastructures terrestres : « calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques », février 2007.

[2] Guide du CERTU « Comment réaliser les cartes de bruit stratégiques en agglomération », juillet 2006.

[3] Guide méthodologique SETRA « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires », août 2007.

[4] Note RFF - Description des données ferroviaires relatives à la cartographie stratégique du bruit, avril 2007.

[5] Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transports ferroviaires dans l'environnement. RFF, SNCF, DGMT, janvier 2006.

11. Annexe 1 : Trafics routiers

Commune	Nom-voie	Début	Fin	Trafic TMJA	NB VOIES	Vitesse VL	Vitesse PL	%PL	TMJA VL	TMJA PL
	Place Honoré de Balzac			30	2	30	30	0	30	0
	Rue Gabriel Péri			30	2	50	50	0	30	0
	Rue du Bois de la Sarre			30	2	50	50	0	30	0
	Rue 1 mile 2018			30	2	50	50	0	30	0
	Rue Romain Rolland			30	2	50	50	0	30	0
	Rue Louis Bragou			30	2	50	50	0	30	0
	Rue Henri Barbusse			250	2	30	30	0	250	0
	Rue Hermann Chaudron			50	2	50	50	0	30	0
	Rue du Colonel Fauriol			50	2	50	50	0	50	0
	Rue Paul Eluard			50	2	50	50	0	50	0
	Rue du Bois Job			15	2	50	50	0	15	0
	Rue des Arènes			50	2	50	50	0	30	0
	Rue des Mûres			30	2	50	50	0	30	0
	Rue du Boucau			30	2	50	50	0	30	0
	Rue Saint-Charmond			50	2	50	50	0	30	0
	Rue des Chénoues			30	2	30	30	11	30	0
	Rue des Conscions			50	2	30	30	0	50	0
	Rue des Poupfiers			50	2	50	50	0	50	0
111	Rue de la commune de Paris			9097	2	50	50	3	8824	273
	Rue de la Prairie			20	2	30	50	0	20	0
	Rue des Pommes			30	2	20	20	0	30	0
112	Rue Léon Motin			35	2	50	50	0	35	0
	Rue de Ronibas			50	2	50	50	0	50	0
	Rue des Cîles			50	2	30	30	0	50	0
	Rue de la mine			50	2	50	50	0	50	0
	Rue des Métronniers			30	2	50	50	0	30	0
	Rue d'Andomy			30	2	50	50	0	30	0
	Rue du Moulin			50	2	50	50	0	50	0
	Rue des Tunnels			30	2	50	50	0	30	0
	Rue du 8 mai 1945			30	2	30	30	0	30	0
	Rue Victor Hugo RD 41			1300	2	50	50	1	1287	13
	Place Koch			1000	2	50	50	1	980	10
112	Avenue de la République RD 41			1700	2	50	50	7	1584	116
	Rue Pasteur			1200	2	50	50	1	1188	12
	Rue Maurice Thorez RD 101C			1000	2	30	50	1	980	10
	Rue de l'Abbaye			50	2	50	50	0	50	0
113	Rue Carnot			4072	2	50	50	4	3904	168
	Rue Jean Moulin			1860	2	50	50	1	1840	20
	Rue Jeanne d'Arc			500	2	30	50	0	500	0
	Place Jean Jaurès			500	2	50	50	0	500	0
114	Rue Clémentine			2125	2	50	50	1	2104	21
	Place du Maréchal Lyautey			500	2	50	50	0	500	0
	Place Honoré Alloué			500	2	50	50	0	500	0
	Rue de la Campagne			15	2	50	50	0	15	0
	Rue Gambetta			25	2	50	50	0	25	0
	Rue de l'Orme			50	2	30	50	0	50	0
	Rue des trois Pignons			30	2	50	50	0	30	0
	Rue des prés sous la ville			10	2	50	50	0	10	0
	Rue Stanislas			20	2	50	50	0	20	0
	Rue de la Toye RD 54A			1000	2	50	50	0	1000	0
	Rue Ratin Camille			50	2	50	50	0	50	0
	Rue Wintzinger			50	2	50	50	0	50	0
	Rue d'Hautmont			50	2	50	50	0	50	0
	Rue d'Asselby			30	2	50	50	0	30	0
	Rue Chervy			50	2	50	50	0	50	0
	Rue Saint Germain			50	2	50	50	0	50	0
	Rue Jean Baptiste Lully			100	2	50	50	0	100	0
	Rue Georges Hresber			50	2	50	50	0	50	0
	Rue Courant			30	2	50	50	0	30	0
	Rue Mirabau			30	2	50	50	0	30	0
	Rue J PH Rameau			50	2	50	50	0	50	0
	Rue Morent			30	2	50	50	0	30	0
	Rue Bach			50	2	30	30	0	50	0

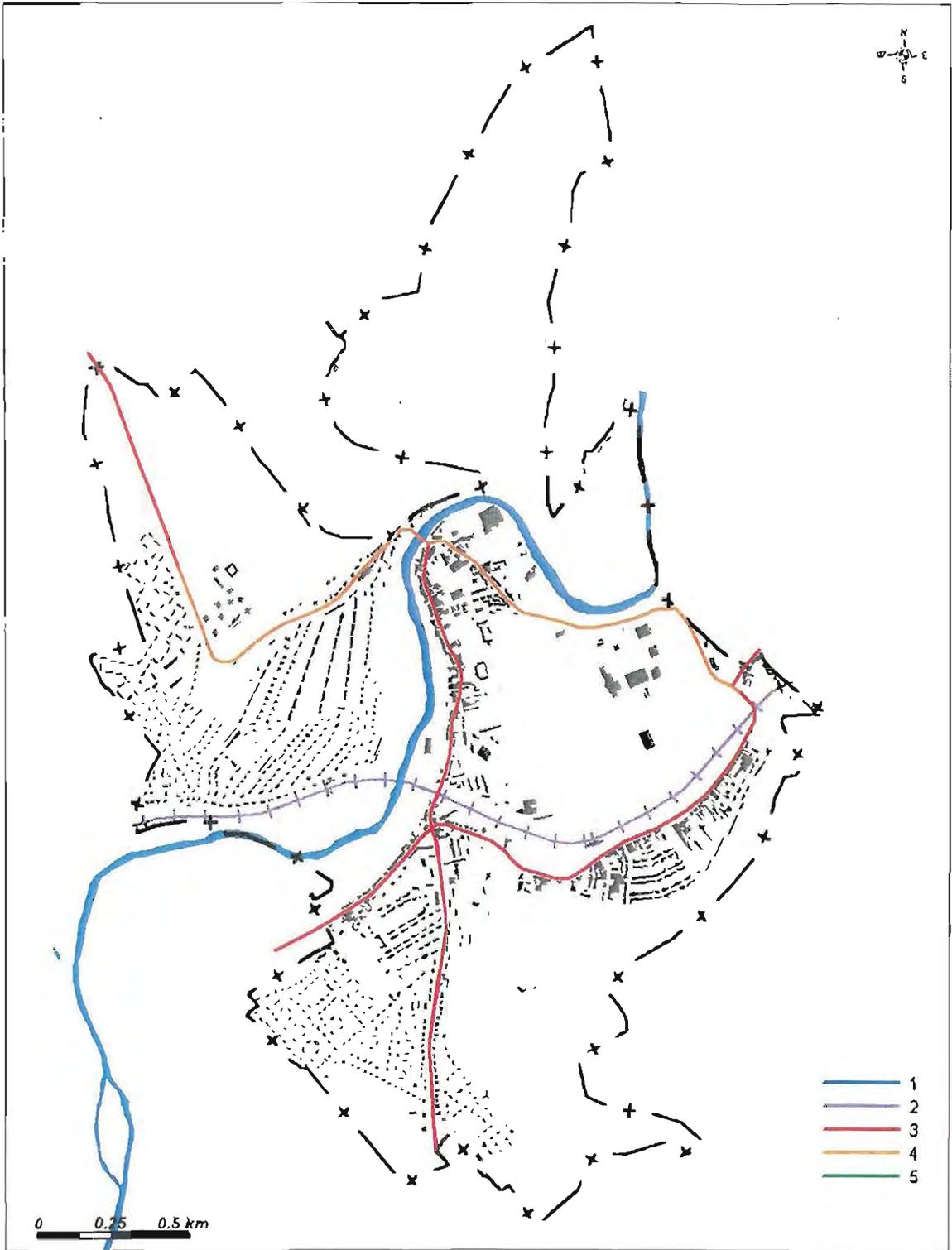
	Place et rue de l'hôtel des œuvres	100	2	50	50	0	100
	rue Krenzel	50	2	50	50	0	50
	rue de Courbillon	30	2	50	50	11	30
	rue Haute Soulieu	30	2	50	50	0	30
	rue Basse Soulieu	10	2	50	50	0	10
	rue Jean Laurant	40	2	50	50	0	40
	rue des quatre girgoux	100	2	30	30	11	100
	rue des Falvoles	50	2	50	50	0	50
	rue des Chardonnetets	300	2	30	30	0	300
	rue des Alouettes	50	2	30	30	0	50
	rue des Bourgeois	100	2	50	50	0	100
	rue des messanges	50	2	50	50	0	50
	rue des quatre vents	50	2	50	50	0	50
	rue des moignols	50	2	30	30	0	50
	rue des Margaronnettes	30	2	30	30	0	30
	rue Verteine	50	2	50	50	0	50
P7	F Kennedy	85	2	30	30	0	85
	rue du champ Laura	50	2	50	50	0	50
	impasse Kennedy	50	2	30	30	0	50
	chemin des tours à coco	50	2	50	50	0	50
	rue des grands rochers	250	2	50	50	0	250
1-1	rue Pierre Bupulchink	300	2	50	50	0	300
	rue Antoine Sabourin	250	2	30	30	0	250
	rue des quatre vents	250	2	50	50	0	250

12. Annexe 2 : Trafic ferroviaire

id_ano	catégorie	_mat_english_ _mat_voies	lg_ano	_voit_wagonni_ _voit_wagon_ _voit_wagon_ _voit_wagon_ _voit_wagon_	vmax	trafic_djurnal	trafic_nuit	trafic_sabine	trafic_nuit	trafic_jour_tot
246	FRET	CC72000 VTRÉMIE_F71	14	23 13 308	120	1,42	0	0	0	1,42
246	FRET	CC72000 VTRÉMIE_F71	17	23 13 308	120	1,42	0,71	0	0,71	2,86
246	FRET	RA16000 VTRÉMIE_F71	14	23 13 308	120	0,71	0	0	0	0,71
246	FRET	RA22200 VTRÉMIE_F71	19	23 13 308	120	0,57	0	0	0	0,57
246	FRET	CC72000 VTRÉMIE_F71	14	23 13 308	120	0	0	0,71	0,71	0,71
246	FRET	BB22200 VTRÉMIE_F71	19	23 13 308	120	0,14	0	0	0	0,14
246	FRET	BB22200 VTRÉMIE_F71	19	23 13 308	120	0,57	0	0	0	0,57
246	FRET	BB22200 VTRÉMIE_F71	19	23 13 308	120	2,14	0	0,86	0	3
246	FRET	BB22200 VTRÉMIE_F71	19	23 13 308	120	0,86	0,71	0,86	0	2,46
246	FRET	BB22200 Fretiers (G19)	17	18 16 302	120	0,26	0,11	0	0	0,36
246	FRET	BB16000 Fretiers (G19)	16	18 16 302	120	0,14	0	0	0	0,14
246	FRET	BB22200 Fretiers (G19)	17	18 16 302	120	0	0,14	0	0	0,14
246	FRET	BB22200 Fretiers (G19)	19	18 16 302	120	0,26	0	0	0	0,26
246	FRET	BA22200 VTRÉMIE_F71	19	23 13 308	120	2,54	0	1,02	0	3,56
246	FRET	BB22200 VTRÉMIE_F71	19	23 13 308	120	1	0	0	0	1
246	HLP	BB22200	19	0 0 0	180	0,78	0	4,53	0	5,28
246	SRV	VU-VTU-FF	43	0 0 0	43	200	1,71	3,43	0,57	5,71
246	SRV	26400	60	0 0 0	60	120	9,07	1,57	1,25	11,89
246	SRV	VU-VTU-FF	30	0 0 0	30	200	1,18	0	0,4	1,58
246	SRV	VU-VTU-FF	43	0 0 0	43	200	0	0,87	0,14	0,71
246	SRV	26400	60	0 0 0	60	120	0,14	0,14	0,14	0,43

13. Annexe 3 : Cartes de type B

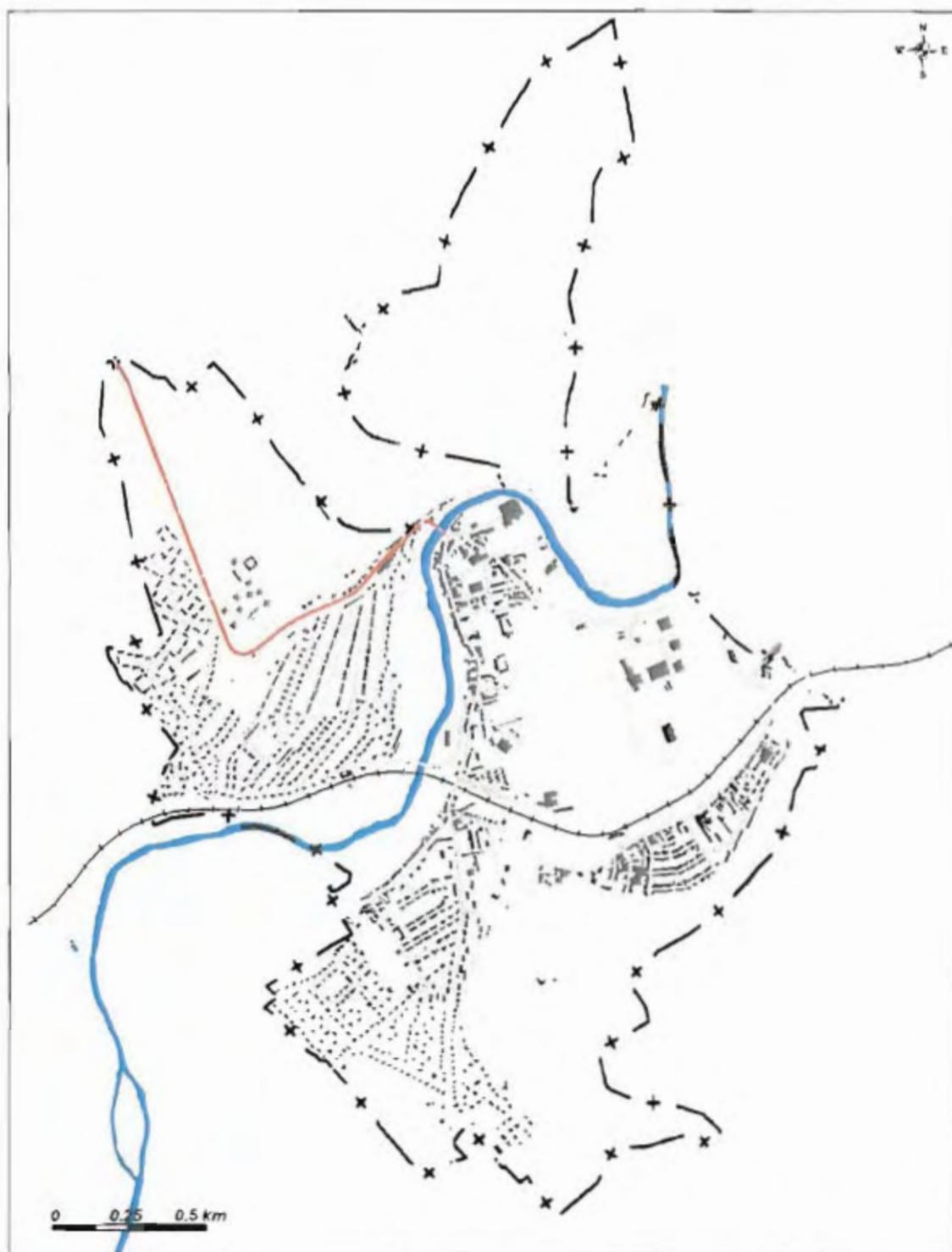
Ces cartes représentent les secteurs affectés par le bruit conformément à l'arrêté de classement sonore des voies en vigueur. La carte ci-dessous représente les voies classées et leur catégorie suivant un code couleur. Les secteurs sont de 300m pour une voie classée en catégorie 1, 250m pour la catégorie 2, 100m pour la catégorie 3, 30m pour la catégorie 4 et 10m pour la catégorie 5.



14. Annexe 4 et 5 : Carte de type C de dépassement de seuil

Cartographie du bruit routier de la ville Homécourt

Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit) – Situation 2005/2008 – Carte de dépassement de type C



Septembre
2009



Niveaux sonores

-  < seuil
-  ≥ seuil

Topographie

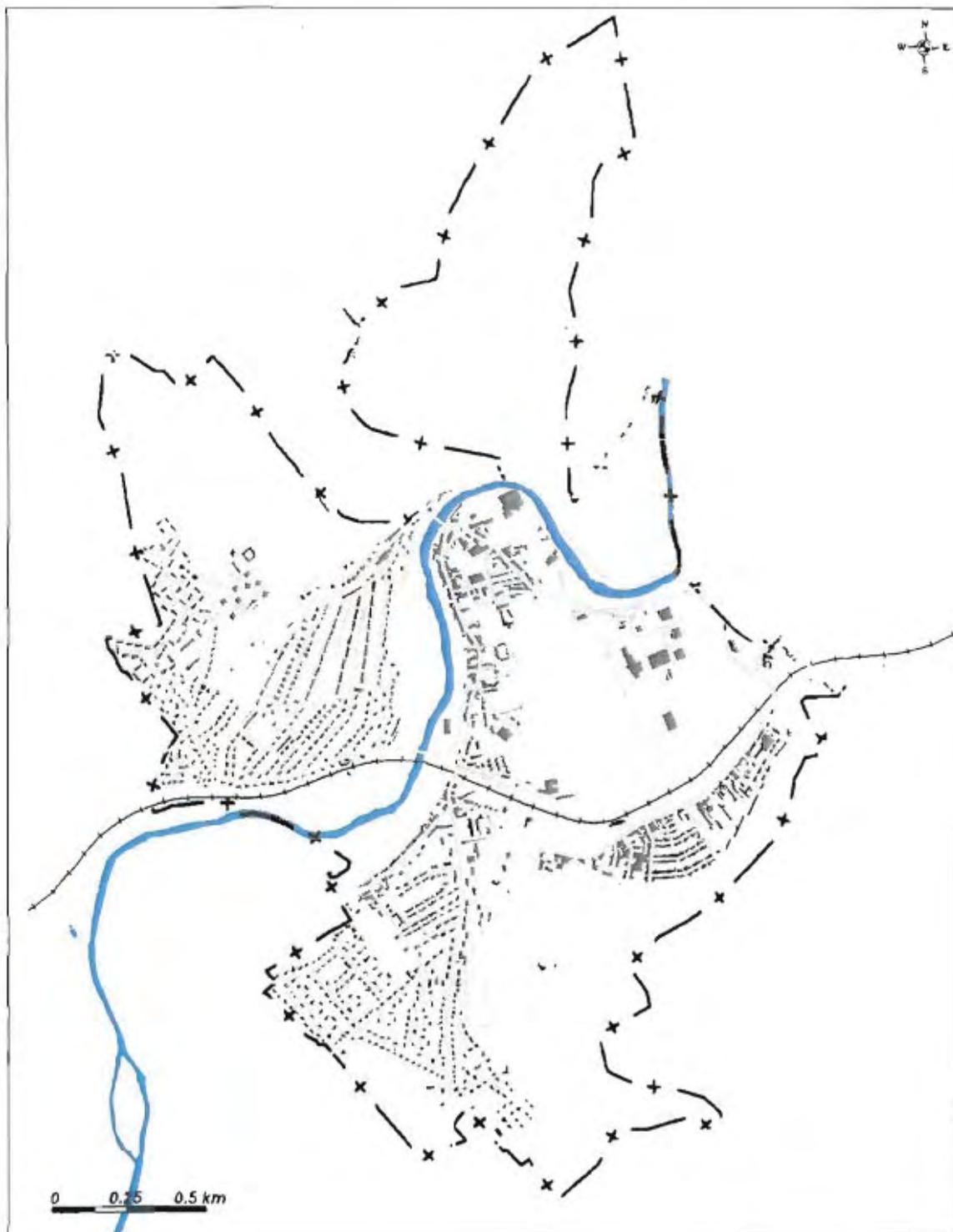
-  —  Limite de commune
-  —  Axe routier
-  —  Voie ferrée
-  Cours d'eau
-  Bâtiment

Réalisation : CETE Est / LRS

Format d'impression : A3 –
échelle 1/15 000

Cartographie du bruit routier de la ville Homécourt

Indicateur Ln (Nuit) – Situation 2005/2008 – Carte de dépassement de type C



Septembre
2009



Niveaux sonores



Topographie



Réalisation : CETE Est / LRS

Format d'impression : A3 -
échelle 1/15 000

A la vue des cartes de dépassement de type C (indicateur Lden jour, soir, nuit et Ln (nuit))
Les résultats des mesures indiquent des dépassements de seuil routier sur deux axes sur le territoire de la commune. Il s'agit d'une portion de la D 137 appelée « rue de la commune de Paris ». Mais également une portion infime de la D41a

B-ZONES CALMES

Les plans de prévention du bruit dans l'environnement tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues.

Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources des bruits dont les niveaux devraient être réduits.

Ils recensent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque des valeurs limites fixées dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat sont dépassées ou risquent de l'être.

→ Il n'y a pas de zone calme identifiée sur la commune pour laquelle la commune devrait engager des mesures de préservations

C- OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT DANS LES ZONES EXPOSEES A UN BRUIT DEPASSANT LES VALEURS LIMITEES

Comme il a déjà été mentionné, sur la commune deux axes routiers dépassent les seuils en valeur Lden. En revanche la commune n'est pas le gestionnaire de ces deux axes, puisqu'il s'agit d'axes départementaux. Le gestionnaire des axes départementaux est le conseil général de Meurthe-et-Moselle. La commune c'est d'hors et déjà tournée vers le département afin de connaître les actions envisagés. A cela a été répondu :



■ DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT
DIRECTION DES ROUTES
Service Gestion Technique des Routes

Affaire suivie par :
M. Laurent MASSON ☎ 03.83.94.53.49.

Nancy, le - 7 JUL. 2010

Monsieur Jean-Pierre MINELLA
Maire de la commune et conseiller général
du canton d'Homécourt
54310 HOMECOURT

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

Monsieur le maire,

Vous m'avez sollicité le 7 mai 2010 concernant l'affaire citée en objet.

Le Conseil Général de Meurthe-et-Moselle, en tant que gestionnaire du réseau routier départemental, dispose de la compétence relative à la lutte contre le bruit engendré par les routes départementales, et à ce titre, il est l'autorité pour réaliser ces cartes de bruit stratégiques.

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

Je vous informe par la présente que le Plan de Prévention du Bruit et de l'Environnement du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle est en cours d'élaboration. A l'horizon 2012, ce plan devra être établi pour les routes supportant plus de 8 200 véhicules par jour.

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

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

Pour le président du conseil général,
Le vice-président délégué,

Jean-Marie UHLRICH

Copie : M. André CORZANI vice-président territorial
M. Noël GUERARD conseiller général délégué aux hautes débits et aux infrastructures
Territoire de Bréley

Ainsi, comme cela est mentionné dans le courrier, le conseil général tiendra informé les communes concernées des mesures envisagées dans le PPBE des routes départementales.

La mairie, en concertation avec le Conseil Général évaluera les mesures qui seront possibles de prendre pour lutter contre le bruit des axes routiers dont il a été fait mention.

Le présent plan de prévention des bruits dans l'environnement ainsi que la note exposant les résultats de la consultation du public ont fait l'objet d'un arrêté municipal en date du 16 mai 2011.