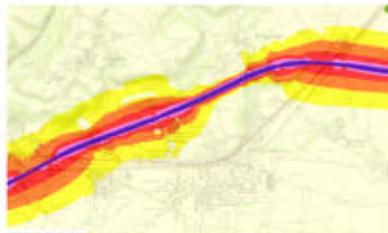


Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des grandes infrastructures de transports terrestres de l'État dans le département de la Moselle

3^{ème} échéance 2018-2023



Projet soumis à la consultation du public
du 1^{er} octobre au 30 novembre 2019

Version approuvée le 10 janvier 2020

Directive n°2002/49/CE

relative à l'évaluation et à la gestion
du bruit dans l'environnement

Sommaire

1/ Résumé non technique.....	5
2/ Le bruit et la santé.....	7
2.1/ Quelques généralités sur le bruit.....	7
2.1.1/ Le son.....	7
2.1.2/ Le bruit.....	8
2.1.3/ Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement.....	9
2.2/ Les effets du bruit sur la santé.....	10
3 / Le cadre réglementaire européen et le contexte du PPBE de l'État en Moselle.....	13
3.1/ Cadre réglementaire du PPBE.....	13
3.1.1/ Cadre réglementaire général : sources de bruit concernées et autorités compétentes.....	13
3.1.2/ Cadre réglementaire du PPBE des grandes infrastructures de l'État.....	15
3.2/ Infrastructures concernées par le PPBE de l'État	16
3.3/ Démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État.....	21
3.3.1/ Organisation de la démarche.....	21
3.3.2/ Cinq grandes étapes pour l'élaboration.....	21
3.4/ Principaux résultats du diagnostic.....	22
4/ Objectifs en matière de réduction du bruit.....	26
5/ Prise en compte des « zones de calme ».....	28
6/ Bilans des actions dans le cadre du précédent PPBE.....	29
6.1/ Mesures préventives menées dans le cadre du précédent PPBE.....	29
6.1.1/ Protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles.....	29
6.1.2/ Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies.....	30
6.1.3/ Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux.....	31
6.1.4/ Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et résorption des points noirs du bruit.....	31
6.1.5/ Mesures de prévention mise en œuvre sur le réseau routier national concédé	33
6.1.6/ Mesures de prévention mise en œuvre sur le réseau routier national non concédé.....	33
6.1.7 / Mesures de prévention mise en œuvre par SNCF réseau.....	33
6.2/ Actions curatives menées dans le cadre du précédent PPBE.....	33
6.2.1/ Réseau routier.....	33
6.2.1.1/ Réseau routier concédé.....	33
6.2.1.2/ Réseau routier non concédé.....	34
6.2.2 / Réseau ferroviaire.....	40
7/ Programme d'actions de réduction des nuisances.....	41
7.1/ Mesures préventives.....	41
7.1.1/ Mesures globales.....	41
7.1.1.1/ Mise à jour du classement sonore des voies et démarche associée.....	41
7.1.1.2/ Mesures en matière d'urbanisme.....	42
7.1.1.3/ Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux.....	42
7.1.2 / Sur le réseau routier.....	43
7.1.3/ Sur le réseau ferroviaire.....	44
7.2/ Mesures curatives.....	48
7.2.1/ Mesures curatives sur le réseau routier.....	48
7.2.1.1/ Mesures de protection ou de réduction à la source.....	48

7.2.1.2/ Résorption de points noirs du bruit – Traitement de façades.....	48
7.2.2/ Mesures curatives sur le réseau ferroviaire.....	49
7.3/ Justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....	50
8/ Bilan de la consultation du public.....	50
8.1/ Modalités de la consultation.....	50
8.2/ Remarques du public.....	50
8.3/ Réponses des gestionnaires aux observations.....	50
8.4/ Prise en compte dans le PPBE de l'État.....	50
9/ Glossaire.....	51
10/ Annexes.....	53

1/ Résumé non technique

La directive européenne n°2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit, et à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). L'objectif est de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

L'ambition de cette directive est de garantir une information des populations sur leur niveau d'exposition sonore et sur les actions prévues pour réduire cette pollution.

En France, depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis la loi de lutte contre le bruit de 1992, des dispositifs de protection et de prévention des situations de fortes nuisances ont été mis en place. L'enjeu du PPBE élaboré par le préfet de Moselle concernant le réseau routier et ferroviaire, établi à partir de plans d'actions existants ou projetés, est d'assurer une cohérence des actions des gestionnaires concernés sur le département de la Moselle.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, le préfet de Moselle dispose des cartes de bruit arrêtées le 27 juillet 2018 et disponibles sur le site Internet des services de l'État en Moselle : www.moselle.gouv.fr

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 5 ans par les gestionnaires du réseau national et ferroviaire précités dans le cadre du précédent PPBE.

La troisième et dernière étape a consisté à recenser une liste d'actions permettant d'améliorer l'exposition sonore de nos concitoyens et à les organiser dans un programme global d'actions sur la période 2018 – 2023. À cette fin, les maîtres d'ouvrages des grandes infrastructures de l'État ont présenté le programme des actions prévues entre 2018 et 2023 :

- Sur le réseau autoroutier géré par la Société des Autoroutes du Nord Est de la France (SANEF), il n'a pas été relevé d'habitations exposées à des seuils supérieurs aux niveaux réglementaires. Toutefois dans le cadre, de la mise à 2x3 voies de l'autoroute A4 entre Argancy et Mey et de façon préventive, le gestionnaire prévoit la mise en œuvre de protections acoustiques type merlons sur les communes d'Argancy, Charly-Oradour et Faily ainsi que la mise en place de glissières-murets au droit des communes de Faily et Vany. Un revêtement de chaussée type BBTM sera prévu lors de chaque renouvellement sur ce tronçon. Des mesures phoniques seront également effectuées post-travaux au droit de l'ensemble des habitations directement exposées sur le linéaire du projet.
- Sur le réseau ferroviaire, SNCF réseau prévoit les actions suivantes : renouvellement de voies et ballast, le renouvellement de plusieurs appareils de voie ainsi que le remplacement de plusieurs kilomètres de voies.
- S'agissant du réseau routier national non concédé, le projet A31 bis, porté par l'État, prévoit l'aménagement de l'autoroute A31 entre le péage de Gye et la frontière luxembourgeoise par la mise à 2x3 voies de certains tronçons et la réalisation de nouveaux linéaires. L'opération s'accompagnera de mesures conformément à la réglementation en vigueur pour limiter les nuisances sonores.

Il est également programmé la poursuite des opérations de réalisation de la tranchée couverte sur la RN52 à Marange-Silvange et la mise à 2x2 voies de la RN4 entre Héming et Saint-Georges. Le programme de renouvellement sur plusieurs tronçons de route, de la couche de roulement ainsi que la révision des classements sonores relatifs aux réseaux routier national et ferroviaire sont également prévus.

Le projet de PPBE a été mis en consultation du public du 1^{er} octobre au 30 novembre 2019

.

Il a été présenté lors de la réunion du comité de l'observatoire du bruit en Moselle le 07 novembre 2019.

Le PPBE a été approuvé par le préfet le **10 janvier 2020** et est publié sur le site internet des services de l'Etat à l'adresse suivante : www.moselle.gouv.fr.

2/ Le bruit et la santé

2.1/ Quelques généralités sur le bruit

(Sources : <http://www.bruitparif.fr> , <http://www.sante.gouv.fr> et <http://www.anses.fr>)

2.1.1/ Le son

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné.

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air ; ce phénomène vibratoire est caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée :

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20 μ Pascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

Perception	Échelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression)	Fort / Faible	Intensité I Décibel, dB(A)
Hauteur (son pur)	Aigu / Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu / Grave	Spectre
Durée	Longue / Brève	Durée LAeq (niveau équivalent moyen)



2.1.2/ Le bruit

Passer du son au bruit c'est prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné. Il ne s'agit plus seulement de la description d'un phénomène avec les outils de la physique, mais de l'interprétation qu'un individu fait d'un événement ou d'une ambiance sonore.

L'ISO (organisation internationale de normalisation) définit le bruit comme « un phénomène acoustique (*qui relève donc de la physique*) produisant une *sensation (dont l'étude concerne la physiologie)* généralement considérée comme désagréable ou gênante (*notions que l'on aborde au moyen des sciences humaines - psychologie, sociologie*) »

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB) .

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB.

Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (l'augmentation est alors de 10 dB environ).

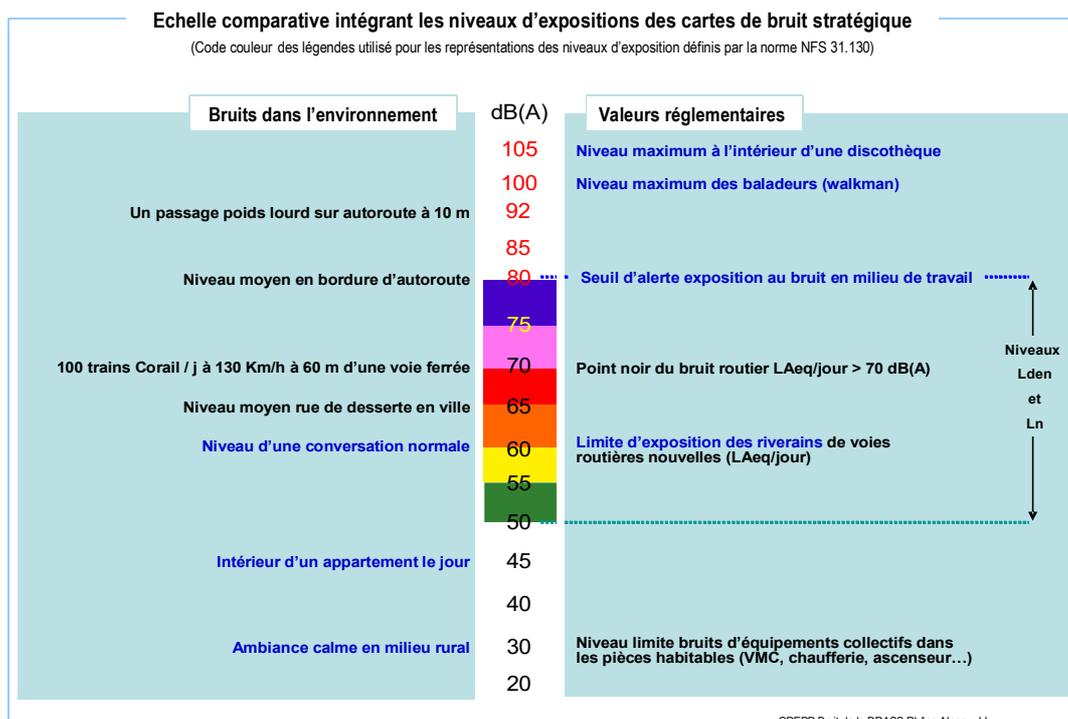
Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement...		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	c'est augmenter le niveau sonore de	c'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB nettement :
4	6 dB	on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB
10	10 dB	de manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100.000	50 dB	comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la première nuisance à domicile citée par 54 % des personnes, résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB(A) et 80 dB(A)



2.1.3/ Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement

La perception de la gêne reste variable selon les individus. Elle est liée à la personne (âge, niveau d'étude, actif, présence au domicile, propriétaire ou locataire, opinion personnelle quant à l'opportunité de la présence d'une source de bruit donnée) et à son environnement (région, type d'habitation, situation et antériorité par rapport à l'existence de l'infrastructure ou de l'activité, isolation de façade).

Le présent PPBE concerne le bruit produit par les infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an et ferroviaire de plus de 30 000 passages de trains par an.

Les routes

Le bruit de la route est un bruit permanent. Il est perçu plus perturbant pour les activités à l'extérieur, pour l'ouverture des fenêtres, et la nuit. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatiques-chaussée dans le bruit global émis par les véhicules en circulation à des vitesses supérieures à 60 km/h.

Les voies ferrées

Le bruit ferroviaire présente des caractéristiques spécifiques sensiblement différentes de ceux de la circulation routière :

- Le bruit est de nature intermittente ;
- Le spectre (tonalité), bien que comparable, comporte davantage de fréquences aiguës ;
- La signature temporelle (évolution) est régulière (croissance, pallier, décroissance du niveau sonore avec des durées stables, par type de train en fonction de leur longueur et de leur vitesse) ;

- Le bruit ferroviaire apparaît donc gênant à cause de sa soudaineté ; les niveaux peuvent être très élevés au moment du passage des trains. Pourtant, il est généralement perçu comme moins gênant que le bruit routier du fait de sa régularité tant au niveau de l'intensité que des horaires. Il perturbe spécifiquement la communication à l'extérieur ou les conversations téléphoniques à l'intérieur. Si les gênes ferroviaire et routière augmentent avec le niveau sonore, la gêne ferroviaire reste toujours perçue comme inférieure à la gêne routière, quel que soit le niveau sonore.

La comparaison des relations « niveau d'exposition - niveau de gêne » établies pour chacune des sources de bruit confirme la pertinence d'un « bonus ferroviaire » (à savoir l'existence d'une gêne moins élevée pour le bruit ferroviaire à niveau moyen d'exposition identique), en regard de la gêne due au bruit routier. Ce bonus dépend toutefois de la période considérée (jour, soirée, nuit, 24 h) : autour de 2 dB(A) en soirée, de 3 dB(A) le jour, et 5 dB(A) sur une période de 24h.

L'exposition à plusieurs sources

L'exposition combinée aux bruits provenant de plusieurs infrastructures routières et ferroviaires voire aériennes (situation de multi-exposition) a conduit à s'interroger sur l'évaluation de la gêne ressentie par les populations riveraines concernées. La gêne due à la multi-exposition au bruit des transports touche environ 6% des français soit 3,5 millions de personnes. La multi-exposition est un enjeu de santé publique, si on considère l'addition voire la multiplication des effets possibles de bruits cumulés sur l'homme: gêne de jour, interférences avec la communication en soirée et perturbations du sommeil la nuit, par exemple. Le niveau d'exposition, mais aussi la contribution relative des 2 sources de bruit (situation de dominance d'une source sur l'autre source ou de non-dominance) ont un impact direct sur les jugements et la gêne ressentie.

Bien que délicates à évaluer, des interactions entre la gêne due au bruit routier et la gêne due au bruit ferroviaire ont été mises en évidence :

- Lorsque le bruit reste modéré, la gêne due à une source de bruit spécifique semble liée au niveau sonore de la source elle-même plus qu'à la situation d'exposition (dominance - non-dominance) ou qu'à la combinaison des deux bruits ;
- En revanche, dans des situations de forte exposition, des phénomènes tels que le masquage du bruit routier par le bruit ferroviaire ou la « contamination » du bruit ferroviaire par le bruit routier apparaissent.

Il n'y a pas actuellement de consensus sur un modèle permettant d'évaluer la gêne totale due à la combinaison de plusieurs sources de bruit. Ces modèles ne s'appuient pas ou de façon insuffisante sur la connaissance des processus psychologiques (perceptuel et cognitif) participant à la formation de la gêne, mais sont plutôt des constructions mathématiques de la gêne totale. De ce fait, ces modèles ne sont pas en accord avec les réactions subjectives mesurées dans des environnements sonores multi-sources.

2.2/ Les effets du bruit sur la santé

(Sources : <http://www.bruitparif.fr> , <http://www.sante.gouv.fr> et <http://www.anses.fr>)

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), une bonne santé est un état de complet bien-être physique, mental et social et pas uniquement caractérisé par l'absence de maladies. Les nuisances, notamment sonores, sont l'une des causes qui, à long terme, peuvent porter atteinte au bien-être et à l'équilibre d'un individu.

En France, 9 millions de personnes sont exposées à des seuils de bruit élevés générés par les infrastructures de transports soit 13 % de la population dont 8 millions subissant les nuisances issues des routes et voies ferrées.

Les effets sur la santé de la pollution par le bruit sont multiples :

Les bruits de l'environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisir sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées.

Plusieurs effets sont constatés :

- **Perturbations du sommeil à partir de 30 dB(A)**

L'audition est en veille permanente. Pendant le sommeil la perception auditive demeure. Si les bruits entendus sont reconnus comme habituels et acceptés, ils n'entraîneront pas de réveils des personnes exposées. Mais ce travail de perception et de reconnaissance des bruits se traduit par de nombreuses réactions physiologiques, qui entraînent des répercussions sur la qualité du sommeil.

Occupant environ un tiers de notre vie, le sommeil est indispensable pour récupérer des fatigues tant physiques que mentales de la période de veille. Le sommeil n'est pas un état unique mais une succession d'états, strictement ordonnés : durée de la phase d'endormissement, réveils, rythme des changements de stades (sommeil léger, sommeil profond, périodes de rêves). Des niveaux de bruits élevés ou l'accumulation d'événements sonores perturbent cette organisation complexe de la structure du sommeil et entraînent d'importantes conséquences sur la santé des personnes exposées alors même qu'elles n'en ont souvent pas conscience

Les perturbations du temps total du sommeil sont diverses : durée plus longue d'endormissement, éveils nocturnes prolongés, éveil prématuré non suivi d'un ré-endormissement.

A plus long terme : si la durée totale de sommeil peut être modifiée dans certaines limites sans entraîner de modifications importantes des capacités individuelles et du comportement, les répercussions à long terme d'une réduction quotidienne de la durée du sommeil sont plus critiques. Une telle privation de sommeil entraîne une fatigue chronique excessive et de la somnolence, une réduction de la motivation de travail, une baisse des performances, une anxiété chronique. Les perturbations chroniques du sommeil sont sources de baisses de vigilance diurnes qui peuvent avoir une incidence sur les risques d'accidents.

- **Déficit auditif dû au bruit - 80 dB(A) seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu de travail.**

Les bruits de l'environnement, ceux perçus au voisinage des infrastructures de transport ou des activités économiques, n'atteignent pas des intensités directement dommageables pour l'appareil auditif. En revanche, le bruit au travail, l'écoute prolongée de musiques amplifiées à des niveaux élevés et la pratique d'activités de loisir tels que le tir ou les activités de loisirs motorisés exposent les personnes à des risques d'atteinte grave de l'audition.

Les déficits d'audition peuvent être accompagnés d'acouphènes ((bourdonnements ou sifflements). Le déficit auditif dû au bruit se produit d'abord pour les fréquences aiguës (3 000-6 000 hertz, avec le plus grand effet à 4 000 hertz) La prolongation de l'exposition à des bruits excessifs aggrave la perte auditive qui s'étendra à la fréquence plus graves 2000 hz et moins) qui sont indispensables pour la communication et compréhension de la parole.

L'ampleur du déficit auditif dans les populations exposées au bruit sur le lieu de travail dépend de la valeur de LAeq, 8h, du nombre d'années d'exposition au bruit, et de la sensibilité de l'individu.

Les hommes et les femmes sont de façon égale concernés par le déficit auditif dû au bruit. Le bruit dans l'environnement avec un niveau sur 24h de 70 dB(A) ne causera pas de déficit auditif pour la grande majorité des personnes, même après une exposition tout au long de leur vie. Pour des adultes exposés à un bruit important sur le lieu de travail, la limite de bruit est fixée aux niveaux de

pression acoustique maximaux de 140 dB, et l'on estime que la même limite est appropriée pour ce qui concerne le bruit dans l'environnement.

La conséquence principale du déficit auditif est l'incapacité de comprendre le discours dans des conditions normales, et ceci est considéré comme un handicap social grave.

- **Effets extra auditifs (stress) et psycho physiologiques : 65-70 dB(A)**

Les effets biologiques du bruit ne se réduisent pas uniquement à des effets auditifs : des effets non spécifiques peuvent également apparaître. Du fait de l'étroite interconnexion des voies nerveuses, les messages nerveux d'origine acoustique atteignent de façon secondaire d'autres centres nerveux et provoquent des réactions plus ou moins spécifiques et plus ou moins marquées au niveau de fonctions biologiques ou de systèmes physiologiques autres que ceux relatifs à l'audition.

Ainsi, en réponse à une stimulation acoustique, l'organisme réagit comme il le ferait de façon non spécifique à toute agression, qu'elle soit physique ou psychique. Cette stimulation, si elle est répétée et intense, entraîne une multiplication des réponses de l'organisme qui, à la longue, peut induire un état de fatigue, voire d'épuisement. Cette fatigue intense constitue le signe évident du « stress » subi par l'individu et, au-delà de cet épuisement, l'organisme peut ne plus être capable de répondre de façon adaptée aux stimulations et aux agressions extérieures et voir ainsi ses systèmes de défense devenir inefficaces.

Chez les travailleurs exposés au bruit, et les personnes vivant près des aéroports, des industries et des rues bruyantes, l'exposition au bruit peut avoir un impact négatif sur leurs fonctions physiologiques. L'impact peut être temporaire mais parfois aussi permanent. Après une exposition prolongée, les individus sensibles peuvent développer des troubles chroniques, tels que de l'hypertension, problèmes cardio-vasculaires ou troubles du comportement. L'importance et la durée des troubles varient en fonction des individus (style de vie et conditions environnementales).

Les employés exposés à un niveau élevé de bruit industriel pendant de longues périodes (5 à 30 ans) peuvent souffrir de tension artérielle et présenter un risque accru d'hypertension. Des effets cardio-vasculaires ont été également observés après une exposition de longue durée aux trafics aérien et automobile avec des valeurs de 65-70db(A).

- **Effets sur les performances**

Il a été montré, principalement pour les travailleurs et les enfants, que le bruit peut compromettre l'exécution de tâches cognitives. Bien que l'éveil dû au bruit puisse conduire à une meilleure exécution de tâches simples à court terme, les performances diminuent sensiblement pour des tâches plus complexes. La lecture, l'attention, la résolution de problèmes et la mémorisation sont parmi les fonctions cognitives les plus fortement affectées par le bruit.

Dans les écoles exposées au trafic aérien, les élèves présentent des performances réduites dans l'exécution de tâches telles que la correction de textes, la réalisation de puzzles difficiles, les tests d'acquisition de la lecture et les capacités de motivation. Il faut admettre que certaines stratégies d'adaptation au bruit d'avion et l'effort nécessaire pour maintenir le niveau de performance ont un prix. Le bruit peut également produire des troubles et augmenter les erreurs dans le travail, et certains accidents peuvent être un indicateur de réduction des performances.

- **Coût sanitaire et social du bruit**

On estime à 11,5 milliards d'€ le coût du bruit sur la santé dont 89 % imputable au seul réseau routier.

Globalement, le coût sanitaire et social du bruit (toutes sources confondues : bruit de voisinage, bruit professionnel, etc.) si l'on prend en compte également l'impact sur la valeur immobilière des biens, est estimé à 57 milliards d'€ (source ADEME et Centre National du Bruit).

3 / Le cadre réglementaire européen et le contexte du PPBE de l'État en Moselle

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les Etats membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant.

Cette approche est basée sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations, une cartographie dite « stratégique », l'information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé, et la mise en œuvre au niveau local de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.

- Les articles L. 572-1 à L. 572-11 et R. 572-1 à R. 572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- les articles R. 572-3, R. 572-4 et R. 572-8 du code de l'environnement définissent les infrastructures concernées, le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- L'arrêté du 14 avril 2017 définit les agglomérations concernées
- L'arrêté du 4 avril 2006 fixe les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit ;
- L'arrêté du 24 avril 2018 fixe la liste des aérodomes concernés par l'application de la directive.

3.1/ Cadre réglementaire du PPBE

3.1.1/ Cadre réglementaire général : sources de bruit concernées et autorités compétentes

Les sources de bruit concernées par la directive sont les suivantes :

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
- les aérodomes listés par l'arrêté du 24 avril 2018.

La mise en œuvre de la directive a déjà fait l'objet de deux échéances.

Première échéance :

- Établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains, soit 164 trains/jour, et les grands aéroports ;

Dans le département de la Moselle, ces cartes de bruit 1^{re} échéance ont été approuvées par les arrêtés préfectoraux suivants :

- l'arrêté préfectoral du 30 janvier 2008 relatif au réseau routier national non concédé
- l'arrêté préfectoral du 8 juin 2009 relatif au réseau routier national concédé et communal et au réseau ferroviaire
- l'arrêté préfectoral du 23 septembre 2009 relatif au réseau routier départemental

Ces arrêtés sont consultables à l'adresse internet suivante :

<http://www.moselle.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-Urbanisme/Observatoires-et-Prospectives/Observatoire-du-Bruit/Cartes-Etat-de-Bruit-des-infrastructures-routieres-et-ferroviaires-1ere-echeance2>

- Établissement des cartes de bruit et des PPBE pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants. En Moselle, 48 communes situées dans l'agglomération de Metz étaient concernées.

Le PPBE du réseau routier et autoroutier de l'État au titre de la première échéance a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 3 août 2012.

Le PPBE du réseau ferroviaire au titre de la première échéance a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 3 août 2012.

Deuxième échéance :

- Établissement des cartes de bruit et des PPBE correspondants pour les routes supportant un trafic supérieur à 8 200 véhicules/jour et les voies ferrées supportant un trafic supérieur à 82 trains/jour et les grands aéroports ;

En Moselle, ces cartes de bruit 2^e échéance ont été approuvées par les arrêtés préfectoraux suivants :

- arrêté préfectoral du 3 octobre 2012 relatif au réseau routier et autoroutier national non concédé
- arrêté préfectoral du 19 juillet 2013 relatif au réseau routier national concédé
- arrêté préfectoral du 3 septembre 2013 relatif au réseau ferroviaire
- arrêté préfectoral du 1^{er} août 2014 relatif au réseau routier départemental

Ces arrêtés sont consultables à l'adresse internet suivante :

<http://www.moselle.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-Urbanisme/Observatoires-et-Prospectives/Observatoire-du-Bruit/Cartes-Etat-de-Bruit-des-infrastructures-routieres-et-ferroviaires-2eme-echeance2>

- Établissement des cartes de bruit et des PPBE correspondants des agglomérations de plus de 100 000 habitants. En Moselle, les 48 communes situées dans l'agglomération de Metz étaient concernées, auxquelles se sont ajoutées 12 communes situées dans l'agglomération de Thionville.

Le législateur a voulu une pluralité des autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie et leur PPBE.

	Cartes de bruit	PPBE
Agglomérations	EPCI / communes	EPCI / communes
Routes nationales	Préfet	Préfet
Autoroutes concédées	Préfet	Préfet

Routes collectivités	Préfet	Conseil départemental et communes
Voies ferrées	Préfet	Préfet
Grands aéroports	Préfet	Préfet

Présent PPBE- 3^e échéance :

Les cartes et PPBE sont valables 5 ans et doivent être réexaminés et, le cas échéant, révisés au terme de cette échéance. Cette révision est l'objet du présent PPBE.

En Moselle, sont concernés par cette troisième échéance de la directive au titre des grandes infrastructures :

- 113,10 km d'autoroutes concédées,
- 184 km de routes nationales non concédées,
- certaines sections des lignes ferroviaires :
 - ligne 070000 Réding - Hultehouse (16 km)
 - ligne 089000 Novéant Sur Moselle - Metz (15 km)
 - ligne 140000 Metz - Baudrecourt (29,4 km)
 - ligne 172000 Betting – Forbach (9 km)
 - ligne 180000 Metz - Zoufftgen (49 km)
- 392 km de routes départementales gérées par le Conseil départemental de Moselle,
- 56 km de voies communales situés sur les communes de Metz, Montigny-Les-Metz, Woippy, Moulins-Les-Metz, Hagondange, Thionville, Creutzwald, Sarreguemines, Saint-Avold.

L'aéroport de Metz Nancy Lorraine a par ailleurs fait l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) élaboré par la Direction Générale de l'Aviation Civile pour le compte du Préfet de Moselle et approuvé le 24 février 2006.

3.1.2/ Cadre réglementaire du PPBE des grandes infrastructures de l'État

Dans le département de Moselle, les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures (3^{ème} échéance) ont été arrêtées par le préfet le 27 juillet 2018, conformément aux articles R. 572-7 et R. 572-10 du code de l'environnement. Elles sont disponibles sur le site internet des services de l'État en Moselle :

<http://www.moselle.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-Urbanisme/Observatoires-et-Prospectives/Observatoire-du-Bruit/Cartes-Etat-de-Bruit-des-infrastructures-routieres-et-ferroviaires-3eme-echeance>

Extrait du site internet des services de l'Etat en Moselle où peuvent être consultées les cartes de bruit relatives aux réseaux routier et ferroviaire :

Cartes Etat de Bruit des infrastructures routières et ferroviaires - 3ème échéance
Mise à jour le 09/05/2018

Réseau routier communal de Moselle - Arrêté préfectoral du 1er mars 2018
Arrêté du 1er mars 2018 approuvant les cartes de bruit des voies communales
Population exposée - Résumé non technique - Recueil des actes administratifs du 10 avril 2018

	Carte A Lden	Carte A Ln	Carte B	Carte C Lden	Carte C Ln
CREUTZWALD	Carte A Lden	Carte A Ln	Carte B	Carte C Lden	Carte C Ln
HAGONDANGE	Carte A Lden	Carte A Ln	Carte B	Carte C Lden	Carte C Ln
METZ	Carte A Lden	Carte A Ln	Carte B	Carte C Lden	Carte C Ln
MONTIGNY-LES-METZ	Carte A Lden	Carte A Ln	Carte B	Carte C Lden	Carte C Ln
MOULINS-LES-METZ	Carte A Lden	Carte A Ln	Carte B	Carte C Lden	Carte C Ln
SAINT-AVOLD	Carte A Lden	Carte A Ln	Carte B	Carte C Lden	Carte C Ln
SARREGUEMINES	Carte A Lden	Carte A Ln	Carte B	Carte C Lden	Carte C Ln
THONVILLE	Carte A Lden	Carte A Ln	Carte B	Carte C Lden	Carte C Ln
WOIPPY	Carte A Lden	Carte A Ln	Carte B	Carte C Lden	Carte C Ln

Réseau routier national non concédé, réseau routier départemental et réseau ferroviaire
Arrêté du 27 juillet 2018 approuvant les cartes de bruit des réseaux routiers national non concédé et départemental et du réseau ferroviaire
Résumé non technique - note méthodologique - Recueil des actes administratifs
Cartes de bruit du réseau national non concédé
Cartes de bruit du réseau routier départemental
cartes de bruit du réseau ferroviaire

Réseau routier national concédé
Arrêté du 27 juillet 2018 approuvant les cartes de bruit du réseau routier national concédé
Résumé non technique - Recueil des actes administratifs
Cartes de bruit du réseau routier national concédé (Via l'application Cartélie)
Cartes de bruit du réseau routier national concédé (format .pdf)

3.2/ Infrastructures concernées par le PPBE de l'Etat

Le présent PPBE concerne :

- Les routes nationales (concédées et non concédées) supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules
- Les voies ferrées supportant un trafic annuel de plus de 30 000 trains

Routes nationales concédées (autoroutes)

Le réseau géré par la société SANEF au sein du département de la Moselle est le suivant :

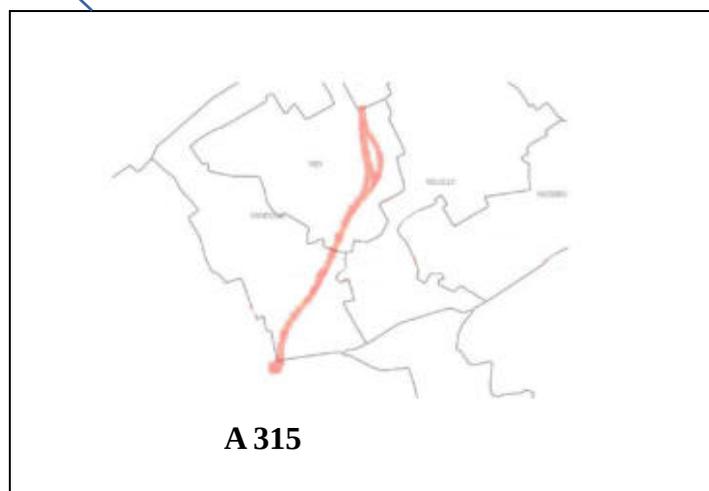
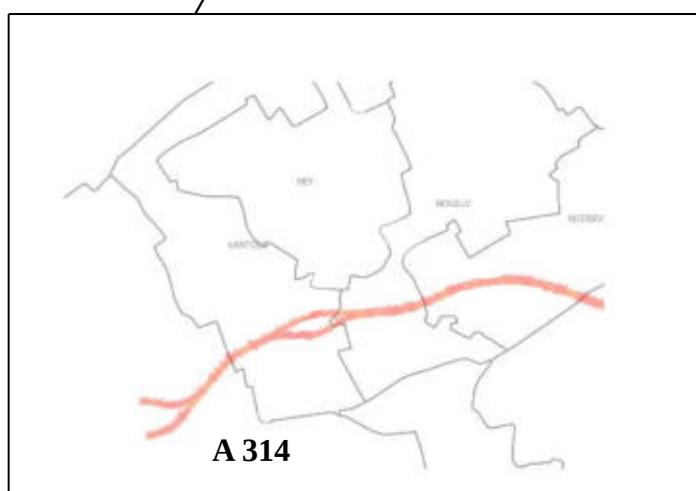
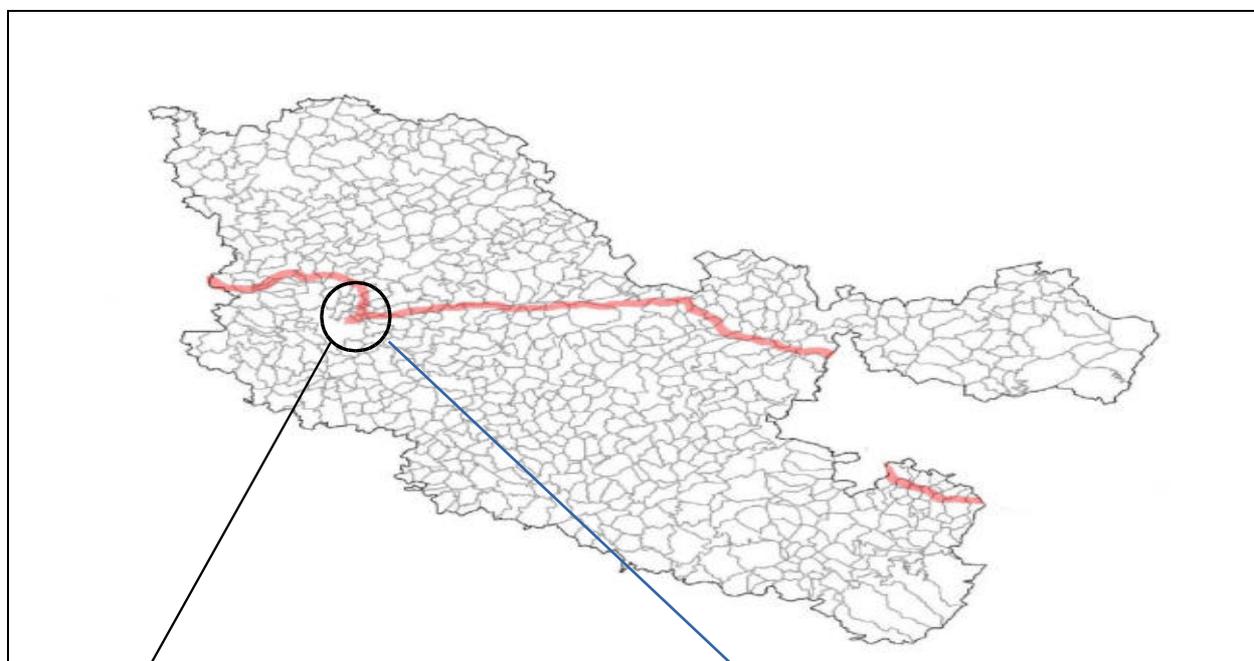
Autoroute	Début	Fin	Longueur (km)	Gestionnaire
A4	Sainte-Marie Aux-Chênes	Hambach	93,50	SANEF
A4	Schalbach	Danne-Et-Quatre-Vents	15,1	SANEF
A314	Metz	Noisseville	2,50	SANEF
A315	Vantoux	Mey	2,00	SANEF

La société SANEF exploite les autoroutes A4, A314 et A315 sur le département de Moselle sur un linéaire total d'environ 113 kilomètres.

- Les communes traversées par l'autoroute A4 sont les suivantes :

Sainte-Marie-Aux-Chênes, Saint-Privat-La-Montagne, Norroy-Le-Veneur, Fèves, Bronvaux, Marange-Silvange, Maizières-Les-Metz, Semécourt, Hauconcourt, Argancy, Charly-Oradour, Faily, Vany, Vantoux, Mey, Nouilly, Noisseville, Montoy-Flanville, Retonfey, Glatigny, Les Etangs, Courcelles-Chaussy, Varize, Brouck, Marange-Zondrange, Narbefontaine, Hallering, Zimming, Longeville-Les-Saint-Avoid, Saint-Avoid, Hombourg-Haut, Betting-Les-Avoid, Seingbouse, Farebersviller, Henriville, Farschviller, Loupershouse, Puttelage-Aux-Lacs, Ernestviller, Grundviller, Hambach, Schalbach, Bickenholtz, Fleisheim, Wintersbourg, Zilling, Mittelbronn, Phalsbourg, Danne-et-Quatre-Vents

- Les communes traversées par l'autoroute A314 sont Metz, Nouilly, Vantoux et Noisseville.
- Les communes traversées par l'autoroute A315 sont Vantoux et Mey.



Cartes du réseau routier national concédé de Moselle

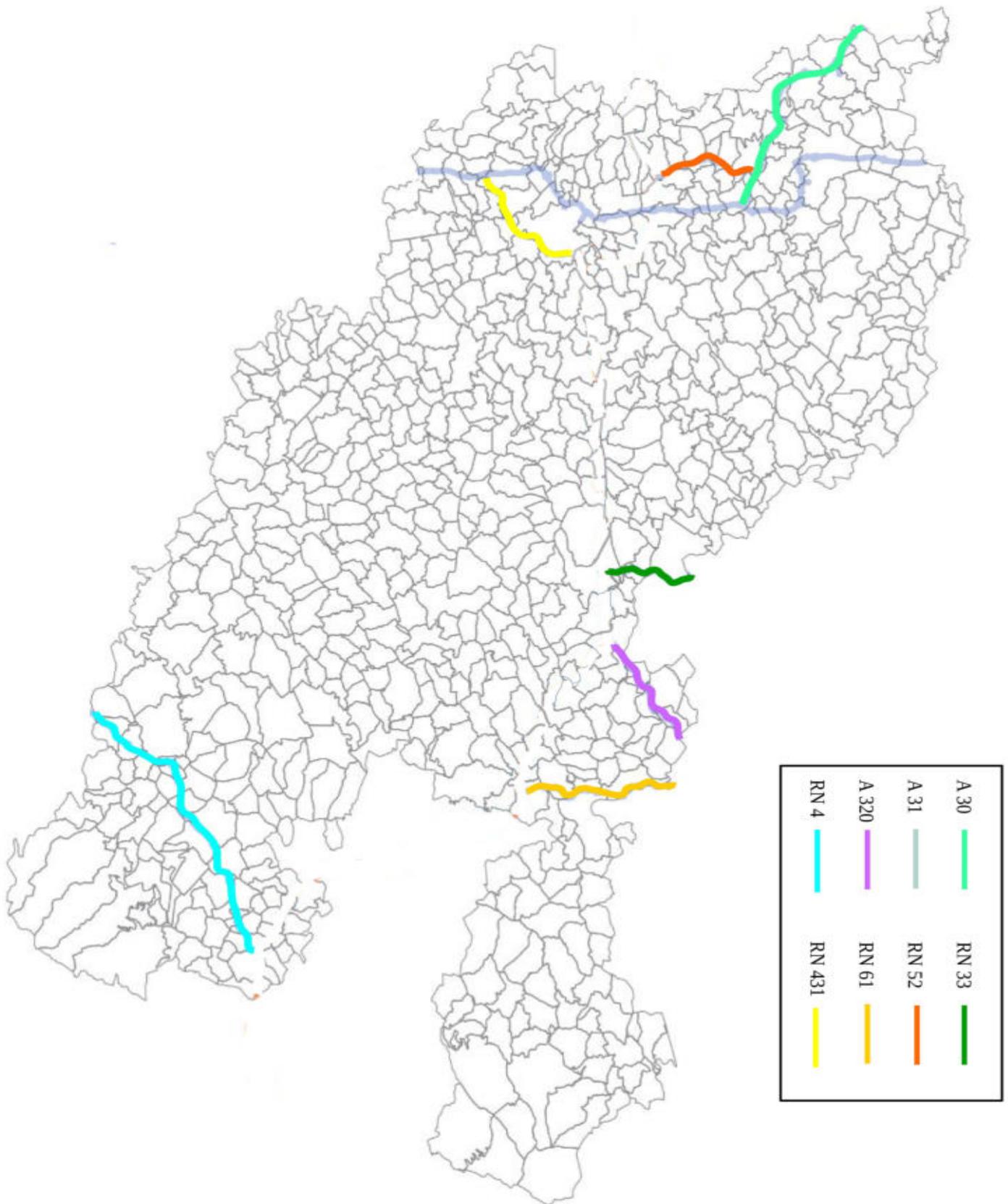
Routes nationales non concédées

Le réseau routier national non concédé concerné dans le département de la Moselle est le suivant :

Route	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
A30	A31 (Richemont)	Département de la Meurthe-Et-Moselle	25,8	DIR Est
A31	Frontière avec le Luxembourg	Département de la Meurthe-Et-Moselle	65	DIR Est
A320	A4 (Betting-Les-Saint- Avold)	Frontière avec l'Allemagne	14,5	DIR Est
N4	RD604 (Mittelbronn)	Département de la Meurthe-Et-Moselle	33,7	DIR Est
N33	Bretelles A4 (Saint-Avold)	Frontière avec l'Allemagne	6,3	DIR Est
N52	A30 (Fameck)	A4 (Marange-Silvange)	13,6	DIR Est
N61	D661 (Hambach)	Frontière avec l'Allemagne	18,1	DIR Est
N431	A31 (Augny)	A315 (Metz)	14,5	DIR Est

La DIR Est est en charge de l'entretien et de l'exploitation du réseau national non concédé sur le département de la Moselle sur un linéaire d'environ 191 kilomètres. Le réseau routier national non concédé traverse les communes suivantes :

Route	Communes traversées
A30	Aumetz, Boulange, Fontoy, Neufchef, Hayange, Sérémange-Erzange, Fameck, Uckange, Richemont
A31	Zoufftgen, Kanfen, Entringe, Thionville, Florange, Terville, Yutz, Illange, Bertrange, Guénange, Richemont, Mondelange, Ay-Sur-Moselle, Hagondange, Talange, Hauconcourt, Maizières-Les-Metz, Woippy, La Maxe, Metz, Longeville-Les-Metz, Montigny-Les-Metz, Moulins-Les-Metz, Jussy, Vaux, Augny, Fey, Coin-Les-Cuvry, Marieulles, Lorry-Mardigny, Cheminot
A320	Betting, Freyming-Merlebach, Cocheren, Rosbruck, Morsbach, Forbach, Spicheren
RN4	Foulcrey, Richeval, Ibigny, Saint-Georges, Landange, Gondrexange, Hertzling, Héming, Bébing, Imling, Sarrebourg, Buhl-Lorraine, Réding, Hommarting, Brouviller, Saint-Jean-Kourtzerode, Waltembourg, Mittelbronn
RN33	Saint-Avold, Carling, Diesen, Creutzwald
RN52	Semécourt, Marange-Silvange, Pierrevillers, Rombas, Clouange, Vitry-Sur-Orne, Gandrange, Fameck
RN61	Hambach, Woustviller, Sarreguemines, Grosbliederstroff
RN431	Augny, Cuvry, Marly, Pouilly, Metz, Peltre

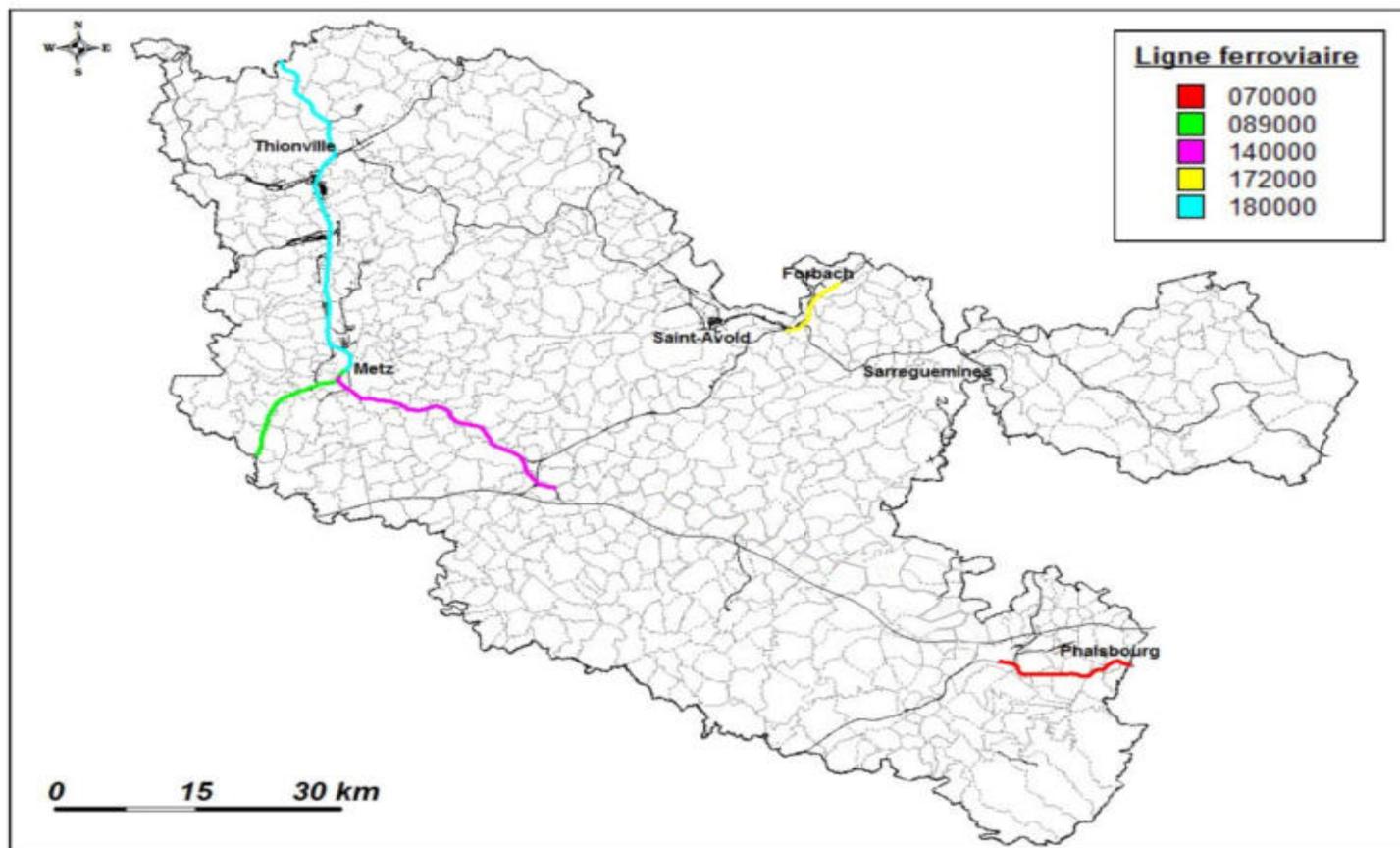


Carte du réseau routier national non concédé de Moselle

Lignes ferroviaires

Le réseau ferroviaire concerné dans le département de la Moselle est le suivant :

Ligne voie ferrée	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
70000	Réding	Département du Bas-Rhin	15,6 km	SNCF réseau
89000	Département de Meurthe-et-Moselle	Metz	15,9 km	SNCF réseau
140000	Baudrecourt	Metz	29,4 km	SNCF réseau
172000	Betting-Les-Saint-Avoid	Forbach	8,9 km	SNCF réseau
180000	Metz	Luxembourg	44,8 km	SNCF réseau



Carte du réseau ferroviaire concerné par la Directive européenne

3.3/ Démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État

3.3.1/ Organisation de la démarche

Le comité de suivi de l'évaluation et de la gestion du bruit dans l'environnement de la Moselle (ou comité départemental bruit), présidé par le préfet, a été mis en place dans le cadre de l'application de la directive du bruit, pour répondre aux objectifs suivants :

- Suivre l'établissement des cartes de bruit des grandes infrastructures et les PPBE pour lesquels le préfet a compétence ;
- Suivre l'avancement des cartes d'agglomérations et des PPBE dont la réalisation relève de la compétence des collectivités locales ;
- Assurer la coordination de l'ensemble des cartes de bruit et des PPBE du département ;
- Définir les modalités de porter à la connaissance du public de l'information pour les infrastructures pour lesquels le préfet a compétence, et assurer la cohérence de l'information au niveau du département ;
- Assurer la remontée d'informations aux administrations centrales (Direction Générale de la Prévention des Risques – mission bruit et agents physiques) en vue de leur transmission à la Commission européenne et en informer les membres du comité de suivi.

Il regroupe notamment toutes les autorités compétentes, les gestionnaires d'infrastructures, les agences, administrations et techniciens concernés.

Le projet de PPBE, le résultat de la consultation du public et enfin le document final sont présentés au comité départemental bruit.

C'est la Direction Départementale des Territoires de la Moselle, sous l'autorité du Préfet qui pilote les démarches de l'État (cartographie, PPBE), assiste les collectivités et assure le secrétariat du comité départemental bruit.

Le PPBE de l'État dans le département de la Moselle est l'aboutissement d'une démarche partenariale avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SANEF) et la direction régionale Grand Est de SNCF Réseau (gestionnaire des voies ferrées), avec le conseil et l'assistance du CEREMA.

Le PEB relatif à l'aéroport de Metz Nancy-Lorraine a été établi par la Direction Générale de l'Aviation Civile, selon une méthode spécifique au bruit aérien : il a fait l'objet d'une démarche distincte du présent PPBE.

La rédaction du PPBE de l'État a été pilotée par la Direction Départementale des Territoires de la Moselle, avec l'assistance du CEREMA.

3.3.2/ Cinq grandes étapes pour l'élaboration

1. Une première étape de diagnostic a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations. L'objectif de cette étape a été d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites définies par la réglementation. Ce diagnostic a été établi par recoupement des bases de données disponibles à la Direction Départementale des Territoires de la Moselle, en particulier :

- Les cartes de bruit établies par le CEREMA et les concessionnaires d'autoroutes et arrêtées par le préfet ;
- Le classement sonore des voies arrêté par le préfet en 2013 ;
- L'observatoire départemental du bruit des transports terrestres (routier et ferroviaire) qui a défini les zones de bruit critique et les points noirs du bruit le long du réseau national ;

- Les études acoustiques ponctuelles réalisées par les gestionnaires d'infrastructures.

Chaque maître d'ouvrage a également fait le bilan des actions réalisées sur son réseau à l'occasion de la mise en œuvre du précédent PPBE, ces 5 dernières années.

2. À l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme bruyantes, une seconde étape de définition des mesures de protection a été réalisée par les différents gestionnaires. Chacun a conduit les investigations acoustiques complémentaires nécessaires afin d'aboutir à la hiérarchisation des priorités de traitement et à l'estimation de leurs coûts. Compte tenu des moyens financiers à disposition, ces travaux ont permis d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du présent PPBE.

3. À partir des propositions faites par les différents gestionnaires, un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées a été rédigé.

4. Ce projet est porté à la consultation du public comme le prévoit l'article R. 572-8 du code de l'environnement entre le 1^{er} octobre et le 30 novembre 2019.

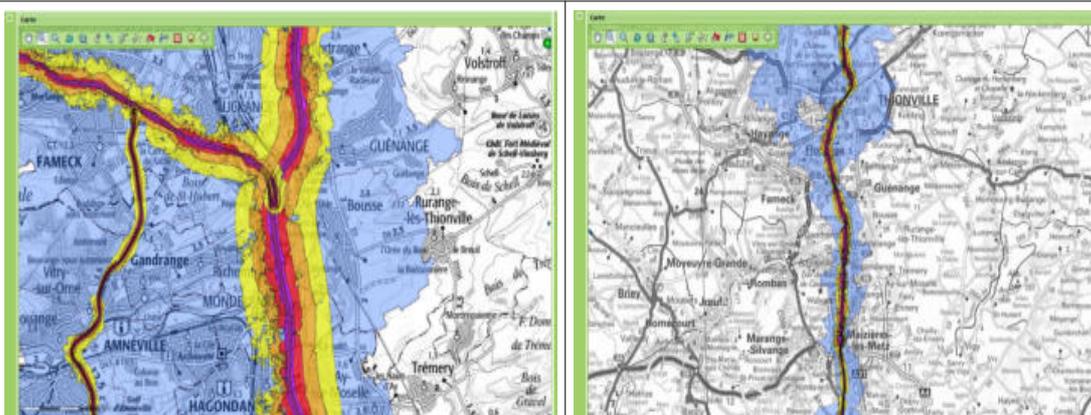
5. A l'issue de cette consultation, la Direction Départementale des Territoires a établi une synthèse des observations du public sur le PPBE de l'État. Elle a été transmise pour suite à donner aux différents gestionnaires qui ont répondu aux observations du public.

Une présentation des résultats de la consultation du public et des suites données a été faite lors de la réunion du comité de pilotage de l'observatoire du bruit le 07 novembre 2019.

Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et les suites qui leur ont été données (faisant l'objet du chapitre 8 du présent document), constitue le PPBE arrêté par le préfet et publié sur les sites internet des services de l'État en Moselle (www.moselle.gouv.fr).

3.4/ Principaux résultats du diagnostic

Les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a essentiellement pour objectif d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit, et de préservation des zones de calme. Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures ; les secteurs subissant du bruit excessif nécessiteront un diagnostic complémentaire.

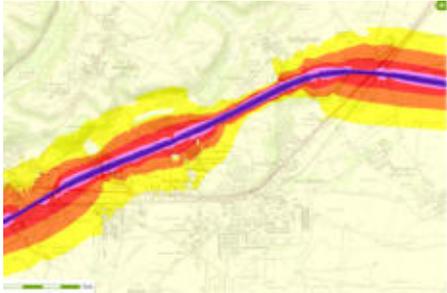
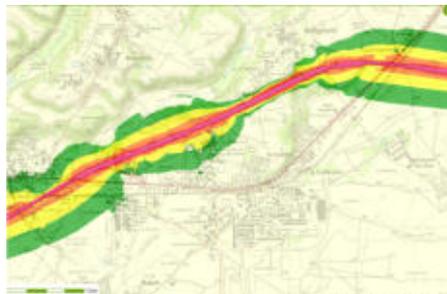
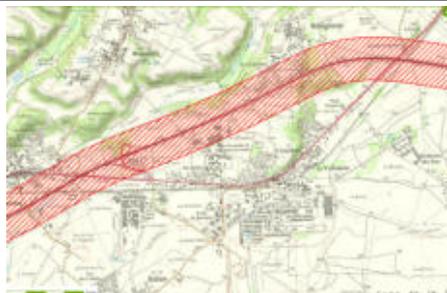


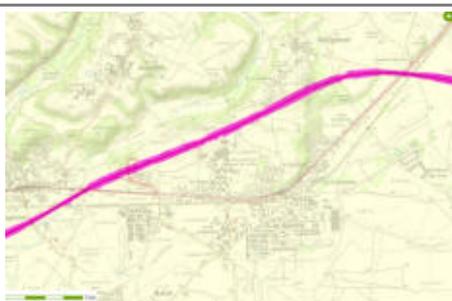
Cartographie du bruit sur l'application Cartélie

Comment sont élaborées les cartes de bruit ?

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union Européenne, L_{den} (pour les 24 heures) et L_n (pour la nuit). Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

Il existe cinq types de cartes :

	<p>Carte de type « a » indicateur L_{den} Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L_{den} (période de 24 h), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le L_{den}.</p>
	<p>Carte de type « a » indicateur L_n Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L_n (période nocturne), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).</p>
	<p>Carte de type « b » Cette carte présente les secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R. 571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies en vigueur)</p>
	<p>Carte de type « c » indicateur L_{den} carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur L_{den} (période de 24h) Les valeurs limites L_{den} figurent pages suivantes</p>



Carte de type « c » indicateur L_n

Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur L_n (période nocturne)

Les valeurs limites L_n figurent pages suivantes

Le réseau routier national :

Le réseau routier concédé Les éléments de cartographie du bruit ont été transmis par la société SANEF à la Direction Départementale des Territoires de la Moselle.

Les zones bruyantes étudiées pour la définition des sites à traiter sont les zones où les habitations sont situées à l'intérieur ou proches des fuseaux L_{den} 68dB(A) et L_n 62dB(A). L'identification des bâtiments potentiellement Points Noirs du Bruit a été réalisée par la SANEF en s'appuyant sur une modélisation spécifique des niveaux sonores en façades des habitations. Les bâtiments agricoles, industriels et commerciaux ne répondant pas à la notion de Point Noir du Bruit ont été exclus. Tous les bâtiments à caractère potentiel d'habitation, d'enseignement ou de soins/santé présentant l'un des dépassements de seuils suivants ont été retenus comme Point Noir Bruit potentiel :

- L_{den} égal ou supérieur à 68dB(A) ;
- L_n égal ou supérieur à 62dB(A) ;
- $L_{Aeq}(22-6h)$ égal ou supérieur à 65dB(A) ;
- $L_{Aeq}(6-22h)$ égal ou supérieur à 70dB(A).

Les données issues de la cartographie du bruit sont les suivantes :

Axe	Nombre de personnes - exposées à des niveaux sonores L_{den} supérieur à 68dB(A)	Nombre de personnes - exposées à des niveaux sonores L_n supérieur à 62dB(A)
A4	0	0
A314	0	0
A315	0	0

Cette estimation des personnes exposées est une valeur statistique issue de la modélisation. Ces valeurs restent théoriques dans la mesure où :

- Il est appliqué un ratio du nombre de personne par rapport à la surface d'un bâtiment et du nombre de niveau ;
- Les habitations ayant fait l'objet de traitement de façades par le passé ne sont pas comptabilisés ;
- Tout bâtiment est par défaut comptabilisé PNB sans que la vérification sur le terrain du caractère PNB de ces bâtiments n'ait été faite ;

- Tout bâtiment est par défaut comptabilisé PNB sans que la vérification administrative du caractère ayant-droit n'ait été faite.

L'établissement de la cartographie du bruit du réseau SANEF sur le département de la Moselle de la troisième échéance approuvée par arrêté préfectoral en date du 27 juillet 2018 n'a pas fait apparaître de points noirs bruit.

Le réseau non concédé :

Les éléments de cartographie du bruit ont été réalisés par le CEREMA à partir de données fournies par la DIR Est. Les décomptes de population et les cartes produites ont été adressés à la Direction Départementale des Territoires de la Moselle.

À noter que 4 établissements sensibles d'enseignement ont été identifiés Points Noirs Bruit potentiels sur le réseau routier concerné.

Axe	Nombre de personnes exposées à des niveaux sonores L_{den} supérieur à 68 dB(A)	Nombre de personnes exposées à des niveaux sonores L_n supérieur à 62 dB(A)	Établissements d'enseignement exposés à des niveaux sonores L_{den} supérieur à 68 dB(A)	Établissements d'enseignement exposés à des niveaux sonores L_n supérieur à 62 dB(A)
A30	253	64	1 établissement : Groupe scolaire Jules Ferry (Uckange)	1 établissement : Groupe scolaire Jules Ferry (Uckange)
A31	2092	1503	3 établissements : - université Ile du Saulcy (Metz) - Collège Paul Langevin (Hagondange) - Lycée Gustave Eiffel (Talange)	3 établissements : - université Ile du Saulcy (Metz) - Collège Paul Langevin (Hagondange) - Lycée Gustave Eiffel (Talange)
A320	332	75	0	0
RN4	108	77	0	0
RN33	6	0	0	0
RN52	34	0	0	0
RN61	40	0	0	0
RN431	159	0	0	0

Le réseau ferroviaire

Les éléments de cartographie du bruit ont été réalisés par le CEREMA à partir de données fournies par SNCF Réseau. Les décomptes de population et les cartes produites ont été adressés à la Direction Départementale des Territoires de la Moselle.

À noter que quatre établissements sensibles (3 établissements d'enseignement et 1 établissement de santé) ont été identifiés Points Noirs Bruit potentiels sur le réseau ferroviaire concerné.

Ligne	Nombre de personnes exposées à des niveaux sonores Lden supérieur à 68dB(A) pour la LGV et 73db(A) pour les autres lignes	Nombre de personnes exposées à des niveaux sonores Ln supérieur à 62dB(A) pour la LGV et 65db(A) pour les autres lignes
70000	15	23
89000	284	420
140000	663	388
172000	382	498
180000	2161	3114

Ligne	Nombre d'établissements d'enseignements exposés à des niveaux sonores Lden supérieurs à 68dB(A) pour la LGV et 73db(A) pour les autres lignes	Nombre d'établissements d'enseignements exposés à des niveaux sonores Ln supérieurs à 62dB(A) pour la LGV et 65 db(A) pour les autres lignes	Nombre d'établissements de santé exposés à des niveaux sonores Lden supérieurs à 68dB(A) pour la LGV et 73db(A) pour les autres lignes	Nombre d'établissements de santé exposés à des niveaux sonores Ln supérieurs à 62 dB(A) pour la LGV et 65db(A) pour les autres lignes
70000	0	0	0	0
89000	0	0	0	0
140000	0	0	0	0
172000	1	1	0	0
180000	1	2	1: Maison de retraite médicalisée « Les Opalines» - Mondelange	1: Maison de retraite médicalisée « Les Opalines» - Mondelange

4/ Objectifs en matière de réduction du bruit

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit (PNB) du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004.

Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après :

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L _{den}	55	68	73	71
L _n	-	62	65	60

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et les établissements de soins/santé.

En revanche, les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité.

Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran ou de merlon acoustique) :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$L_{Aeq}(6h-22h) \leq$	65	68	68
$L_{Aeq}(22h-6h) \leq$	60	63	63
$L_{Aeq}(6h-18h) \leq$	65	-	-
$L_{Aeq}(18h-22h) \leq$	65	-	-

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades :

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	$L_{Aeq}(6h-22h) - 40$	$l_f(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	$L_{Aeq}(6h-18h) - 40$	$l_f(22h-6h) - 35$	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	$L_{Aeq}(18h-22h) - 40$	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	$L_{Aeq}(22h-6h) - 35$	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30	30	

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :

- 1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure
 - 2° mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables
 - 3° inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables
 - 4° mise en service de l'infrastructure
 - 5° publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés.
- Les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Un cas de changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

5/ Prise en compte des « zones de calme »

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver, appelées « zones de calme ».

La notion de « zone calme » est intégrée dans le code de l'environnement (article L. 572-6), qui précise qu'il s'agit d'« 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. »

Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

La notion de « zones calmes » est liée au PPBE des agglomérations. Par nature, les abords des grandes infrastructures ne peuvent être considérés comme des zones de calme.

6/ Bilans des actions dans le cadre du précédent PPBE

6.1/ Mesures préventives menées dans le cadre du précédent PPBE

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992. La réglementation relative aux nuisances sonores routières et ferroviaires s'articule autour du principe d'antériorité.

Lors de la construction d'une infrastructure routière ou ferroviaire, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement.

En revanche, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

6.1.1/ Protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles

L'article L. 571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'État (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées et SNCF réseau pour les voies ferrées) sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R. 571-44 à R. 571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

Usage et nature	LAeq(6h-22h)	LAeq(22h-6h)
Logements en ambiance sonore modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Établissements d'enseignement	60 dB(A)	
Établissements de soins, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
Bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB(A)	

Niveaux maximaux admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle ou en cas de modification significative d'une infrastructure (en façade des bâtiments).

Il s'agit de privilégier le traitement du bruit à la source dès la conception de l'infrastructure (tracé, profils en travers), de prévoir des protections (de type butte, écrans) lorsque les objectifs risquent d'être dépassés, et en dernier recours, de protéger les locaux sensibles par le traitement acoustique des façades (avec obligation de résultat en isolement acoustique).

- Infrastructures concernées : infrastructures routières et ferroviaires et toutes les maîtrises d'ouvrages (SNCF Réseau, RN, RD, VC ou communautaire)
- Horizon : respect sans limite de temps (concrètement prise en compte à 20 ans)

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des cinq dernières années respectent ces engagements qui font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992.

6.1.2/ Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies

Si la meilleure prévention de nouvelle situation de conflit entre demande de calme et bruit des infrastructures est de ne pas construire d'habitations le long des axes fortement nuisant, les contraintes géographiques et économiques, la saturation des agglomérations, entraînent la création de zones d'habitation dans des secteurs qui subissent des nuisances sonores.

L'article L. 571-10 du code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long d'infrastructures de transports terrestres existantes. 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 R. 571-32 à R. 571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore.

Le Préfet de département définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs.

- La DDT conduit les études nécessaires pour le compte du Préfet.
- Les autorités compétentes en matière de PLU doivent reporter ces informations dans le PLU.
- Les autorités compétentes en matière de délivrance de certificat d'urbanisme doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Que classe-t-on ? :

- Voies routières : Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) : 5000 véhicules/jour
- Lignes ferroviaires interurbaines : TMJA : 50 trains/jour
- Lignes ferroviaires urbaines : TMJA : 100 trains/jour
- Lignes de transports en commun en site propre : TMJA: 100 autobus/jour

La détermination de la catégorie sonore est réalisée compte tenu du niveau de bruit calculé selon une méthode réglementaire (définie par l'annexe à la circulaire du 25 juillet 1996) ou mesuré selon les normes en vigueur (NF S 31-085, NF S 31-088).

Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour se protéger du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin d'arriver aux objectifs de niveau de bruit à l'intérieur des logements suivants : Niveau de bruit de jour 35 dB(A), Niveau de bruit de nuit 30 dB(A).

Les infrastructures sont classées en 5 catégories en fonction du niveau de bruit émis :

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L > 81	L > 76	d = 300 m
2	76 < L < 81	71 < L < 76	d = 250 m
3	70 < L < 76	65 < L < 71	d = 100 m
4	65 < L < 70	60 < L < 65	d = 30 m
5	60 < L < 65	55 < L < 60	d = 10 m

Dans le département de la Moselle, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées par arrêtés datés des 15 janvier 2013 pour le réseau ferroviaire et 21 mars 2013 pour le réseau routier concédé et non concédé. Il fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site internet des services de l'Etat en Moselle à l'adresse suivante :

<http://www.moselle.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-Urbanisme/Observatoires-et-Prospectives/Observatoire-du-Bruit/Le-Classement-des-voies-bruyantes>

6.1.3/ Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux

La mise en place de la réglementation thermique 2012 a participé à l'amélioration acoustique des bâtiments : des attestations sont à fournir lors du dépôt du permis de construire et à l'achèvement des travaux.

Par ailleurs, pour les bâtiments d'habitation neufs dont les permis de construire sont déposés depuis le 1er janvier 2013, une attestation de prise en compte de la réglementation acoustique est exigée à l'achèvement des travaux de bâtiments d'habitation neufs (bâtiments collectifs soumis à permis de construire, maisons individuelles accolées ou contiguës à un local d'activité ou superposées à celui-ci).

6.1.4/ Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et résorption des points noirs du bruit

L'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres s'inscrit dans la politique nationale de résorption des points noirs bruit (PNB) des transports terrestres qui se poursuit depuis 1999. Le préfet est chargé de sa mise en place en s'appuyant sur la direction départementale des territoires. Ses objectifs, au travers la réalisation de cartes de bruit, sont les suivants :

- Connaître les situations de forte nuisance pour définir des actions et les prioriser ;
- Résorber les points noirs du bruit du réseau routier national et ferroviaire identifiés par l'observatoire ;
- Porter à la connaissance du public ces informations ;
- Suivre les actions de rattrapage réalisées ;
- Établir des bilans.

Cette démarche est voisine de celle imposée par la directive européenne du bruit ; elle prône les mêmes objectifs, mais avec une méthode et des indicateurs différents.

L'observatoire du bruit routier de la Moselle, réalisé par la Direction Départementale des territoires de la Moselle entre 2004 et 2007, a défini les zones de bruit critique (ZBC), et dans ces zones, les points noirs du bruit (PNB). Vous trouverez ci-après un extrait.

Une zone de bruit critique (ZBC) est une zone urbanisée continue, exposée à des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires et composée de bâtiments sensibles.

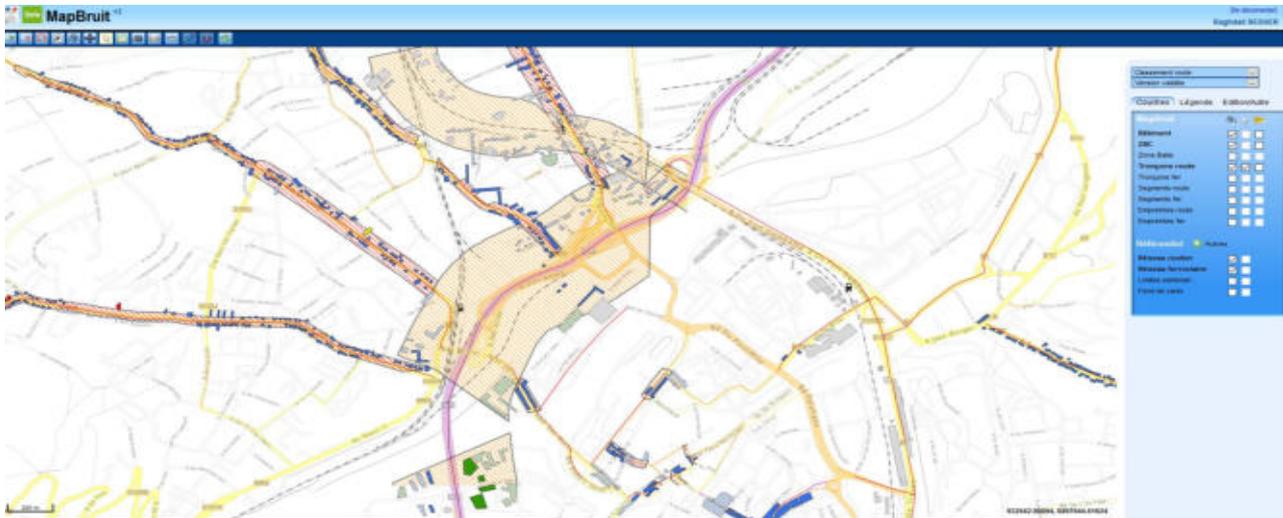


Illustration : Extrait de l'observatoire du bruit routier sur le département de Moselle

Un point noir du bruit (PNB) est défini par 4 critères : :

- il s'agit d'un bâtiment sensible au bruit : habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale ;
- il répond aux exigences acoustiques : Indicateurs de gêne due au bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux dépassant, ou risquent de dépasser à terme, la valeur limite en L_{den} de 68 dB(A) pour le routier et de 73dB(A) pour le ferroviaire, ou la valeur limite en L_n de 62 dB(A) pour le routier et de 65 dB(A) pour le ferroviaire.
- Il répond aux critères d'antériorité : voir chapitre 4 ;
- il est situé long d'une route ou d'une voie ferrée nationale.

SNCF Réseau a réalisé selon une méthodologie similaire l'observatoire des voies ferrées. En 2008, SNCF Réseau a achevé l'observatoire pour les voies ferrées sur l'ensemble des régions.

Le département de la Moselle dispose aujourd'hui de ces inventaires, contenus dans l'observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres.

La résorption des points noirs du bruit

La politique de rattrapage des points noirs bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux a été établie à partir d'outils de connaissance des secteurs affectés par une nuisance importante (observatoires) et de la définition de modalités techniques et financières. Lorsque la solution technique consiste à renforcer l'isolation acoustique des façades, le principe financier retenu est celui du subventionnement.

Les subventions destinées aux propriétaires des logements ou des bâtiments sensibles au bruit sont accordées pour la réalisation de travaux d'isolation acoustique qui peuvent s'accompagner de travaux et aspects connexes :

- Établissement ou rétablissement de l'aération ;
- Maintien du confort thermique;
- Sécurité après les travaux (sécurité des personnes, sécurité incendie, gaz et électricité, pour les seuls travaux subventionnés) ;
- Maintien d'un éclairage suffisant des pièces ;
- Remise en état après travaux dans les pièces traitées.

A minima, le taux de subvention pour l'habitat est de 80 % de la dépense subventionnable, 90 % quand les revenus du bénéficiaire n'excèdent pas les limites définies par l'article 1417 du code général des impôts. La dépense subventionnable est plafonnée suivant les dispositions de l'arrêté du 3 mai 2002 pris pour l'application des articles D. 571-53 à D. 571-57 du code de l'environnement, relatif aux subventions accordées par l'état concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

Des modalités particulières de financement s'appliquent le long des réseaux autoroutiers concédés.

6.1.5 / Mesures de prévention mise en œuvre sur le réseau routier national concédé

La société concessionnaire n'a pas prévu de mesures préventives sur son réseau

6.1.6/ Mesures de prévention mise en œuvre sur le réseau national non concédé

Dans le cadre de la stratégie proposée par la DIR Est afin de faire face aux congestions récurrentes sur l'autoroute A31 entre la commune de Richemont et la frontière luxembourgeoise, il a été mis en place une régulation dynamique de la vitesse qui, outre le fait d'améliorer la sécurité des usagers et de fluidifier le trafic, contribue à une diminution des émissions sonores générées par la circulation.

6.1.7 / Mesures de prévention mises en œuvre par SNCF réseau

Il n'a pas été prévu de mesures préventives sur le réseau ferroviaire.

6.2/ Actions curatives menées dans le cadre du précédent PPBE

6.2.1/ Réseau routier

6.2.1.1/ Réseau routier concédé

La société SANEF a communiqué un tableau de synthèse de toutes les protections acoustiques réalisées sur son réseau.

Année	Autoroute	Communes concernées	Nombre de bâtiments bénéficiaires	Nature	Coût	Remarques
2011	A4	Argancy	13	Ecran Translucide H = 2 m L = 400 m	N.C.	Sur pont en prolongation d'un merlon
2012	A4	Hombourg-Haut	38	Ecran Béton de Bois H = 3 m L = 910 m	N.C.	
2011	A4	Argancy	13	Merlon H = 3 m L = 760 m	N.C.	Prolongé par un écran sur le pont

Revêtements acoustiques de chaussées réalisés

Le concessionnaire a mis en œuvre son programme classique de revêtement de chaussée

Traitement des PNB – Historique isolations de façades 1984 - 2014 :

Axe	Commune Concernées	Nombre d'isolations de façade réalisées
A4	BETTING	12
	FREYMING-MERLEBACH	1
	GLATIGNY	1
	HENRIVILLE	1
	HOMBOURG-HAUT	21
	LES ETANGS	6
	SEINGBOUSE	6
	STE MARIE AUX CHENES	1
	VILSBERG	10

Source : Rapport de ACOUPHEN pour SANEF – janvier 2014

Dans le cadre du présent PPBE, aucun nouveau point noir bruit n'a été identifié sur le département de la Moselle depuis la prise en compte des nuisances sonores par la société SANEF en 2014. De ce fait, aucun aménagement n'a été réalisé au cours de ces 5 dernières années.

6.2.1.2/ Réseau routier non concédé

Tableau de synthèse de toutes les protections acoustiques réalisées :

Sur le réseau national non concédé, le maître d'ouvrage a mis en place les équipements de protection suivants :

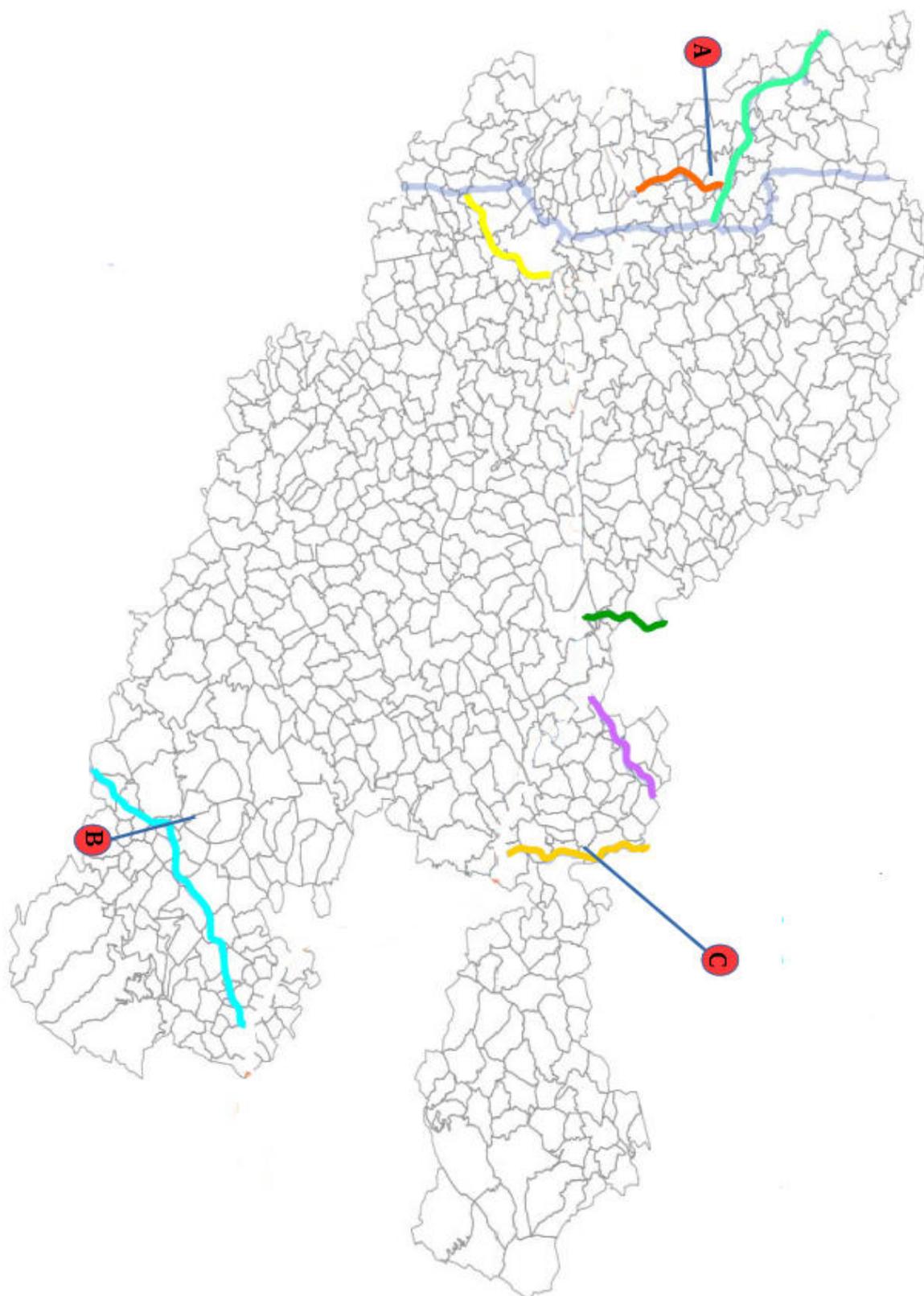
Route	PR début	PR fin	Type de protection	Longueur	Hauteur	Année	Commune	Informations complémentaires (matériaux, volume, architecture)
RN61	17+620	18+220	écran	600 m	3 m	2014	Hambach	Panneaux bois avec cadre métallique
RN4	9 + 54	9 + 127	écran	72,4 m	3,25 m	En cours	Héming	Panneaux béton
RN4	9 +314	9 + 420	écran	106,80 m	3,25 m	En cours	Héming	Panneaux béton

Autres opérations :

VR52 entre l'autoroute A4 et Rombas :

Les travaux de réalisation de la VR52 entre le carrefour giratoire de Jailly à Marange-Silvange et le carrefour giratoire de Rombas sont en cours. L'opération prévoit notamment la réalisation d'une tranchée couverte en traversée de Marange-Silvange sur une longueur de 400 m permettant de maîtriser les émissions sonores en traversée de la commune. La mise en service de la nouvelle infrastructure est prévue en 2021.

Localisation des opérations réalisées et en cours sur le réseau routier national non concédé



Renouvellement de revêtements de chaussées réalisés

Année	Commune	Sens	Section	Technique	Caractéristique Bruit
2014	Uckange	3	A30(57) Echangeur d'Uckange	BBM3 b 0/10 BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2014	Zoufftgen	3	A31(57) PR 347+000 à 349+000	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2014	Illange	2	A31G(57) PR 328+300 à 326+400	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2014	Illange	2	A31(57) Echangeur d'Illange (bretelles 3, 4 et 6)	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2014	Hayange	3	A30(57) PR 9+500 à 10+500 (viaduc d'Hayange)	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2014	Hauconcourt		A31(57) Echangeur A31/A4 Bretelle Strasbourg > Thionville	BBM3 b 0/10	Enrobé Intermédiaire
2014	Freyming Merlebach	1	A320(57) PR 0+000 à 1+200	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2014	Hambach	3	RN61(57) PR 16 à 19+800	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2014	Réding	3	RN4(57) Echangeur de Réding	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2014	Hommarting	3	RN4(57) Echangeur de Hommarting	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2015	Freyming Merlebach		A320(57) Echangeur de Freyming-Merlebach (Bretelle 1 – n°57A932010)	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2015	Metz		A31(57) Echangeur complet de Metz-Centre (PR 303+011 – n°57A903120)	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2015	Neuchef	1	A30(57) PR 11+300 à 12+050	BBM3 b 0/10	Enrobé Intermédiaire
2015	Fameck Feltière		A30(57) Echangeur de Fameck-Feltière (Bretelle 2 et 6 – n°57A903010)	BBM3 b 0/10	Enrobé Intermédiaire
2015	Richemont	2	A31(57) PR 323+600 à 322+500	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2015	Augny	2	A31(57) PR 293+800 à 291+300 + éch. De Fey (n°57A903107) bretelles 3, 7 et 4	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2015	Metz	2	RN431(57) PR 3+400 à 2+500 + éch. De Grigy (n°57N943115) bretelles 1 et 2	BBM3 b 0/10	Enrobé Intermédiaire
2015	Metz		Echangeur de Metz-Vantoux (57N943115) Bretelle 2	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2015	Lorry Mardigny	2	A31G(57) PR 287+000 à 284+900	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2016	Rombas		RN52(57) Echangeur complet de Rombas	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2016	Moulins les Metz		Echangeur de Moulins – Bretelles 1, 2, 3, 5 et 6	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2016	Aumetz	2	A30(57) PR 26+429 à 21+000 + Bretelles 3 et 4 éch. Aumetz	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2016	Grosbliederstroff	3	RN61(57) PR 34+000 à 36+500	BBM3 b 0/10	Enrobé Intermédiaire

2016	Cocheren	1	A320(57) PR 1+200 à 2+700	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2016	Terville Florrange Thionville Entrange	1	A31(57) PR 333+570 à 342+000	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2017	Yutz	2	A31(57) PR 330+900 à 328+300	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2017	Entrange, Kanfen, Zoufftgen	1	A31(57) PR 342+000 à 347+000	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2017	Thionville		Echangeur de Thionville Linkling	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire
2017	Marly	1	RN431(57) PR 11+000 à 12+600	BBM3 b 0/10	Enrobé Intermédiaire
2017	Augny	2	RN431(57) PR 13+800 à 12+700	BBM3 b 0/10	Enrobé Intermédiaire
2017	Metz	2	RN431(57) PR 7+300 à 6+100	BBM3 b 0/10	Enrobé Intermédiaire
2017	Fey, Augny	1	A31(57) PR 289+700 à 294+200	BBM3 b 0/10	Enrobé Intermédiaire
2017	Rosbruck	1	A320(57) PR 2+650 à 4+170	BBSG3 0/10	Enrobé Intermédiaire

La mise en œuvre de béton bitumineux semi grenus (BBSG) est privilégiée au regard du gain phonique par rapport à une formulation 0/14 (- 2 dB).

En complément du renouvellement des couches de roulement, la DIR Est entreprend également des travaux sur les joints de chaussée à hauteur de 400 k€ contribuant à limiter les émissions sonores.

En matière d'opérations d'investissements, les travaux de mise à 2 x 2 de la RN61 sont achevés et la mise en service est intervenue fin 2014. Le projet a permis la mise en place de protection phonique type écran acoustique sur un linéaire de 600 m au droit de la Rue de Puttelage à Hambach.

Traitement des PNB

Dans le cadre des mesures de résorption des points noirs du bruit (PNB), deux types de mesures sont prévues :

- l'identification des logements et bâtiments qui pourraient être traités : L'identification des bâtiments potentiellement PNB est réalisée en s'appuyant sur une modélisation spécifique des niveaux sonores en façades des habitations.
Tous les bâtiments à caractère potentiel d'habitation, d'enseignement ou de soins/santé présentant l'un des dépassements de seuils suivants ont été retenus comme Point Noir Bruit potentiel :
 - L_{den} égal ou supérieur à 68dB(A) ;
 - L_n égal ou supérieur à 62dB(A) ;
 - $L_{Aeq}(6-22h)$ égal ou supérieur à 70dB(A)
 - $L_{Aeq}(22-6h)$ égal ou supérieur à 65dB(A) ;
Les bâtiments agricoles, industriels et commerciaux ne répondant pas à la notion de point noir du bruit sont exclus.
- traitement par travaux d'isolation. Certains logements identifiés n'ont pas pu prétendre à l'isolation de leur logement dans le cadre du dispositif de résorption des points noirs du bruit. La valeur d'isolement minimale recherchée sur les logements est de 30 dB (A).

Deux opérations de résorption des points noirs du bruit par isolation de façades aux abords du réseau routier national non concédé sont actuellement en cours dans le département de la Moselle :

- La première est réalisée dans le cadre d'un partenariat entre l'État (DREAL Grand Est) et la ville de Thionville. L'opération débutée en 2015 prévoit entre autres le traitement des PNB en bordure de l'autoroute A31 sur le ban communal de Thionville.
Ainsi, ont été identifiés 24 logements points noirs du bruit. A ce jour, 13 conventions Etat- propriétaire ont été signées, condition préalable au démarrage des travaux d'isolation acoustique.
- La seconde opération, pilotée par la Direction Départementale des Territoires de la Moselle a débuté en septembre 2016 et concerne la résorption des PNB sur le réseau routier national (hors ville de Thionville).
Ainsi, 46 diagnostics acoustiques ont été réalisés et 10 logements ont été identifiés comme points noirs du bruit éligibles aux travaux. Au final 7 logements ont fait l'objet d'une convention Etat-propriétaire pour la réalisation de travaux d'isolation acoustique.



Localisation des logements ayant fait l'objet de convention État – Propriétaire pour travaux d'isolation acoustique en bordure de l'A31 sur le territoire de Thionville



Localisation des logements ayant fait l'objet de convention Etat – Propriétaire pour travaux d'isolation acoustique sur les communes de Metz et Grosbliederstroff

Financement :

Sur le réseau routier national non concédé, ces opérations curatives (isolation de façades) sont financées dans le cadre du fonds de concours Ademe sur le programme 181 (Ministère de la Transition Écologique et Solidaire / Direction Générale de la Prévention des Risques) et dans la limite de ce fonds de concours.

6.2.2 / Réseau ferroviaire

Traitement des PNB

Dès 2001, sous l'impulsion de l'État, SNCF Réseau a établi un inventaire des situations acoustiques critiques et hiérarchisé les interventions en fonction de deux critères majeurs : le degré de criticité et le volume de population impactée. Dans le sillage du Grenelle de l'environnement, un plan de résorption des PNB les plus préoccupants a été adopté et traduit dans les contrats de performance signés avec l'État.

Ainsi, des opérations de résorption, dont certaines sont encore en cours, ont permis de traiter à ce jour près de 3000 bâtiments, soit environ 10000 logements. Plus de 12 km d'écrans ont été implantés et les bâtiments non traités par les écrans ont bénéficié de traitements de façade. Ces opérations sont principalement situées en Ile-de-France et en Rhône-Alpes.

S'agissant du département de la Moselle, il n'est pas, pour l'heure, prévu d'opération de résorption des points noirs du bruit aux abords du réseau ferroviaire.

Travaux d'amélioration

SNCF réseau a entrepris les opérations suivantes :

Date prévisionnel de travaux	Numéro de ligne	De	A	Longueur en mètre	Renouvellement
2014	85306	Hagondange	gare de Uckange	800 80	Ballaste Voie ballaste
2014	172000	Remilly	gare de Faulquemont	5400	Ballaste Rail
2014	140000	Berthelming	gare de Benestroff	90000	Rail
2014	140000	gare de Remilly	gare de Peltre	9000	Rail
2015	140000	Reding	gare de Berthelming	7000	Rail
2017	172000	gare de Mainvillers	gare de Bening	38000	Rail
2015	89000	gare d'Ars Sur Moselle		500	Traverses d'OA et rail
2014	89000	gare de Lerouville	gare de Metz ville	30000	Voie ballaste
2014	89000	gare d'Ancy-Dornot	gare d'Ancy-Dornot	600	Voie ballaste
2014	140000	Rodalbe Bermering	gare de Remilly	4000	Voie ballaste
2014	180000	Thionville	gare de Thionville	5800	Voie ballaste
2014	192000	Metz sablon	gare de Metz Devant Les Ponts	6000	Voie ballaste
2015	161000	gare de Kalhausen	gare de Kalhausen	650	Voie ballaste
2015	163000	gare de Sarreguemines	gare de Sarreguemines	700	Voie ballaste

2017	180000	Thionville	gare de Thionville	3000	Voie ballaste
2015	180000	Thionville	Zoufftgen	11000 23000	Voie ballaste Rail

Ces travaux d'envergure contribuent significativement à la diminution du bruit à la source.

7/ Programme d'actions de réduction des nuisances

7.1/ Mesures préventives

7.1.1/ Mesures globales

7.1.1.1/ Mise à jour du classement sonore des voies et démarche associée

La Direction Départementale des Territoires de la Moselle dispose d'un classement sonore des voies sur tout le département établi le 15 janvier 2013 pour le réseau ferroviaire et le 21 mars 2013 pour le réseau routier national concédé et non concédé. Depuis cette date, les hypothèses ayant servi au classement ont évolué (trafics, vitesses...), des voies nouvelles ont été ouvertes et des voies ont changé d'appellation. Certains points de l'arrêté préfectoral sont aujourd'hui à modifier.

Pour garder toute son efficacité et sa pertinence, le classement sonore, principal dispositif de prévention de nouvelles situations de fortes nuisances le long des infrastructures, doit être mis à jour.

La Direction Départementale des Territoires de la Moselle programme la révision du classement sonore des infrastructures ferroviaire l'Etat pour l'année 2019.

Les communes concernées par cette révision seront consultées avant l'approbation des nouveaux arrêtés et devront intégrer les nouveaux classements dans leur PLU par simple mise à jour.

En 2019, SNCF Réseau a transmis à l'État un projet de classement sonore des voies ferrées concernées. Celui-ci a été soumis pour avis aux communes traversées par ces voies. L'approbation par arrêté préfectoral interviendra dès la consultation des maires achevée.

Financement des études nécessaires

Les études nécessaires à la révision du classement sonore seront financées par l'État, sur des crédits du ministère de la transition écologique et solidaire (MTES), direction générale de la prévention des risques (DGPR), programme 181 « protection de l'environnement et prévention des risques ».

Contrôle des règles de construction, notamment de l'isolation acoustique

Le respect des règles de construction des bâtiments et notamment ceux à usage d'habitation repose d'une part sur l'engagement pris par le maître d'ouvrage de respecter les dites règles lors de la signature de sa demande de permis de construire et d'autre part sur les contrôles a posteriori que peut effectuer l'État en application des dispositions de l'article L. 151-1 du Code de la Construction et de l'Habitation. Le contrôle porte sur les constructions neuves et notamment sur l'habitat collectif (public et privé), sur l'ensemble du département.

Le CEREMA effectue en liaison avec la DDT les vérifications sur place en présence du maître d'ouvrage, de l'architecte, voire du bureau de contrôle. Les rubriques contrôlées sont

nombreuses : les gardes-corps, l'aération et ventilation des logements, la sécurité contre l'incendie, le transport du brancard, l'accessibilité, l'isolation acoustique et l'isolation thermique.

À la suite de la visite, un rapport et éventuellement un procès-verbal de constat sont établis par le CEREMA. Si des non-conformités sont relevées, il est demandé au maître d'ouvrage d'y remédier dans un délai raisonnable. Le suivi du dossier pour la remise en conformité est assuré par la DDT en lien avec le procureur de la république qui est destinataire du procès-verbal

7.1.1.2/ Mesures en matière d'urbanisme

Les démarches nationales et européennes qui sont menées sur le département de la Moselle permettent d'informer le public, et aux maîtres d'ouvrages, une mise en cohérence des plans d'actions de chacun. Ces diagnostics n'auront que peu d'influence sur les projets d'aménagement des collectivités territoriales, s'ils ne sont pas mis en perspective avec les autres problématiques de l'aménagement, dans les diagnostics territoriaux, dans les plans locaux d'urbanisme et dans les schémas de cohérence territoriaux, ceci dans le cadre d'une analyse systémique qui intègre toutes les données du développement urbain.

Sans cette mise en perspective, ces cartographies n'auront pas tout leur sens.

Un des objectifs est de prendre en compte notamment le bruit à chaque étape de l'élaboration du PLU et d'avoir une réflexion globale et prospective sur la commune au même titre que les autres thématiques de l'aménagement, d'examiner leurs interactions et de sortir ainsi des méthodes d'analyse cloisonnées.

Amélioration du volet « bruit » dans les documents d'urbanisme

La loi définit le rôle de l'État et les modalités de son intervention dans l'élaboration des documents d'urbanisme des collectivités territoriales (PLU SCOT). Il lui appartient de veiller au respect des principes fondamentaux (à savoir, utilisation économe des espaces, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, diminution des obligations de déplacements motorisés, préservation de la qualité de l'air, de l'eau et des écosystèmes...) dans le respect des objectifs du développement durable, tels que définis à l'article L. 101-2 du Code l'Urbanisme.

L'implication de L'État dans la démarche d'élaboration des documents d'urbanisme s'effectue à deux niveaux : le « Porter à Connaissance » et l'association des services de l'État.

Le Porter à Connaissance fait la synthèse des dispositions particulières applicables au territoire telles les directives territoriales d'aménagement, les dispositions relatives aux zones de montagne et au littoral [...], les servitudes d'utilité publique, les projets d'intérêt général... Il transmet également les études techniques dont dispose l'Etat en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement.

Ce « porter à Connaissance bruit » demande à être mis à jour et amélioré notamment dans la déclinaison des diagnostics (classement sonore, observatoire, directive, études acoustiques) sur le territoire des communes.

7.1.1.3/ Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux

La mise en place de la réglementation thermique 2012 qui est toujours en vigueur permet, via les travaux engagés d'améliorer la qualité acoustique des bâtiments par application de la réglementation acoustique. Afin de remplir cet objectif, une attestation est à fournir lors du dépôt du permis de construire et une autre attestation de prise en compte de la réglementation acoustique est exigée à l'achèvement des travaux.

La future réglementation thermique 2020 s'inscrit dans la continuité de la RT 2012 avec l'association de travaux d'isolation phonique avec ceux d'amélioration thermique des constructions.

7.1.2 / Sur le réseau routier

➤ Mesure de réduction de vitesse sur toutes les routes secondaires à double sens (sans séparateur central)

Sur les routes à 2 × 2 voies sans séparation physique, la vitesse a été abaissée de 10 km/h, faisant passer la vitesse maximale autorisée de 90 km/h à 80 km/h.

Toutefois, la loi d'orientation sur les mobilités (LOM) prévoit de donner la possibilité aux présidents de département et le cas échéant aux maires de relever à 90 km/h la vitesse maximale autorisée sur certaines routes aujourd'hui limitées à 80 km/h.

Financement :

Cette mesure est financée par chaque gestionnaire de la voie concernée. S'agissant du réseau routier national, c'est l'État qui en a la charge.

➤ Réfection des chaussées autoroutières

Les gestionnaires des réseaux autoroutiers concédés et non concédés intègrent la problématique acoustique dans le choix des techniques de réfection des chaussées sur leur réseau.

Réseau routier concédé

Projet d'élargissement par mise 2 x 3 voies de l'autoroute A4 entre Hauconcourt et Mey

Dans le cadre du projet d'élargissement à 2 × 3 voies de l'autoroute A4 en contournement nord est de Metz entre les nœuds autoroutiers A31/A4 et A4/A315 (linéaire de 11 km), le concessionnaire SANEF prévoit la mise en œuvre des aménagements suivants :

- réalisation d'un merlon acoustique le long du délaissé de la bretelle de sortie à hauteur de la commune d'Argancy dans le sens Paris Strasbourg
- réalisation d'un merlon à hauteur de la commune de Charly-Oradour
- réalisation au droit de la commune de Failly, d'un merlon et mise en place d'une glissière-muret en béton type GBA en prolongement de cet aménagement
- mise en place au droit de la commune de Vany d'une glissière-muret type GBA
- mise en œuvre d'un revêtement en béton bitumineux non dense de type BBTM (béton bitumineux très mince) au terme du chantier et à chaque renouvellement du revêtement.

Financement :

Pour le réseau autoroutier concédé, la maîtrise d'ouvrage des opérations et leur financement sont assurés par la société concessionnaire.

Réseau routier non concédé – projet A31 Bis

Suite aux travaux du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), le gouvernement a fait du projet A31 bis une de ses priorités d'aménagement. Sous maîtrise d'ouvrage de la DREAL Grand Est, il consiste potentiellement en l'aménagement d'un itinéraire de 115km entre Gye (Meurthe-et-Moselle) et la frontière luxembourgeoise par la mise à 2x3 voies d'infrastructures existantes et la construction de nouveaux tronçons autoroutiers à 2x2 voies. Il constitue une réponse aux enjeux de mobilité sur le sillon lorrain.

Une étude d'impact sera réalisée pour évaluer finement les expositions phoniques futures des bâtiments et ainsi définir les traitements nécessaires adaptés sur les secteurs où des travaux seront réalisés afin de respecter les seuils réglementaires applicables dans le cas de création d'une voie nouvelle ou d'élargissement d'une voie existante.

Cette démarche sera partagée avec les communes et riverains concernés afin d'arrêter les mesures à mettre en place. L'étude d'impact sera par la suite soumise à enquête publique.

7.1.3/ Sur le réseau ferroviaire

Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe et très étudié

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 SNCF réseau. Sa réduction pourra nécessiter des actions sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur l'exploitation, voire une combinaison de ces actions.

Chaque type de train produit sa propre « signature acoustique ».

Le bruit produit par les différents matériels ferroviaires est aujourd'hui bien quantifié (référence « Méthodes et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement » produit par RFF/SNCF/Etat du 15/10/2012).

La réglementation française, des volets préventifs efficaces :

Depuis la loi bruit et ses décrets d'application (articles L. 571-9 et R. 571-44 à R. 571-52 du code de l'environnement), SNCF réseau est tenu de limiter le bruit le long de ses projets d'aménagement de lignes nouvelles et de lignes existantes. Le risque de nuisance est pris en compte le plus en amont possible (dès le stade des débats publics) et la dimension acoustique fait partie intégrante de la conception des projets (géométrie, mesures de protections...).

Depuis la loi bruit du 31 décembre 1992 et ses décrets d'application (articles L. 571-10 et R. 571-32 à R. 571-43 du code de l'environnement), les voies ferrées sont classées par les préfets au titre des voies bruyantes. Les données de classement seront mises à jour par SNCF réseau pour tenir compte des évolutions en termes de matériels et de flux.

La résorption des situations critiques sur le réseau existant :

Si les 2 grands volets préventifs de la loi bruit assurent la stabilisation du nombre de situations critiques, SNCF réseau a terminé la cartographie et le décompte des Points Noirs du Bruit existants sur l'ensemble de la région Grand Est.

Pour le traitement par écrans ou modelés, SNCF réseau et l'Etat financent 50% du coût des protections, le reste étant à la charge des collectivités locales (Région, Département, Commune). Pour le traitement par isolation de façade exclusif, l'Etat propose des subventions aux propriétaires à hauteur minimale de 80% du coût des travaux plafonné.

Pour les isolations de façade complémentaires associées à des écrans, le financement est basé sur la même répartition que les écrans.

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.



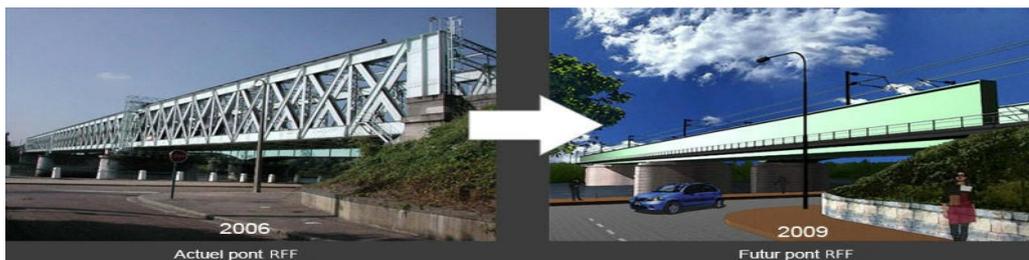
Rails courts sur traverses bois



Longs Rails soudés sur traverses béton

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

Le remplacement d'ouvrage d'art métalliques devenus vétustes par des ouvrages de conception moderne alliant l'acier et le béton permet la pose de voie sur ballast sur une structure béton moins vibrante, qui peut réduire jusqu'à 10dB(A) les niveaux d'émission. Mais cela ne peut se concevoir que dans le cadre d'un programme global de réfection des ouvrages d'art.



Exemple de changement de pont métallique à Oissel

Le recours au meulage acoustique des rails est une solution de réduction du bruit qui mérite d'être nuancée. C'est une solution locale qui peut apporter un gain supplémentaire de l'ordre de 2dB(A) lorsqu'elle est combinée à l'utilisation de semelles de freins en matériau composite sur le matériel. Le meulage est une opération lente et elle-même bruyante qui doit être réalisée en dehors de toute circulation, c'est à dire souvent la nuit. Son efficacité est limitée dans le temps (de l'ordre de 6 mois).



Train meuleur de rails (Scheuchzer S.A.)

Suite au programme de recherche européen Silent Track (relatif à l'infrastructure) qui avait pour objectif de trouver des solutions pour réduire le bruit de roulement, SNCF réseau a mené des expérimentations sur les absorbeurs sur rail sur des sites tests, mais les résultats ne permettent pas de retenir ce dispositif dans le catalogue « type » de protections acoustiques efficaces dans l'état actuel des éléments disponibles.

Cet élément technique placé sur l'âme du rail, en dehors des zones d'appareils de voie, a pour but d'absorber les vibrations ; elle a été homologuée sur le réseau français et conduit à des réductions comprises entre 1 et 4dB(A), mais seulement dans des situations particulières dépendantes de l'armement de la voie.



Exemples d'absorbeurs sur rail (Corus et Socitec)

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, SNCF réseau met 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.



Exemples d'écrans acoustiques à Aiguebelle et Moirans

L'aménagement de voies existantes (comme la création d'une 3ème voie, ...) est aussi l'occasion d'améliorer la situation acoustique préexistante, le respect de seuils acoustiques réglementaires étant également une obligation.

Les solutions de réduction du bruit ferroviaire innovantes :

Parallèlement aux solutions traditionnelles régulièrement mises en œuvre, SNCF réseau 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 par la direction de la recherche de la SNCF pour le compte de SNCF réseau 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.

SNCF réseau 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 et le sont encore, comme la pose d'écran acoustique au droit des freins de voie, l'injection d'un lubrifiant (abandonnée) ou encore la mise en œuvre d'un rail freineur rainuré en acier. Mais ces solutions ne sont pas encore opérationnelles.



Rail freineur (gare d'Antwerpen)

SNCF réseau 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 sur le matériel roulant :

SNCF réseau 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.

7.2/ Mesures curatives

7.2.1/ Mesures curatives sur le réseau routier

7.2.1.1 Mesures de protection ou de réduction à la source

Réseau routier national concédé

Le gestionnaire du réseau ne prévoit actuellement pas la mise en place de protection à la source.

Financement : La mise en place de protection à la source est financée par la société concessionnaire.

Réseau routier national non concédé

Le maître d'ouvrage (DREAL Grand Est) poursuit les projets en cours de mise à 2x2 voies de la RN4 entre Héming et Saint Georges prévoyant des protections à la source et de l'opération sur la VR52 entre Marange-Silvange et Rombas.

Financement :

Pour les réseaux routiers nationaux non concédés, les opérations curatives sont financées dans le cadre du contrat de plan Etat-région.

Revêtements acoustiques de chaussées proposés

Les chaussées autoroutières, compte tenu de leur spécificité, font l'objet d'un suivi de performance et d'entretien régulier. Les techniques "minces" employées (BBM et BBTM) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.

Le programme d'entretien et de rénovation des chaussées pour les années à venir va tendre à augmenter le pourcentage actuel des couches de roulement aux performances acoustiques supérieures.

7.2.1.2 Résorption de points noirs du bruit – Traitement de façades

Réseau routier national concédé

Il n'a pas été relevé de point noir du bruit aux abords du réseau routier national concédé.

Financement :

De manière générale, le financement des travaux d'isolation de façades des logements est assuré à 100% par la société SANEF.

Réseau routier national non concédé

L'achèvement des deux opérations de résorption des points noirs du bruit aux abords du réseau routier national non concédé de Moselle est prévu courant 2019.

Financement :

Les deux opérations s'effectuent dans le cadre du fonds de concours ADEME.

Acquisitions foncières :

Le maître d'ouvrage des infrastructures ne prévoit aucune acquisition de propriété dans le cadre de son plan d'actions.

7.2.2/ Mesures curatives prévues sur le réseau ferroviaire

Les mesures prévues par le gestionnaire SNCF Réseau pour les 5 ans à venir sont les suivantes :

Ligne	Année	Action
70000	2020	Renouvellement de 2 appareils de voie en gare de Réding
	2022	Remplacement de rails entre Sarrebourg et Saverne et renouvellement de Voies et ballast (RVB) Voie 2 dans le tunnel de Hoffmuhl
	2022	RVB Voies 1 et 2 dans le tunnel de Lutzelbourg
	2023	Renouvellement de 4 appareils de voie en gare de Lutzelbourg
89000	2019	Renouvellement de 3 appareils de voie en gare de Metz
	2022	RVB Voie 1 de 13 km entre Onville et Metz
140000	2019	Remplacement de 5 km de rails Voie 2 entre Morhange et Rémilly
	2020	Entre Bénestroff et Rémilly Voie 1 : RVB (21 km) et remplacement de rails (4 km) Voie 2 : RVB (4km)
	2020	Renouvellement de 2 appareils de voie en gare de Metz
	2022	RVB de 9 zones de courtes longueurs entre Bénestroff et Metz
	2022	Remplacement de 8 km de rails entre Morhange et Peltre
	2022	Remplacement de 2 appareils de voie en gare de Courcelles-sur-Nied Et remplacement de 1 appareil de voie en gare de Metz-Sablon
	2023	Remplacement de 23 km de rails entre Benestroff et Metz
	2023	Remplacement de 9 km de rails entre Réding et Berthelming
172000	2022	RVB de 10 km Voie 1 et remplacement de 5 km de rails voie 1 entre Rémilly et Faulquemont
180000	2019	Renouvellement de 7 appareils de voie et RVB de 500 m en gare de Woippy
	2020	Renouvellement de 1 appareil de voie et suppression de 2 appareils de Voie en gare de Metz
	2021	RVB de 3 voies à quais en gare de Thionville (2 km)
	2022	Entre Thionville et Zoufftgen : RVB de 13 km Voie 1 et RVB de 13 km Voie 2
	2023	RVB de 1 km en gare de Woippy

7.3/ Justification du choix des mesures programmées ou envisagées

Le choix des mesures de réduction fait l'objet d'une politique homogène affichée au niveau national. Ces choix mettent en avant l'intérêt des protections à la source mais maintiennent un équilibre entre ce qui est techniquement réalisable et économiquement justifié.

8/ Bilan de la consultation du public

8.1/ Modalités de la consultation

En application de la procédure, la consultation du public s'est déroulée du 1^{er} octobre au 30 novembre 2019

Elle a fait l'objet d'un avis préalable par voie de presse dans le journal Le Républicain Lorrain dans son édition du 16 septembre 2019.

Le projet de PPBE a été mis à la disposition du public à la préfecture de Moselle, à la Direction Départementale des Territoires de la Moselle ainsi que par voie électronique sur le site internet de la préfecture : www.moselle.gouv.fr

Une adresse mail permettait le recueil des observations. Cette adresse électronique avait été diffusée dans l'avis de presse pour recueillir les observations du public.

8.2/ Remarques du public

Le présent projet de plan de prévention du bruit du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures de transports terrestres de l'État n'a pas fait l'objet de remarques ou observations sur les registres prévus à cet effet au sein des services de la préfecture de Moselle et des services de la Direction Départementale des Territoires de la Moselle, ni par courrier électronique ou postal.

8.3/ Réponses des gestionnaires aux observations

Sans objet

8.4/ Prise en compte dans le PPBE de l'État

Sans objet

Le projet de PPBE a été présenté lors de la réunion du comité de l'observatoire du bruit de la Moselle le 07 novembre 2019.

Le PPBE a été approuvé par le préfet le **10 janvier 2020**

Il est publié sur le site internet des services de l'Etat à l'adresse suivante : www.moselle.gouv.fr

9/ Glossaire

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
BATIMENT SENSIBLE AU BRUIT	Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale
CRITERES D'ANTERIORITE	Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les candidats constructeurs à se protéger des bruits extérieurs
dB(A)	Décibel, Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique)
Hertz (Hz)	Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son
ISOLATION DE FACADES	Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment
LAeq	Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré (A). Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T ; a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles
Lday	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne 6h à 18h
Lden	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), night (nuit)
Ln	Niveau acoustique moyen de nuit
MERLON	Butte de terre en bordure de voie routière ou ferrée
OMS	Organisation mondiale de la santé
Pascal (Pa):	Unité de mesure de pression équivalant 1newton/m ²
POINT NOIR DU BRUIT (PNB)	Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) [73 dB(A) pour le ferroviaire] en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) [68 dB(A) pour le ferroviaire] en période nocturne (LAeq (22h-6h))

	et qui répond aux critères d'antériorité
POINT NOIR DU BRUIT DIURNE	Un point noir du bruit diurne est un point noir bruit où seule la valeur limite diurne est dépassée
POINT NOIR DU BRUIT NOCTURNE	Un point noir du bruit nocturne est un point noir bruit où seule la valeur limite nocturne est dépassée
SUPER POINT NOIR DU BRUIT	Un super point noir du bruit est un point noir du bruit où sont dépassées les valeurs limites diurne et nocturne.
HYPER POINT NOIR DU BRUIT	Un hyper point noir du bruit est un point noir du bruit dont l'exposition diurne ou nocturne dépasse la valeur limite de plus de 5 dB.
SNCF réseau	Organisme propriétaire et gestionnaire des voies ferrées nationales.
TMJA	Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier
ZONE DE BRUIT CRITIQUE	Une zone de bruit critique est une zone urbanisée composée d'un ou plusieurs bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres
ZUS	zones urbaines sensibles ; Ce sont des territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires

10/ Annexes

Annexe 1 : Bilan de la consultation du public intervenue du 1^{er} octobre au 30 novembre 2019



PRÉFET DE LA MOSELLE

Direction Départementale des Territoires

Service Aménagement Biodiversité Eau
Division Aménagement
Unité Stratégies de l'Aménagement

Réf.: DDT/SABE/SA/ BS

Affaire suivie par : Baghdad SEGUER

Courriel : baghdad.seguer@moselle.gouv.fr

Tél. 03 87 34 33 44

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des grandes infrastructures de transports de l'État

Bilan de la consultation du public qui s'est déroulée du 1^{er} octobre au 30 novembre 2019

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaires élaboré par l'Etat concerne les grandes infrastructures routières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an (8200 véhicules/jour) et les voies ferroviaires dont le trafic est supérieur à 30 000 passages de trains par an (82 trains/j) pour la deuxième échéance . Le PPBE a été mené en quatre étapes (voir chapitre 1.2 du PPBE).

Lors de la quatrième et dernière étape, le document projet a été mis à la disposition du public pour information et recueil d'observations sur les actions de prévention et de protection contre le bruit menées depuis 2007 et envisagées entre 2018 et 2023 dans le département de la Moselle.

A l'issue de cette consultation, l'approbation définitive du PPBE des réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaires de l'Etat intervient par décision préfectorale.

Modalités de la consultation

La consultation du public prévue à l'article R572-9 du Code de l'Environnement a été menée de façon conjointe :

- dans le bureau de l'utilité publique et de l'environnement à la Préfecture de la Moselle
- à l'unité Stratégies de l'Aménagement du service Aménagement Biodiversité Eau de la Direction Départementale des Territoires
- sur le Portail des Services de l'Etat dans le dossier « *Projet de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement – Etat- 3^e échéance* » :

<http://www.moselle.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-Urbanisme/Observatoires-et-Prospectives/Observatoire-du-Bruit/Projet-de-Plan-de-Prevention-du-Bruit-dans-l-Environnement-Etat-3e-echeance>

Cette consultation s'est déroulée du 1^{er} octobre au 30 novembre 2019.

Le document projet PPBE des réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaires « Etat » a été mis à la disposition du public sur support papier avec registre papier pour recueil des observations, à la Préfecture et à la Direction Départementale des Territoires.

Résultats de la consultation du PPBE des réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaire « Etat »

Aucune observation n'a été formulée dans les registres prévus à cet effet à la Préfecture et à la Direction Départementale des Territoires, ni par courrier électronique ou postal.

RAPPEL : Définition d'un PNB (cf. chapitre 2 du PPBE)

Un point noir bruit (PNB) est un bâtiment sensible, qui est en particulier localisé dans une zone de bruit critique engendrée par au moins une infrastructure de transport terrestre des réseaux routiers ou ferroviaires nationaux et qui répond aux critères acoustiques : les niveaux sonores en façade résultant de l'exposition au bruit issu des infrastructures de transports terrestres du réseau national dépassent ou risquent de dépasser au moins l'une des valeurs limites définies dans la circulaire du 25 mai 2004 :

- Lden-68 dB(A) pour les routes et les LGV ;
- Lden-73dB(A) pour les voies ferrées conventionnelles ;
- Ln-62dB(A) pour les routes et les LGV ;
- Ln-65dB(A) pour les voies ferrées conventionnelles.

et aux **critères d'antériorité** avec une date d'autorisation de construire antérieure au 6 octobre 1978.

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

Par contre les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité.

Ainsi, tous les bâtiments se trouvant dans une zone de bruit critique ne peuvent pas tous être considérés comme des points noirs bruit (PNB).

RAPPEL : Objectif du Grenelle de l'Environnement face au bruit

Comme le rappelle le Grenelle de l'Environnement, la résorption des PNB a pour objectif premier de traiter les problèmes de santé publique liés au bruit, en particulier ceux liés à la perturbation du sommeil, et donc de garantir une quiétude suffisante à l'intérieur des logements. Il ne s'agit pas d'assurer un confort à l'utilisateur dans toutes ses activités quotidiennes et notamment à l'extérieur de son logement.

RAPPEL : Prise en compte des zones calmes :

Par nature les abords des grandes infrastructures de transports terrestres des réseaux routiers ou ferroviaires nationaux constituent des secteurs acoustiquement altérés pour lesquels l'ambition de l'autorité compétente n'est pas la sauvegarde de zones calmes mais la réduction des nuisances pour les riverains jusqu'à des niveaux acceptables.

Conclusion

Compte-tenu du bilan de la consultation, le projet de PPBE des réseaux routiers, autoroutiers et ferroviaires de l'Etat relatif à la 3^e échéance présenté en réunion du comité de pilotage de l'observatoire du bruit le 07 novembre 2019 peut être approuvé sans autre modification.





PREFET DE LA MOSELLE

PREFECTURE DE LA MOSELLE

**PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT
DES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIERES, AUTOROUTIERES
ET FERROVIAIRES DE L'ETAT**

3^{ème} échéance

DEPARTEMENT DE LA MOSELLE

Le projet du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des grandes infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires de l'État relatif à la 3^e échéance dans le département de la Moselle est mis à disposition du public pendant deux mois, conformément à l'article R572-9 du code de l'environnement, du **1^{er} octobre 2019 au 30 novembre 2019.**

Durant cette période, le public pourra prendre connaissance du dossier et présenter éventuellement ses observations sur un registre ouvert à cet effet selon les dispositions suivantes :

- Préfecture de la Moselle

Direction de la coordination et de l'appui territorial
Bureau des enquêtes publiques et de l'environnement
9 Place de la Préfecture – bureau 208 bis – METZ

1. du lundi au vendredi : de 8h30 à 15h30 sur rendez-vous

- Direction départementale des territoires de la Moselle

Bureau d'accueil de la DDT (en présence d'un interlocuteur)
Unité Stratégies de l'Aménagement
17 Quai Paul Wiltzer – METZ

2. du lundi au vendredi : de 9h00 à 11h30 et de 14h00 à 16h00

Le dossier est également consultable sur le Portail des Services de l'Etat de la Préfecture www.moselle.gouv.fr > Politiques publiques > Aménagement - Urbanisme > Observatoires et Prospectives > Observatoire du Bruit

Lundi 16 septembre 2019

ANNONCES LÉGALES 27

Contact : tél. 03 87 34 19 62 mail : lrlegales@republicain-lorrain.fr

Avis de marché



AVIS D'APPEL PUBLIC A LA CONCURRENCE

Nom et adresse du pouvoir adjudicateur : INSPIRE METZ - 2 place d'Armes - CS 80367 - 57007 Metz Cedex 1 Tél. : 03 87 39 01 14 (mardi et vendredi) ou 06 49 53 04 31 (lundi et jeudi)
 Mail : vbarbei@inspire-metz.com - Site internet : www.inspire-metz.com
 Correspondant : Vanessa BARBEI, webmaster
Référence et objet du marché : N°2019-1/IM/Refonte du site internet tourisme et boutique en ligne de l'agence Inspire Metz.
 Une option est proposée : la réalisation d'un audit d'accessibilité du site tourisme, de la boutique en ligne et de la réservation de visites par un organisme spécialisé dans l'accessibilité numérique.
 Montant maximum : 40 000 € TTC (frais de déplacements, réunions, téléphone... inclus).
Date d'envoi à la publication : 16 septembre 2019.
Type de prestation : Services.
Conditions relatives aux marchés et critères d'attribution : Les candidatures et les offres seront rédigées exclusivement en langue française ainsi que les documents de présentation associés. L'unité monétaire utilisée sera l'euro €.
Les critères d'attribution seront les suivants :
 - Proposition technique et note méthodologique : 40 %
 - Prix : 40 %
 - Moyens humains et techniques alloués : 20 %
Téléchargement des pièces du marché sur notre site internet : <http://www.tourisme-metz.com/fr/marches-publics.html>
Planning et réception des offres :
Date limite de réception des offres : vendredi 11 octobre 2019 - 12h00, heure de Paris.
Durée du marché : dès réception de la lettre de notification jusqu'au 30/06/2020.
 Pas de renouvellement prévu, excepté pour les prestations d'hébergement et de maintenance, qui pourront être renouvelées 5 fois et uniquement sur décision de l'agence Inspire Metz qui le notifiera par lettre avec AR à chaque renouvellement sachant que les prix liés à ces prestations resteront conformes à ceux précisés dans le cadre du marché et validés par l'agence Inspire Metz suite à l'audition.
Réception des offres : Les offres seront transmises sur clé USB ou par WeTransfer à Vanessa BARBEI, webmaster (vbarbei@inspire-metz.com).
 Clé USB : par envoi postal (recommandé - AR) ou transporteur ou encore par dépôt à l'agence au pôle Accueil de l'agence INSPIRE METZ : 2 place d'Armes - 57000 Metz - espace d'accueil du rez-de-chaussée. Horaires de dépôt possible : du lundi au vendredi de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 19h00.

167118100

électronique sur la plateforme <http://marchespublics-matec57.fr/>
Contact : Communauté de Communes Bouzonvillois Trois Frontières - Franck DAILLY - coordinateur habitat aménagement
franck.dailly@ccb31.fr (03 87 2114 64/ 03 82 59 32 55)
Date d'envoi à la publication : 16 septembre 2019
 Le Président, Laurent STEICHEN

168390800

Avis publics

METROPOLE DU GRAND NANCY

COMMUNE DE HOUEMONT

ENQUETE PUBLIQUE

Par arrêté n° URBA0184 en date du 17 juillet 2019, le Président de la Métropole du Grand Nancy a prescrit une enquête publique sur le projet de modification du P.L.U. de Houémont.
 Monsieur Christian ZAMBONI a été désigné par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Nancy comme commissaire enquêteur.
 L'enquête se déroulera à la mairie de Houémont ainsi qu'au siège de la Métropole du Grand Nancy, du 11 septembre 2019 à 10h au 11 octobre 2019 à 17h30, soit 31 jours.
 Durant la durée de l'enquête, les pièces du dossier, ainsi qu'un registre d'enquête seront déposés et consultables à la mairie de Houémont, siège de l'enquête publique, aux jours et heures habituels d'ouverture au public, ainsi qu'à la Métropole du Grand Nancy - Direction de l'Urbanisme et de l'Écologie Urbaine, du lundi au vendredi de 09h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00.
 L'intégralité du dossier d'enquête publique sera téléchargeable sur le site internet de la Métropole du Grand Nancy : <http://enquetespubliques.grandnancy.eu>.
 Chacun pourra prendre connaissance du dossier et consigner ses observations sur les registres d'enquête, par courrier électronique à l'adresse : GDN_enquetespubliques@grandnancy.eu ou les adresser par écrit au commissaire enquêteur, à la mairie de Houémont.
 Le commissaire enquêteur recevra en mairie de Houémont les :
 - mercredi 11 septembre 2019 de 10h00 à 12h00,
 - samedi 28 septembre 2019 de 10h00 à 12h00,
 - vendredi 11 octobre 2019 de 15h30 à 17h30.
 Son rapport et ses conclusions seront tenus à la disposition du public pendant un an, dès leur transmission à la Métropole du Grand Nancy, à la Mairie et à la Préfecture de Meurthe-et-Moselle.

164994700

PREFECTURE DE LA MOSELLE

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIERES, AUTOROUTIERES ET FERROVIAIRES DE L'ETAT

3ème échéance

Département de la Moselle

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des grandes infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires de l'Etat relatif à la 3e échéance dans le département de la Moselle est mis à disposition du public pendant deux mois, conformément à l'article R572-9 du code de l'environnement, du 1er octobre 2019 au 30 novembre 2019.
 Durant cette période, le public pourra prendre connaissance du dossier et présenter éventuellement ses observations sur un registre ouvert à cet effet selon les dispositions suivantes :
 - Préfecture de la Moselle Direction de la coordination et de l'appui territorial Bureau des enquêtes publiques et de l'environnement
 9 Place de la Préfecture - bureau 208 bis - METZ
 - du lundi au vendredi : de 8h30 à 15h30 sur rendez-vous
 - Direction départementale des territoires de la Moselle Bureau d'accueil de la DDT (en présence d'un interlocuteur) Unité Stratégies de l'Environnement 17 Quai Paul Wiltzer - METZ
 - du lundi au vendredi : de 9h00 à 11h30 et de 14h00 à 16h00
 Le dossier est également consultable sur le Portail des Services de l'Etat de la Préfecture www.moselle.gouv.fr - Politiques publiques - Aménagement - Urbanisme - Observatoires et Prospectives - Observatoire du Bruit

167974100

Vie des sociétés

Constitutions de sociétés

AVIS DE CONSTITUTION

En date du 12.09.2019, sous seing privé, il a été constitué la société suivante

Forme : Société à Responsabilité Limitée

Annexe 4 : Avis sur Portail des services de l'État dans le dossier : « Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement- Etat - 3^e échéance »

The screenshot shows the 'Observatoire du Bruit' page. The header includes the logo of the Prefecture de la Moselle and navigation links: 'Services de l'État', 'Politiques publiques', 'Actualités', 'Publications', 'Démarches administratives', and 'Vous êtes...'. The breadcrumb trail is: 'Accueil > Politiques publiques > Aménagement - Urbanisme > Observatoires et Prospectives > Observatoire du Bruit'. The main heading is 'Observatoire du Bruit' with a sub-heading 'A lire dans cette rubrique'. A list of links is provided: 'Observatoire du Bruit - Accueil', 'Le Comité de Pilotage', 'Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement - Etat - 3e échéance', 'Cartes de Bruit des infrastructures routières et ferroviaires - Réglementation', 'Cartes Etat de Bruit des infrastructures routières et ferroviaires - 1ère échéance', 'Cartes Etat de Bruit des infrastructures routières et ferroviaires - 2ème échéance', 'Cartes Etat de Bruit des infrastructures routières et ferroviaires - 3ème échéance', 'Plans Etat de Prévention du Bruit dans l'Environnement', 'Cartes & PPBE des Collectivités dans les Grandes Agglomérations', and 'Le Classement des voies bruyantes'. A pagination indicator shows '« 1 | 2 | Suivant | »'.

The screenshot shows the 'Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement - Etat - 3e échéance' page. The breadcrumb trail is: 'Accueil > Politiques publiques > Aménagement - Urbanisme > Observatoires et Prospectives > Observatoire du Bruit > Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement - Etat - 3e échéance'. The main heading is 'Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement - Etat - 3e échéance' with a sub-heading ' Mise à la consultation du public du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des grandes infrastructures de transports terrestres de l'Etat - 3e échéance'. The text states: 'Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des grandes infrastructures de transports terrestres de l'Etat relatif à la 3e échéance est mis à la consultation du public du 1er octobre au 30 novembre 2019, conformément à l'article R 572-9 du Code de l'Environnement.' A link is provided: 'Projet de PPBE- Etat-G.I.3e échéance'. A 'Documents listés dans l'article :' section contains a link: 'Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des Grandes Infrastructures de transports terrestres de l'Etat - 3e échéance - format PDF - 6.58 Mb - 01/10/2019'.

Annexe 5 : Registres déposés à la Préfecture de Moselle et à la Direction Départementale des Territoires sans observations

République Française

Préfecture de Moselle

Département Moselle

Commune Registre préfecture

Registre d'enquête publique

Extrait n° 1/1

Relatif à : Plan de Prévention du bruit
dans l'environnement - Etat 3^e échéance
du 1^{er} octobre 2013
au 30 novembre 2019

Registre d'enquête Publique

Enquête relative à :

Plan de prévention du bruit dans
l'environnement
Grandes infrastructures de transports terrestres
de l'Etat
3^e échéance

En exécution de l'arrêté du :

de Monsieur le préfet d

Je, soussigné(e), M

ai ouvert ce jour, le présent registre coté et paraphé, contenant _____ feuillets, pour recevoir pendant une durée de :

_____ jours, du _____ au _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

Afin de recueillir les observations du public,

A _____

Signature

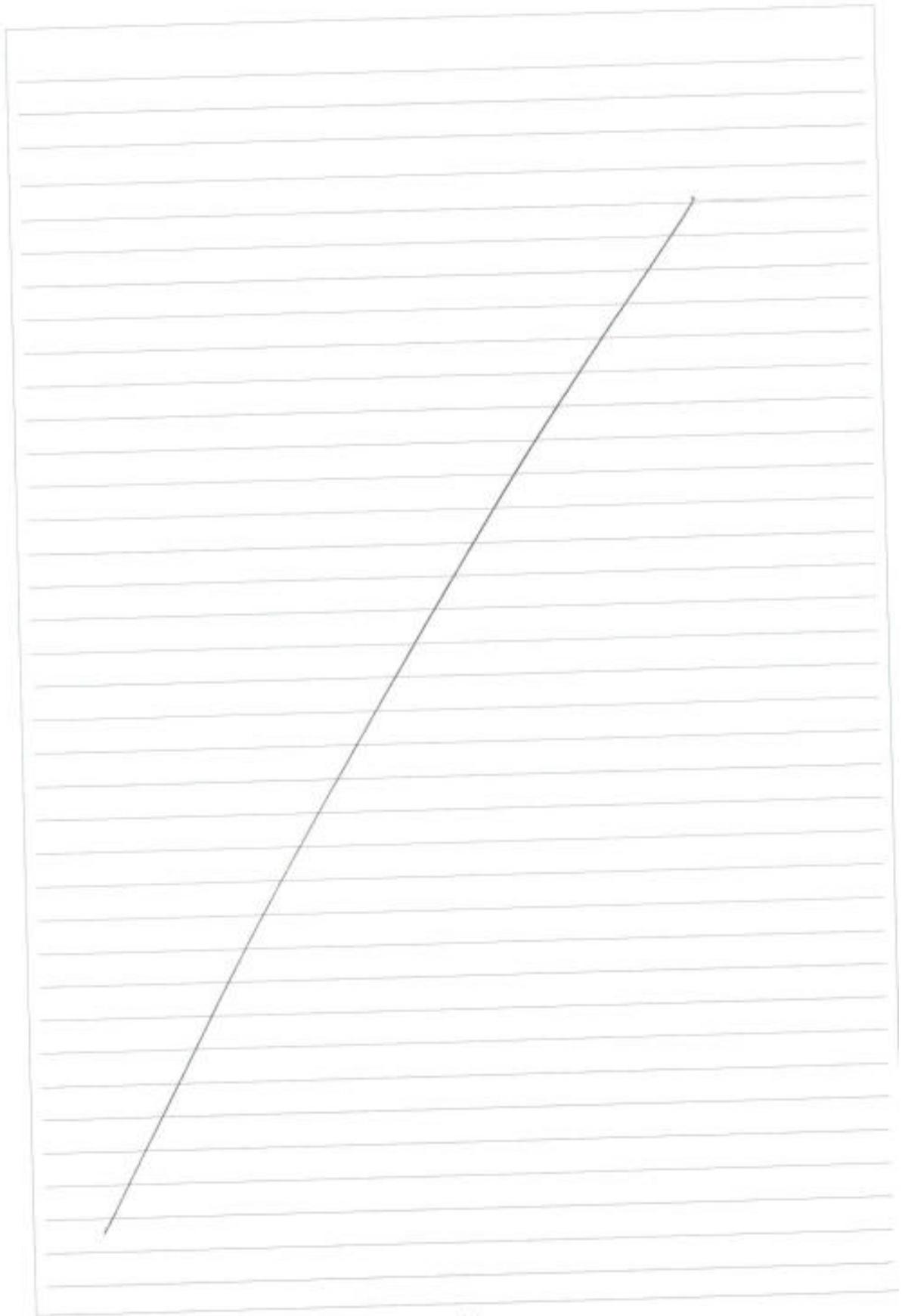
le _____

Première journée :

le _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

1 - Observations de M⁽¹⁾

(1) préciser ses noms et coordonnées



2

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE / DÉPARTEMENT de la Moselle

COMMUNE Registre DDT

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Cocher la case correspondante

- Installations classées pour la protection de l'environnement
- Schémas de cohérence territoriale (S.C.O.T.)
- Plan local d'urbanisme (P.L.U.)
- Plan d'occupation des sols (P.O.S.)
- Carte communale
- Classement de voirie
- Divers

relatif à :

Plan de Prévention du Bruit dans
l'Environnement (PPBE) des grandes
infrastructures routières, autoroutières et
ferroviaires de l'Etat dans le département de la
Moselle 3e échéance

réf. 501 051

Berger
Levrault

REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Objet de l'enquête : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
des grandes infrastructures de transports terrestres de
l'État - 3^e échéance

Arrêté d'ouverture de l'enquête :

arrêté n° _____ en date du _____ de _____

M. le Maire de : _____

M. le Préfet de : _____

Président de la commission d'enquête — Commissaire enquêteur :

M. _____ qualité _____

Membres titulaires : M. _____ qualité _____

M. _____ qualité _____

M. _____ qualité _____

Membres suppléants : M. _____ qualité _____

M. _____ qualité _____

M. _____ qualité _____

Durée de l'enquête : date(s) d'ouverture : du _____ au _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

Siège de l'enquête : _____

Autres lieux de consultation du dossier : _____

Registre d'enquête :

comportant _____ feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, destiné à recevoir

les observations du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par écrit au nom du commissaire enquêteur à :

Rapport et conclusions du commissaire enquêteur :

seront tenus à la disposition du public dès leur réception à : _____

aux heures et jours habituels d'ouverture des bureaux et dans chacune des mairies où s'est déroulée l'enquête et à la

préfecture de chaque département concerné.

Réception du public par le commissaire enquêteur :

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

les _____ de _____ à _____ et de _____ à _____

une réunion publique a été n'a pas été organisée par le Commissaire enquêteur.

PREMIÈRE JOURNÉE

Les _____ de _____ heures à _____ heures

Observations de M^{re} _____

