



## Rapport d'étude technique



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

### Rapport intermédiaire - Phase 2 & 3 :

Synthèse des actions de lutte contre le bruit  
entreprises sur le territoire de la CCPOM

### Références du dossier :

Interlocuteur :	<b>Madame Aurélie CLEMENT</b>
Etablissement :	<b>CCPOM</b>
Tél. :	<b>03.87.58.583742.32</b>
Fax :	<b>03.87.67.59.48</b>
e-mail :	<b>a.clement@ccpom.fr</b>
N° d'affaire :	<b>11.11/079/AO – Mars 2013</b>

## Sommaire

1. OBJET DU PBBE	3
1.1 Préambule	3
1.2 Bilan des CSB pour rappel	3
1.3 Textes réglementaires applicables	3
2. IDENTIFICATION DES ZONES A ENJEUX	4
2.1 Définition	4
2.2 Secteurs affectés par le bruit	4
2.3 Zones calmes	7
3. OBJECTIFS ACOUSTIQUES	8
3.1 Exigences réglementaires applicables	8
3.2 Objectifs visés dans le cadre du PPBE	10
4. RECENSEMENT DES ACTIONS DE LUTTE CONTRE LE BRUIT	11
4.1 Typologie des moyens d'actions	11
4.2 Actions menées par les différents gestionnaires d'infrastructures	14
4.3 Synthèse des actions entreprises	16
4.4 Commentaires	18
4.5 Lacunes et limites des données transmises	19
5. CHOIX DES ACTIONS A INTEGRER DANS LE PPBE	20
Annexe 1 : Localisation des zones à enjeux	26
Annexe 2 : Recensement des actions de lutte contre le bruit	37

## Annexes

## Versions

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

Diffusion du rapport d'étude		
Destinataire	Etablissement	Fonction
M. WATRIN	CCPOM	Vice-président

Versions	Désignation	Date d'émission
Ind-A-Rev00	Rapport intermédiaire - Phase 1	27/03/2012
Ind-B-rev00	Rapport intermédiaire - Phase 2	22/03/2013
V3		
V4		

# 1. OBJET DU PBBE

---

## 1.1 Préambule

Le recensement des actions de lutte contre le bruit sur le territoire de la CCPOM étant achevé, le présent rapport vise à :

1. Identifier les secteurs où des actions de lutte contre le bruit se justifient.
2. Fixer les objectifs acoustiques à atteindre.
3. Décrire les actions de lutte contre le bruit déjà prises ou en cours.

La présente étude permet d'établir une liste des zones à traiter en priorité, et propose plusieurs actions susceptibles de faire partie du PPBE. Elle fait suite à notre rapport d'étude de mars 2012 concernant le diagnostic acoustique du territoire de la CCPOM.

## 1.2 Bilan des CSB pour rappel

L'analyse des cartes stratégiques de bruit avait abouti aux constatations suivantes :

- Les nuisances sonores sur le territoire de la CCPOM résultent essentiellement du trafic routier. Le bruit ferroviaire s'avère très localisé le long de la voie SNCF. Les sites industriels classés sont selon les cas, peu générateurs de bruit, ou implantés suffisamment loin des zones habitées.
- Seul le bruit routier est à l'origine de dépassements des valeurs de seuils fixées par la Directive Européenne. Il constitue donc un enjeu majeur dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores.
- Outre les secteurs bruyants situés le long d'axes passants, le territoire de la CCPOM comprend de nombreux quartiers résidentiels calmes, et de vastes espaces non-urbanisés pouvant être qualifiés de zones calmes « naturelles ».

## 1.3 Textes réglementaires applicables

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

- Décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme et de ses deux arrêtés d'application des 3 et 4 avril 2006.
- Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Les articles L.572-1 à L.572-11 du code de l'environnement.

## 2. IDENTIFICATION DES ZONES A ENJEUX

### 2.1 Définition

Les zones à enjeux sont définies comme des secteurs associant :

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

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

**Tableau 1 – Valeurs de seuil**

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

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

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

### 2.2 Secteurs affectés par le bruit

Les zones de conflit, associant un niveau de bruit élevé à une forte sensibilité du milieu, correspondent aux secteurs urbanisés traversés par les principaux axes routiers intercommunaux (RD.9, RN.52, RD.634, RD.8, RD.47, RD.11), ainsi qu'aux abords de l'autoroute A.4 à Sainte-Marie-aux-Chênes. De manière générale, les zones de nuisances sonores demeurent localisées le long des voies.

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

Au regard des CSB, les bruits ferroviaire et industriel sont peu générateurs de nuisances sonores. Ils ne seront donc pas intégrés aux PPBE.

Tableau 2 – Principaux axes routiers générateurs de nuisances sonores

Infrastructures	Communes affectées
A.4	Sainte-Marie-aux-Chênes
RD.9	Vitry-sur-Orne, Clouange, Rosselange et Moyeuvre-Grande
RN.52	Vitry-sur-Orne, Clouange, Rombas, Pierrevillers et Marange-Silvange
RD.643	Sainte-Marie-aux-Chênes
RD.47	Amnéville, Rombas
RD.8	Amnéville, Rombas
Rues principales traversant le centre des communes	Rombas, Amnéville, et Montois-la-Montagne
RD.181	Rombas

## NOTA :

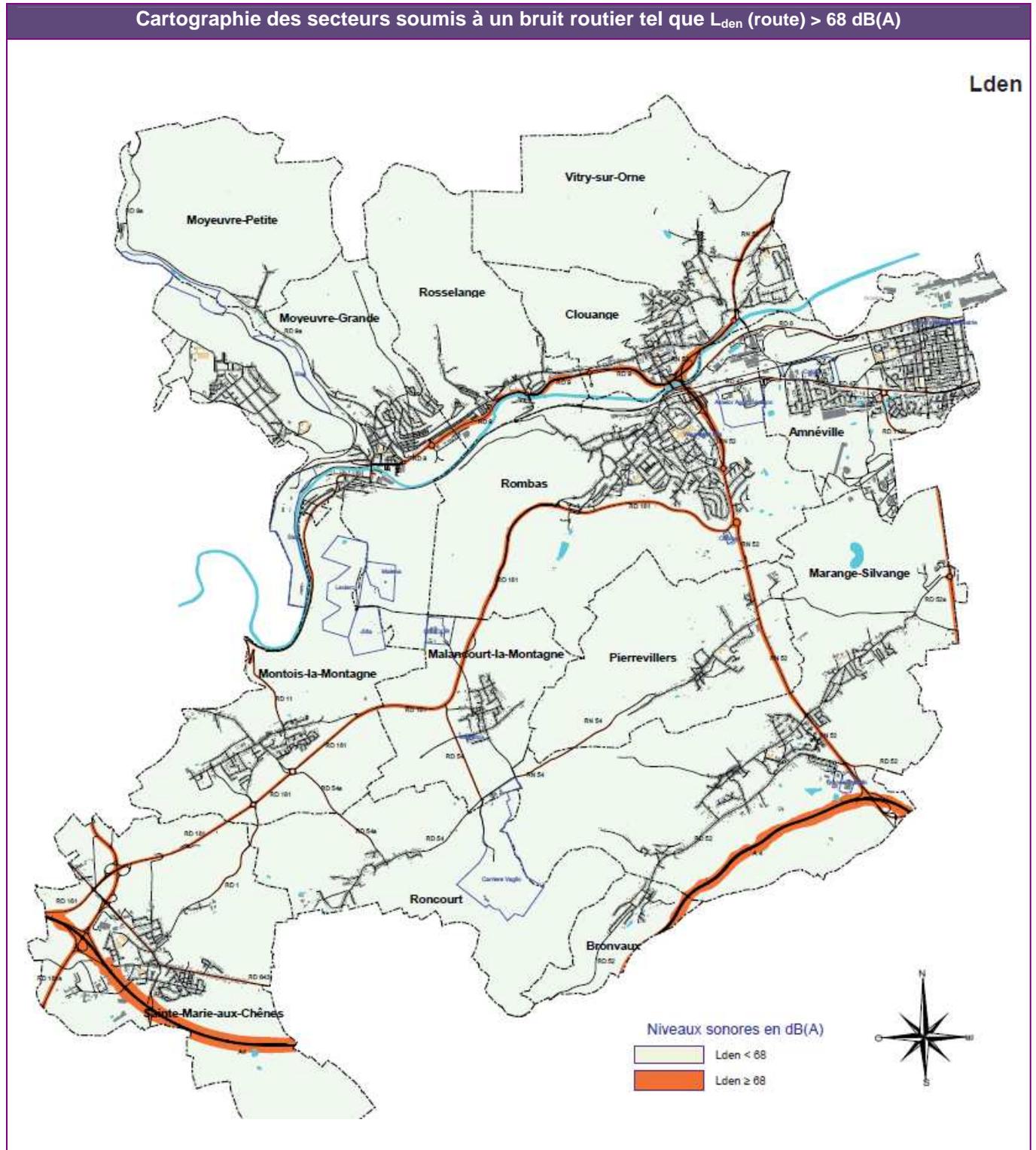
1. La RN.52 traverse 5 communes de la CCPOM, et s'avère être l'axe routier qui impacte le plus grand nombre d'habitants.
2. La RD.181 supporte un trafic élevé (poids lourds notamment), mais son tracé est dans l'ensemble suffisamment éloigné des zones habitées pour ne pas être à l'origine de dépassements des valeurs de seuils.

Le trafic poids lourds a fait l'objet de plaintes de la part de plusieurs riverains rue des Lilas à Rombas. Il émerge effectivement dans le paysage sonore en raison d'un bruit de fond assez faible. Les niveaux sonores induits par la RD.181 sont néanmoins conformes aux textes réglementaires applicables (se reporter à notre note n°1 de novembre 2012).

3. Aucun bâtiment d'enseignement ou de santé n'est implanté dans une zone à enjeux.
4. Les dépassements apparaissent essentiellement à travers l'indicateur  $L_{den}$ , calculé sur la journée complète. En effet, en raison de la diminution du trafic routier en période nocturne, seule 1% de la population est soumise des niveaux sonores  $L_n$  excédant la valeur de 62 dB(A).

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

La cartographie de type « C » du territoire est présentée ci-dessous. Elle met en évidence les secteurs exposés à des niveaux de bruit routier jugés excessifs au sens de la Directive.



## Identification des PNB

Un Point Noir Bruit a été identifié à Sainte-Marie-aux-Chênes, généré par le trafic routier sur l'autoroute A.4. Sa résorption fait partie des mesures de réduction du bruit programmées par la SANEF au cours des 5 prochaines années.

## Recensement des plaintes enregistrées

Nous avons demandé aux principaux gestionnaires d'infrastructures de nous faire part des plaintes éventuelles qu'ils auraient reçues des riverains pour nuisances sonores.

Aucune plainte ne nous a été signalée, excepté :

- celle d'un riverain n°14 rue des lilas à Rombas vis-à-vis du trafic routier sur la RD.181.
- celles de riverains de Vitry-sur-Orne vis-à-vis des convois ferroviaires ARCELOR (plaintes en période diurne et nocturne)

## 2.3 Zones calmes

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

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

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

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

## 3. OBJECTIFS ACOUSTIQUES

Ca chapitre dresse un résumé des principaux textes réglementaires en matière de limitation des bruits routiers. Il décrit ensuite les objectifs acoustiques visés par le PPBE.

### 3.1 Exigences réglementaires applicables

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit détermine :

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

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

Se référer :

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

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

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

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

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

## 3.2 Objectifs visés dans le cadre du PPBE

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

### 3.2.1 Résorber les situations critiques

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

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

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

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

---

### 4.1 Typologie des moyens d'actions

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

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

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

Les mesures inscrites dans le PLU peuvent prévoir notamment :

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

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

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

Les actions relevant du PDU sont listées comme suit :

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

### 4.1.3 Mesures d'aménagement des voiries

Parmi les actions relevant de l'aménagement des voiries, il faut citer :

- Les actions à la source : Revêtement de chaussée.

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

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

- Actions à la propagation : Ecrans acoustiques

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

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

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

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

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

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

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

## 4.2 Actions menées par les différents gestionnaires d'infrastructures

La rédaction d'un PPBE exige de connaître les actions de lutte contre le bruit entreprises par les communes et les différents gestionnaires d'infrastructures depuis les 10 dernières années, et celles programmées pour les 5 prochaines années.

Un courrier a été envoyé aux services impliqués pour obtenir ces informations. Les réponses des organismes sont consignées en **annexe 2**, et sont résumées dans les tableaux ci-après. Elles incluent un descriptif de l'action, la source de bruit visée par la mesure, le nom du maître d'ouvrage, le coût et la date des travaux, et l'impact sur la population.

NOTA : L'élaboration du PPBE sera réalisée exclusivement sur la base des actions qui nous ont été reportées par les communes et les organismes gestionnaires.

**Tableau 4 – Recensement des actions de lutte contre le bruit**

Commune / Gestionnaire	Actions de lutte contre le bruit*
AMNEVILLE	<i>Aucun retour au courrier transmis</i>
BRONVAUX	Actions envisagées pour les 5 prochaines années : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mur végétal ou merlon le long de l'A.4.</li> </ul>
CLOUANGE	<i>Aucun retour au courrier transmis</i>
MALANCOURT LA MONTAGNE	
MARANGE-SILVANGE	Aucune action n'a été mise en place depuis les 10 dernières années. Des mesures seront toutefois mises en œuvre pour limiter les nuisances sonores occasionnées par la VR52 (voir mesures DREAL).
MONTOIS LA MONTAGNE	Bilan des actions entreprises depuis 10 ans : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rue du Gal De Gaulle : aménagement de voirie (vitesse/chaussée).</li> <li>• Plantation de 150 arbres pour protéger le lotissement « La Buzonne » des nuisances sonores de la RD.181.</li> </ul>
MOYEUVERE-GRANDE	Aucune action réalisée depuis les 10 dernières années, ni programmée pour les 5 prochaines années ne nous a été reportée.
MOYEUVERE-PETITE	
PIERREVILLIERS	<i>Aucun retour au courrier transmis</i>
ROMBAS	Bilan des actions entreprises depuis 10 ans : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dépose des pavés de certaines sections de rues</li> </ul>
RONCOURT	<i>Aucun retour au courrier transmis aux communes</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ecran acoustique le long de la RD.9 à Rosselange (voir mesures CG57).</li> </ul>
ROSSELANGE	

Commune / Gestionnaire	Actions de lutte contre le bruit*
ST MARIE AUX CHENES	<p>Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Limitation de la vitesse (zone 30) sur la RD.643, la rue de la Marne, la rue des mugets, et la rue des mimosas.</li> </ul> <p>Actions envisagées pour les 5 prochaines années :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Limitation de la vitesse (zone 30) sur la RD.11.</li> <li>▪ Traitement d'un PNB vis-à-vis de l'autoroute A.4</li> </ul>
VITRY SUR ORNE	<p>Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Création d'un mur anti-bruit le long de la VR.52 (secteur liaison Vitry/Orne – Clouange) + protection des façades (voir mesures DREAL)</li> <li>▪ Intégration au PLU des couloirs de bruit (VR.52).</li> <li>▪ Zones 30 dans les rues Jean Jaurès et Gandrange.</li> </ul> <p>Actions envisagées pour les 5 prochaines années :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zone 30 rue de Thionville.</li> </ul>
SANEF	<p>Actions envisagées pour les 5 prochaines années :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Isolation de façade d'un bâtiment PNB soumis aux nuisances de l'A.4.</li> </ul>
CG57	<p>Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ecran acoustique le long de la RD.9 à Rosselange (secteur cité St. Henri).</li> </ul>
DREAL	<p>Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Création d'un mur anti-bruit le long de la VR.52 à Vitry-sur-Orne, d'une hauteur comprise entre 1,5 et 4 m et d'une longueur de 1650 m (section Vitry-sur-Orne / RD.9). Mise en service en 2004.</li> <li>▪ Requalification de la déviation de Rombas (au niveau de la rue du docteur Maurin à Vitry-sur-Orne et de la rue Foch à Clouange). Construction d'un écran phonique de 712 m, hauteur 2,00 et 3,00 m. Travaux 2012.</li> </ul> <p>Actions envisagées pour les 5 prochaines années :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Protections phoniques le long de la VR.52 à Marange-Silvange, Pierrevillers, et à Rombas</li> </ul>
RFF	<p>Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Renouvellement voie-ballast sur la ligne 85000 (Conflans-Jarny / Hagondange).</li> <li>▪ Travaux de meulage des rails dit "SPENO" (suppression de l'usure ondulatoire de la surface de roulement)</li> <li>▪ Mise en service de matériel moins bruyant (remplacement à terme de 2015 des trains CORAIL, les motrices BB22500 et les autorails X4750 par des rames Regiolis).</li> <li>▪ Etude du réexamen du classement sonore des voies ferroviaires. Les révisions du classement seront intégrées au PLU.</li> </ul>

\*Seules sont reportées dans le tableau les actions de lutte contre le bruit qui nous ont été signalées par les communes/gestionnaires d'infrastructures

### 4.3 Synthèse des actions entreprises

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

#### 1. Disposition d'écrans acoustiques

Voie	Secteur impacté	Gestionnaire / Maitre d'ouvrage	Date des travaux	Descriptif
VR.52	Vitry-sur-Orne Section Vitry/Orne – RD.9	DRE à la date des travaux	2004	Dimensions des écrans : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur : 1650 m</li> <li>• Hauteur : 1,5 &lt; H &lt; 4 m</li> </ul>
VR.52	Vitry-sur-Orne / Clouange Secteur rue du Dr Maurin / Rue Foch	DREAL	2012	Dimensions des écrans : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur : 712 m</li> <li>• Hauteur : 2 &lt; H &lt; 3 m</li> </ul>
VR.52	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cité Leclerc à Rombas,</li> <li>• CAT de Pierrevillers</li> <li>• Ferme Levoux à Marange-Silvange</li> </ul>	DREAL	Etude Projet en cours d'achèvement fin 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en œuvre de protections phoniques (merlons + écrans)</li> <li>• Tranchée couverte en traversée de Marange-Silvange + isolation phonique des 2 trémies entrée / sortie de la tranchée couverte</li> </ul>
RD.9	Rosselange – RD.9 PR 5+500 Secteur Cité St. Henri	CG.57	2006	Dimensions de l'écran : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur : 305 m</li> <li>• Hauteur : 3 m</li> </ul>
A.4	Bronvaux	CCPOM	Programmée pour les 5 prochaines années	Disposition d'un mur végétal ou d'un merlon. Pas de plus de détail communiqué

#### 2. Protections individuelles de façade

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

### 3. Aménagements urbains ou de voirie

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

### 4. Mesures de réduction du bruit ferroviaire (RFF)

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

## 4.4 Commentaires

1. Le trafic routier sur la VR.52 constitue la principale source de nuisances sonores sur le territoire. La voie rapide est un axe majeur du territoire, qui traverse et impacte 5 communes de la CCPOM (Vitry-sur-Orne, Clouange, Rombas, Pierrevillers et Marange-Silvange). Aussi, la majorité des actions de lutte contre le bruit entreprises sur le territoire ont été réalisées par la DREAL, et concerne les populations résidents le long de la VR.52. Les actions menées consistent principalement en la disposition d'écrans acoustiques dans les secteurs sensibles, complétée le cas échéant par un renforcement de l'isolement de certaines façades.

La disposition d'un écran anti-bruit est très efficace pour protéger le rez-de-chaussée des habitations, ainsi que les espaces extérieurs. Le gain estimé pour ce type d'ouvrage est voisin de 10-15 dB(A). Le renforcement de l'isolement des façades complète si besoin la mise en œuvre d'un écran, et permet de protéger les étages supérieurs des habitations.

2. La RD.9 constitue également un axe majeur du territoire. Il est géré par le CG57. Pour protéger les riverains du secteur cité St. Henri à Rosselange, le Conseil Général a financé la mise en œuvre d'un écran acoustique le long de la RD.9. Cette mesure s'est révélée très bénéfique pour les riverains.
3. A l'échelle des communes, les actions de lutte contre le bruit se résument essentiellement à des mesures de réduction de vitesse de circulation (création de « zones 30 »). L'impact acoustique d'une telle mesure est bien réel mais demeure modéré. Les gains en matière de bruit sont de l'ordre de 2 à 3 dB(A).
4. Une proportion élevée de la population de Moyeuve-Grande est soumise à des niveaux sonores excessifs induits par le trafic routier sur les RD.9 et RD.11. Cependant, aucune action de lutte contre le bruit n'a été recensée sur cette commune.
5. Dans le choix des dispositifs de protection phonique à mettre en œuvre, il faut savoir que les écrans végétaux présentent un faible impact acoustique. En revanche, ils offrent l'intérêt de réduire l'intrusion visuelle de l'infrastructure, et ainsi le sentiment de gêne par rapport aux différentes nuisances engendrées. La plantation de 150 arbres pour protéger le lotissement « La Buzonne » des nuisances sonores de la RD.181 est une mesure peu efficace en termes acoustique.

## 4.5 Lacunes et limites des données transmises

De manière générale, nous disposons de peu d'information détaillée sur les actions et dispositifs mis en œuvre.

En outre, aucune donnée n'a pu être collectée concernant :

- Le projet de contournement de Marange-Silvange (VR.52),
- Les actions de sensibilisation des riverains au bruit qui auraient pu être menées,
- Les politiques de gestion des espaces calmes à protéger.

Les quelques plaintes pour nuisances sonores qui ont été recensées ne sont certainement pas exhaustives (plaintes vis-à-vis des convois ARCELOR à Vitry-sur-Orne, et vis-à-vis de la RD.181 rue des lilas à Rombas).

## 5. CHOIX DES ACTIONS A INTEGRER DANS LE PPBE

---

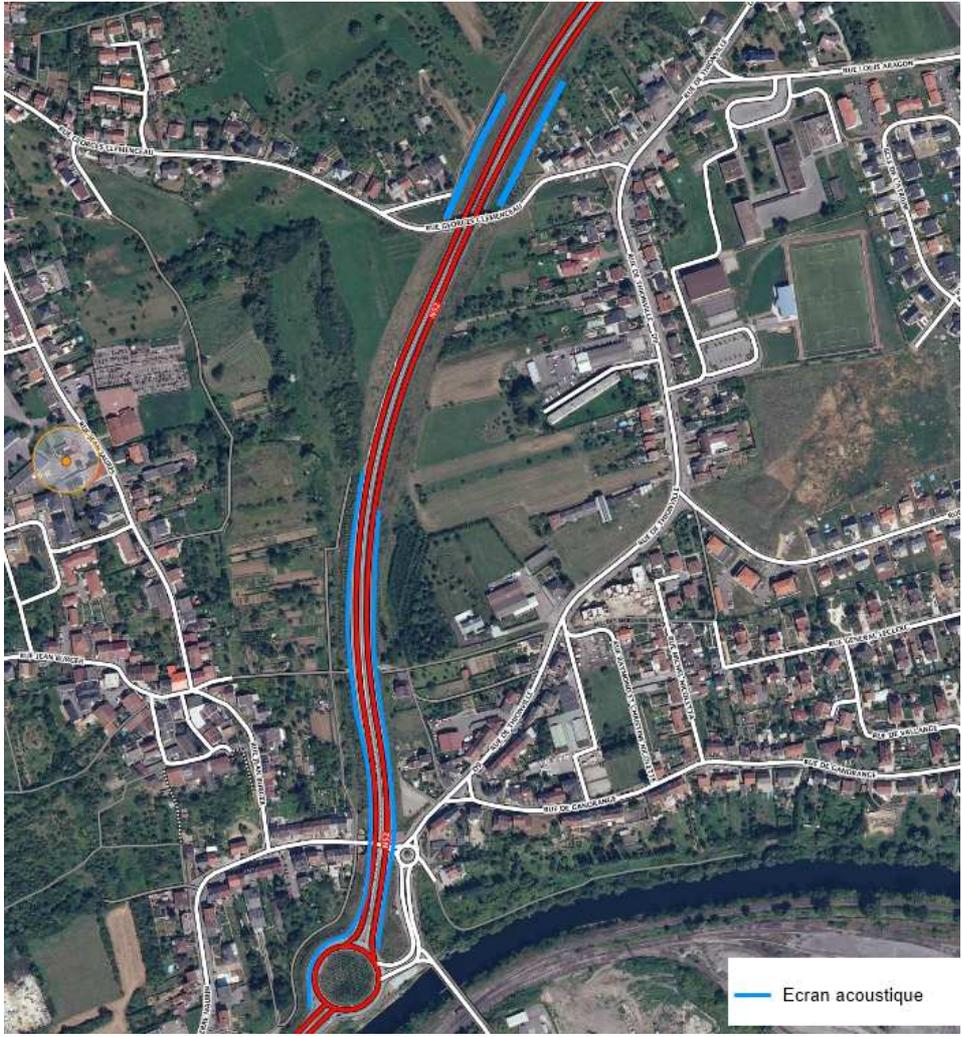
De manière générale, le territoire de la CCPOM étant peu exposé au bruit (hors bruits de voisinage), les actions à reporter impérativement dans le PPBE se limitent à :

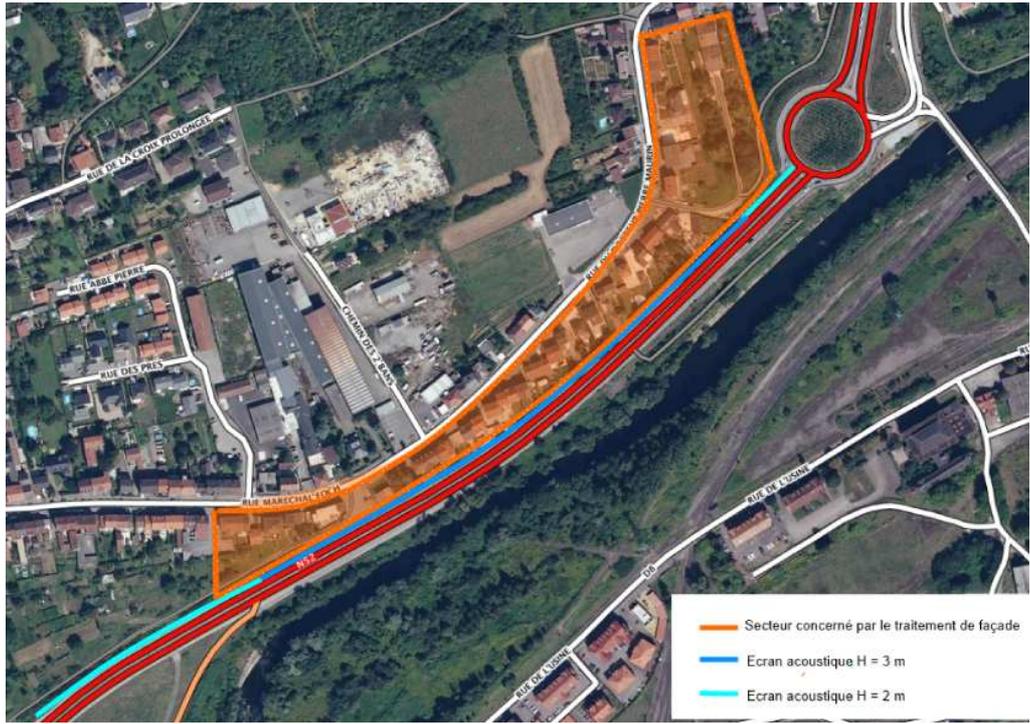
- La disposition d'écrans acoustiques le long de la VR.52, complétée le cas échéant par un traitement des façades (actions réalisées en 2004 et 2012 et projetées pour les 5 années à venir).
- La mise en œuvre d'un écran acoustique le long de la RD.9 à Rosselange (2006).
- Des mesures d'aménagements urbains (création de « zones 30 ») dans plusieurs rues de centre-ville, à Sainte-Marie-aux-Chênes, Vitry-sur-Orne, et Montois-la-Montagne.

Des fiches descriptives des principales actions menées sont consignées dans la suite du chapitre. Celles-ci seront intégrées au PPBE avec l'accord de la CCPOM.

NOTA :

Il aurait été intéressant de faire figurer les mesures de réduction du bruit programmées par la DREAL le long de la VR.52 sur la section Marange-Rombas. Ce projet constitue la principale action à venir en matière de lutte contre le bruit sur le territoire de la CCPOM. Cependant, nous ne disposons que de très peu d'information à ce sujet.

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

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

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

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

<p>Action n°5</p> <p>Projet en cours</p>	<p><b>PROTECTIONS PHONIQUES LE LONG DE LA VR.52</b></p> <p><b>SECTION MARANGE - ROMBAS</b></p>
<p>Maître d'ouvrage</p>	<p><b>DREAL Lorraine</b></p>
<p>Source de bruit concernée</p>	<p>Trafic routier sur la <b>VR.52</b></p>
<p>Secteur affecté par le bruit</p>	<p>A ce stade de l'étude, les secteurs concernés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La cité Leclerc à Rombas</li> <li>• Le CAT de Pierrevillers</li> <li>• Ferme Levoux à Marange-Silvange</li> </ul> 
<p>Coût total</p>	<p>Non communiqué</p>
<p>Date des travaux</p>	<p>Etude Projet en cours d'achèvement fin 2012</p>
<p>Description de l'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en œuvre de protections phoniques (merlons et écrans)</li> <li>• Tranchée couverte en traversée de Marange-Silvange, avec isolation phonique des 2 trémies d'entrée et de sortie de la tranchée.</li> </ul> <p>Aucune information complémentaire ne nous a été communiquée.</p>
<p>Impact sur la population</p>	<p>L'impact sur les populations riveraines sera important, et les nuisances sonores actuelles considérablement diminuées.</p>

## Annexe 1 : Localisation des zones à enjeux

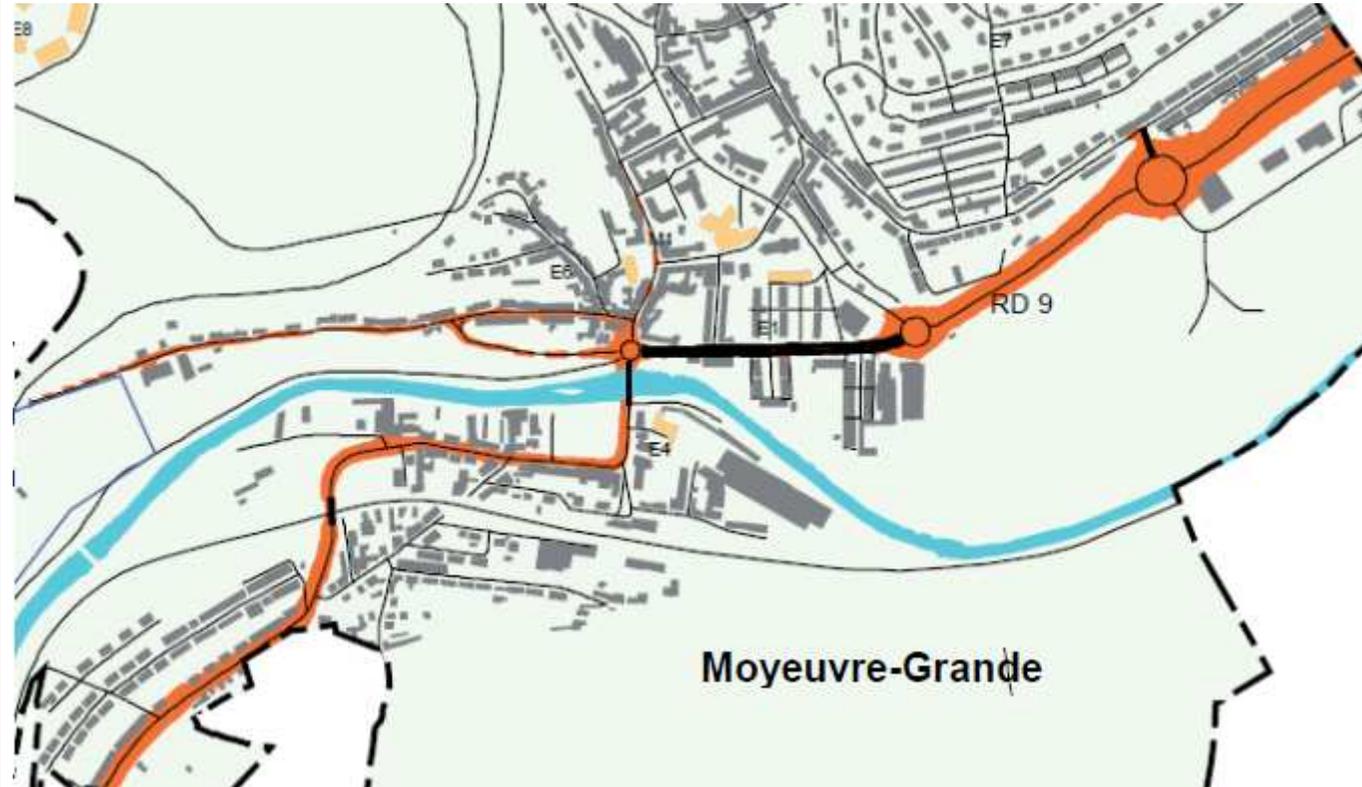
Commune	Population exposée à un niveau tel que : $L_{den}(\text{Route}) > 68 \text{ dB(A)}$		Infrastructures responsables des dépassements de seuil
	Nb d'habitant	% de la population	
MOYEUUVRE-GRANDE	890	10%	<ul style="list-style-type: none"> <li>· RD.9</li> <li>· RD.11</li> </ul>
ST MARIE AUX CHENES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

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

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

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

Commune de  
**Moyeuvre-Grande**



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- RD.9
- RD.11

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

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

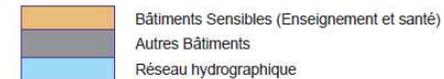
Aucune action réalisée depuis les 10 dernières années, ni programmée pour les 5 prochaines années.



Niveaux sonores en dB(A)



Topographie



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

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

Commune de  
**Sainte-Marie-aux-Chênes**



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- A.4
- RD.643

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

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

Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :

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

Actions envisagées pour les 5 prochaines années :

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



Niveaux sonores en dB(A)

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

Topographie

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

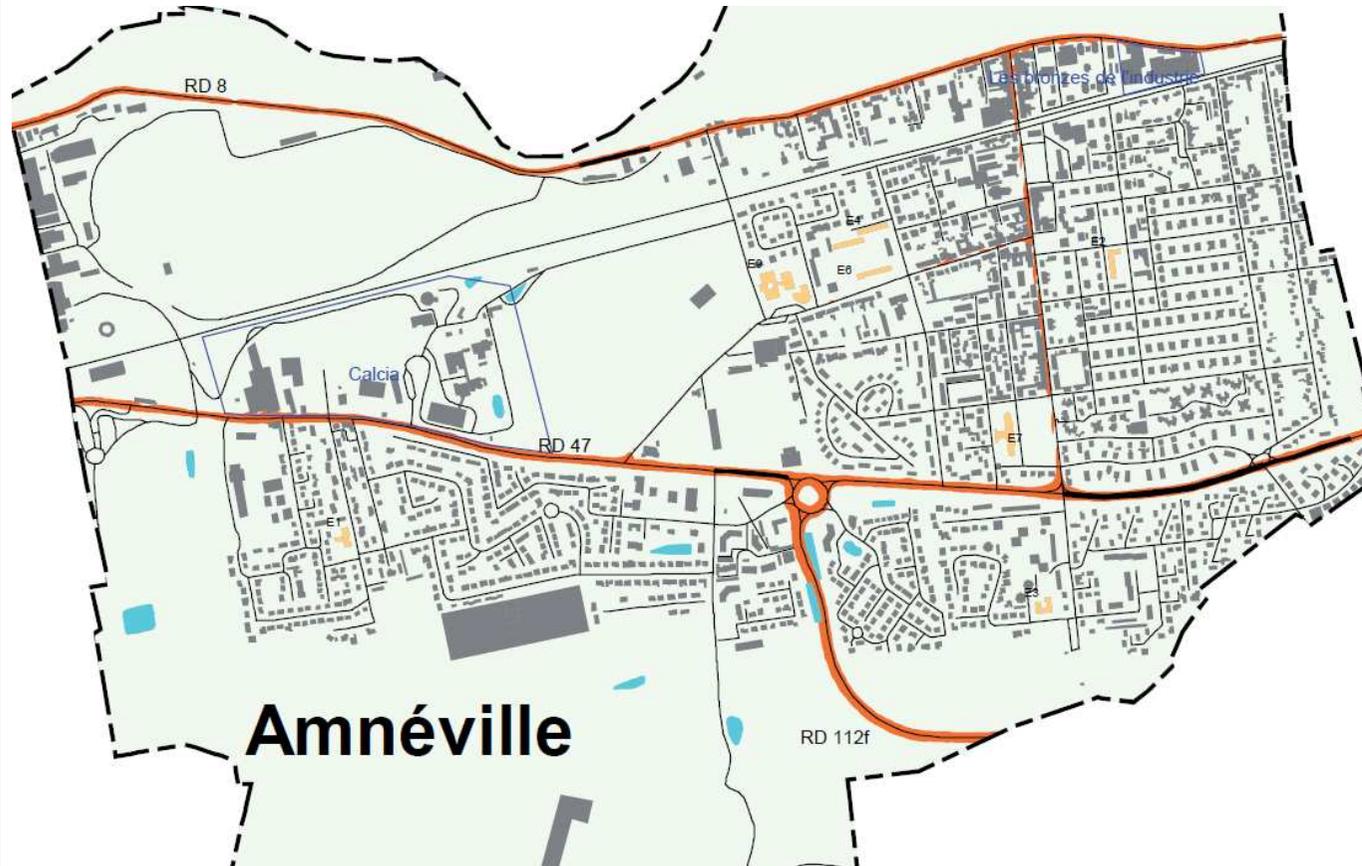
- Bâtiments Sensibles (Enseignement et santé)
- Autres Bâtiments
- Réseau hydrographique



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

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

Commune d'Amnéville



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

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

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

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

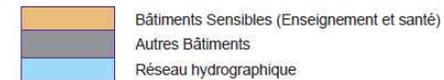
Bilan des actions entreprises : Aucun retour au courrier transmis.



Niveaux sonores en dB(A)



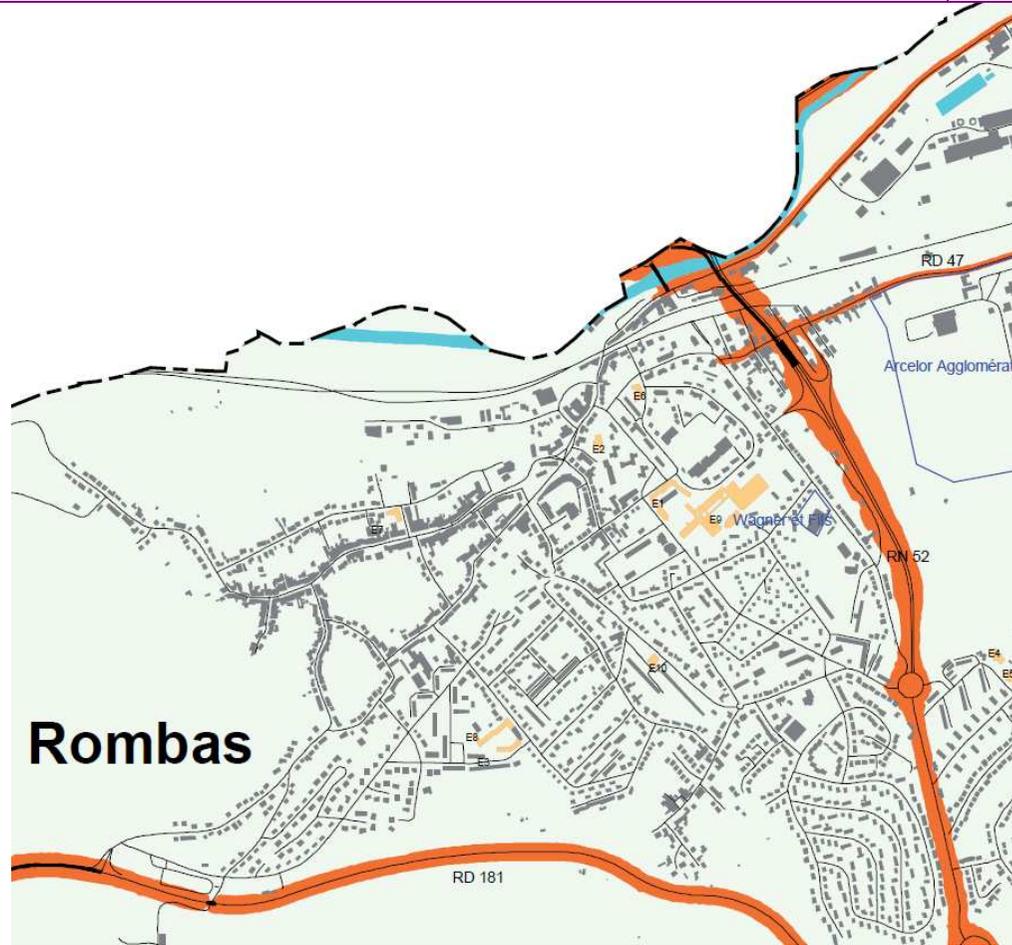
Topographie



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

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

Commune de Rombas



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

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

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

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

Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :

- Dépose de pavés sur certaines sections de route.

Actions envisagées pour les 5 prochaines années :

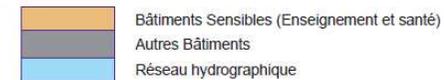
- Protections phoniques au niveau de la cité Leclerc pour protéger les riverains des nuisances sonores de la VR.52 (Mesure DREAL).



Niveaux sonores en dB(A)



Topographie



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

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

## Commune de Pierrevillers



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

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

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

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

Bilan des actions entreprises : Aucun retour au courrier transmis de la part de la commune.

Actions envisagées pour les 5 prochaines années :

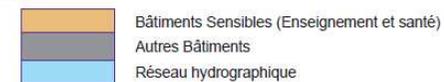
- Protections phoniques au niveau du CAT de Pierrevillers pour protéger les riverains des nuisances sonores de la VR.52 (Mesure DREAL).



Niveaux sonores en dB(A)



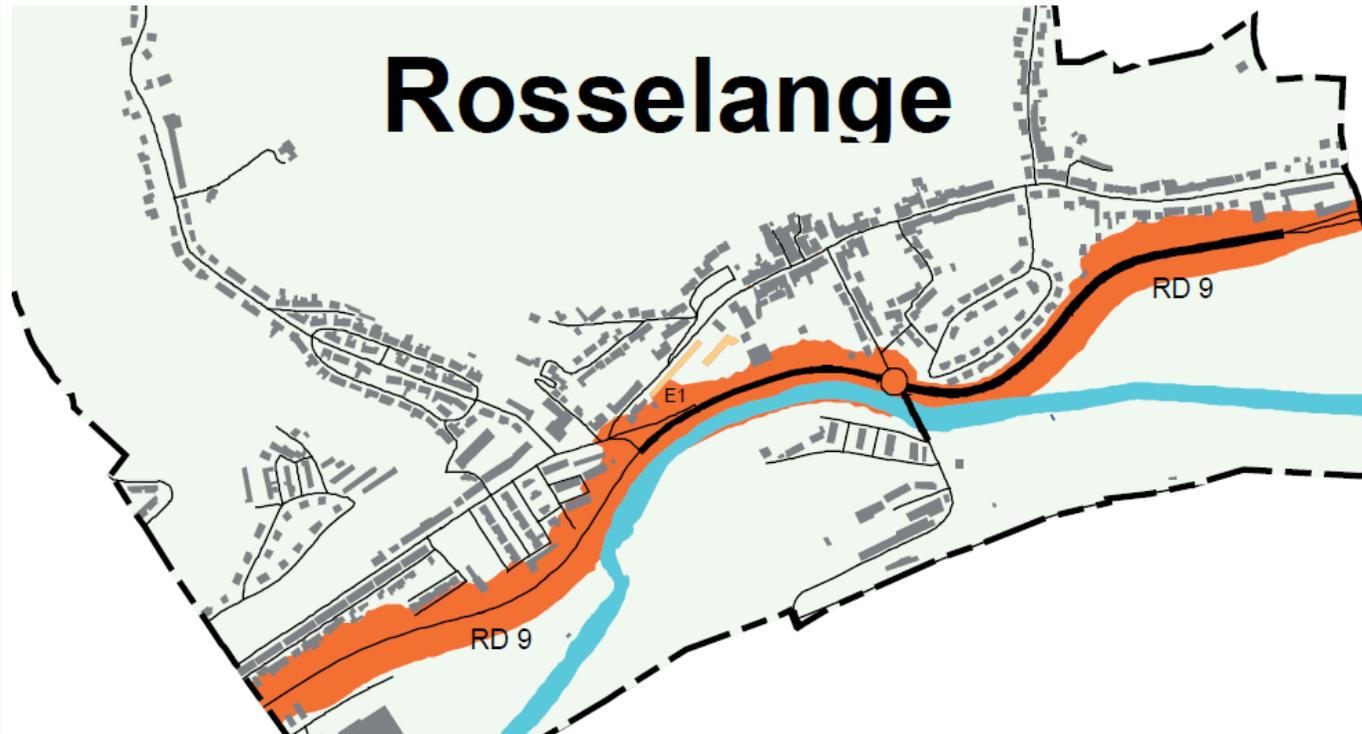
Topographie



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

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

Commune de Rosselange



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- RD.9

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

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

Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :

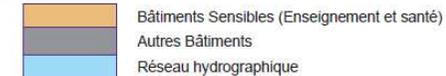
- Ecran acoustique le long de la RD.9 (secteur cité St. Henri).



Niveaux sonores en dB(A)



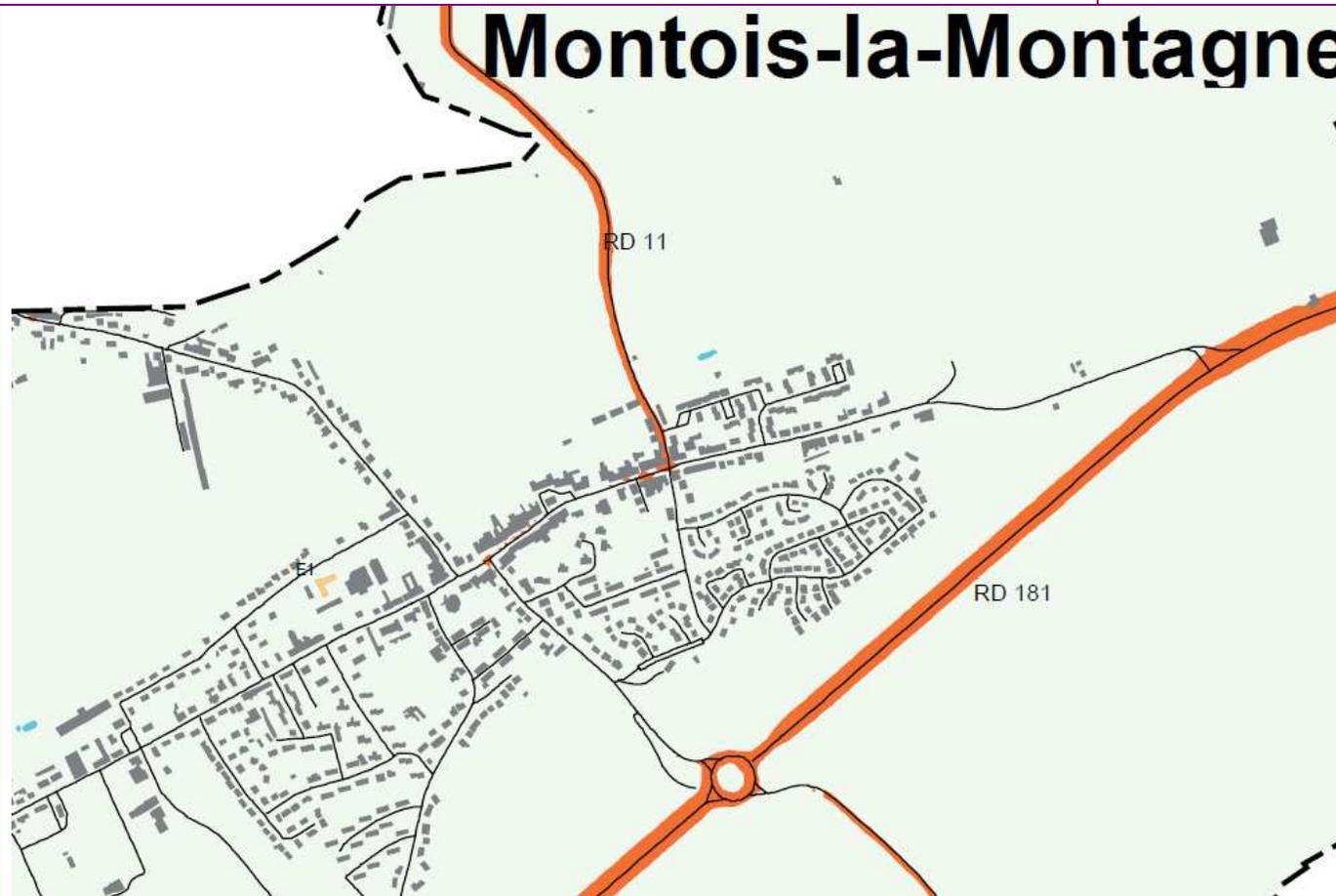
Topographie



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

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

Commune de  
**Montois-la-Montagne**



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

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

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

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

Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :

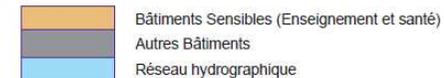
- Rue du Gal De Gaulle : aménagement de voirie (vitesse/chaussée).
- Plantation de 150 arbres pour protéger le lotissement « La Buzonne » des nuisances sonores de la RD.181.



Niveaux sonores en dB(A)



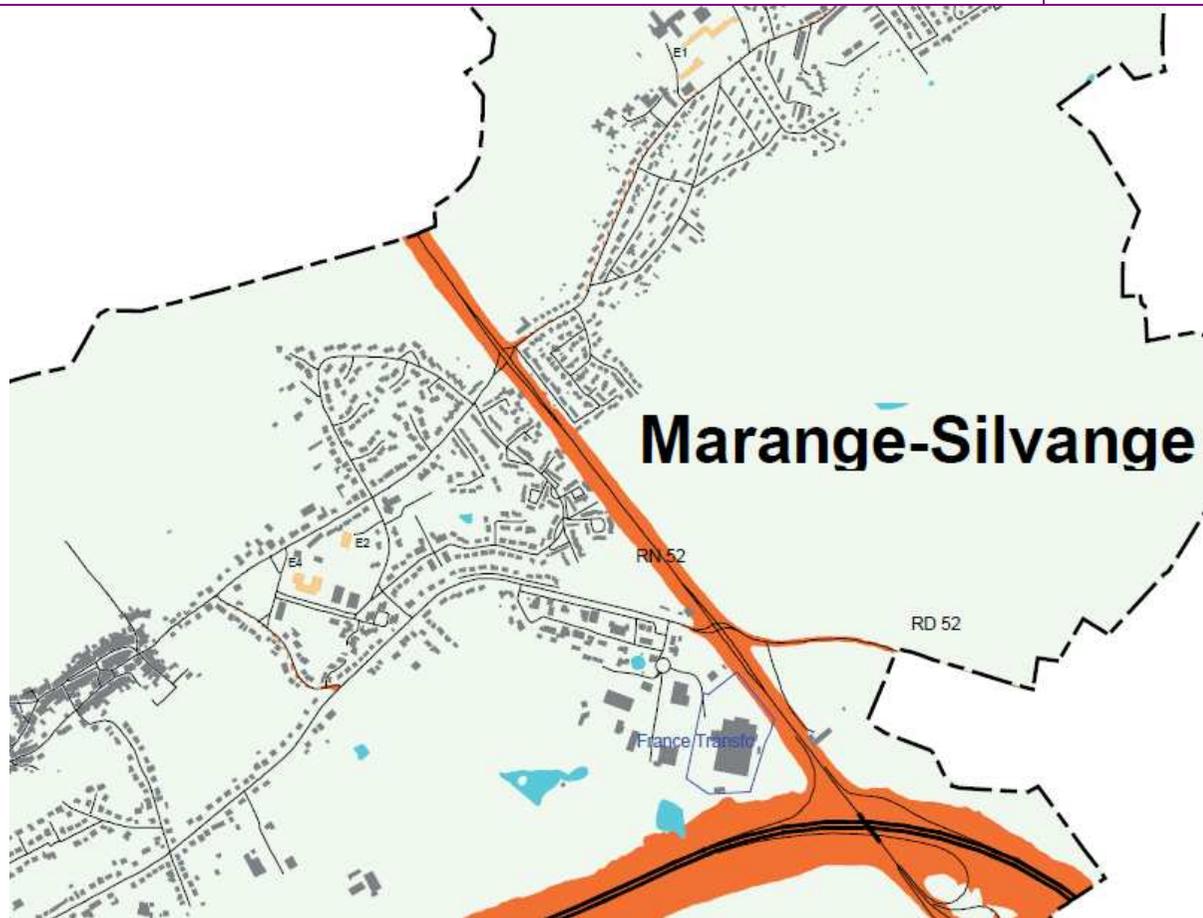
Topographie



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

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

Commune de  
**Marange-Silvange**



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- RN.52

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

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

Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :

- Aucune

Actions envisagées pour les 5 prochaines années :

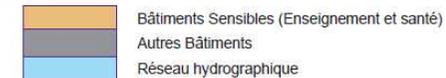
- Protections phoniques au niveau de la ferme Levaux pour protéger les riverains des nuisances sonores de la VR.52 (Mesure DREAL).



Niveaux sonores en dB(A)



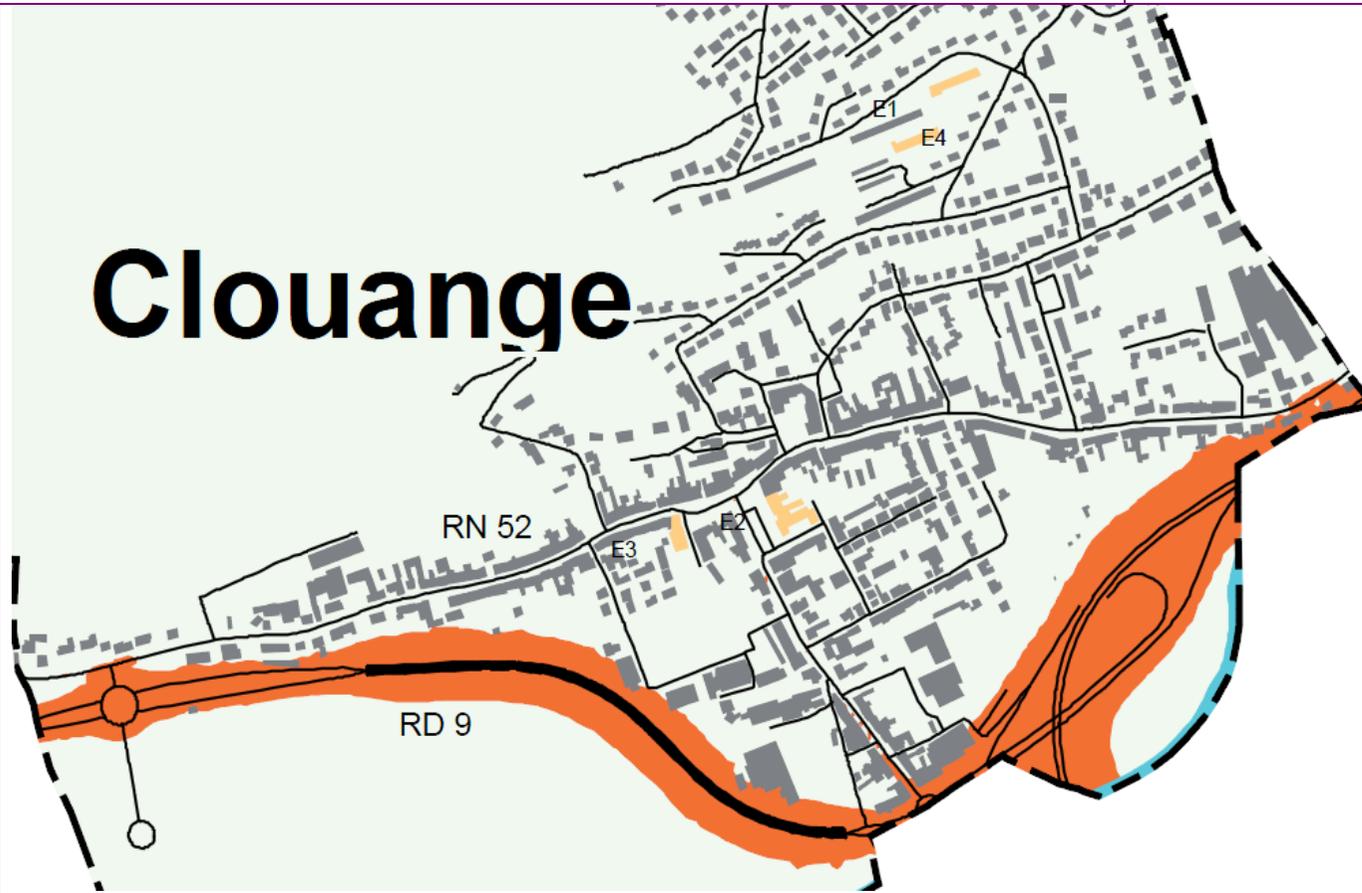
Topographie



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

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

## Commune de Clouange



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- RD.9
- RN.52

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

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

Bilan des actions entreprises : Aucun retour au courrier transmis.

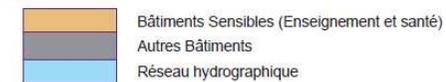
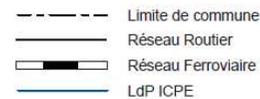
- Création d'un mur anti-bruit le long de la VR.52 (secteur liaison Vitry/Orne – Clouange) + protection des façades. Mesures DREAL.



Niveaux sonores en dB(A)



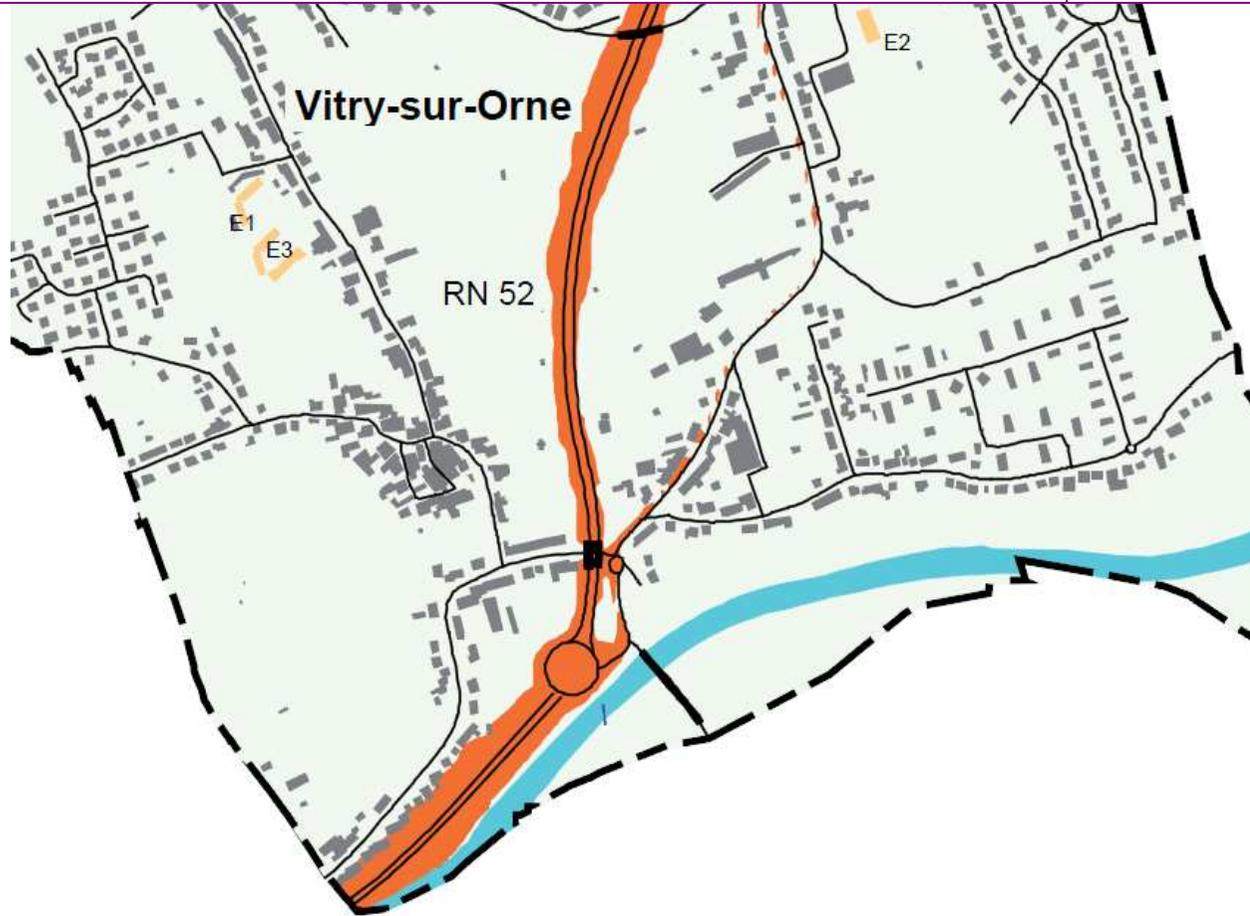
Topographie



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

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

Commune de  
**Vitry-sur-Orne**



Infrastructures responsables des dépassements de seuil :

- VR.52
- (RD.9)

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

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

Bilan des actions entreprises depuis 10 ans :

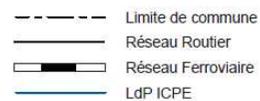
- Création d'un mur anti-bruit le long de la VR.52 (secteur liaison Vitry/Orne – Clouange) + protection des façades. Mesures DREAL.
- Intégration au PLU des couloirs de bruit (VR.52).
- Zones 30 dans les rues Jean Jaurès et Gandrange.

Actions envisagées pour les 5 prochaines années :

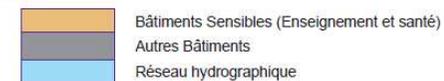
- Zone 30 rue de Thionville.



Niveaux sonores en dB(A)



Topographie



## **Annexe 2 : Recensement des actions de lutte contre le bruit**

Réponse aux courriers envoyés aux communes et gestionnaires d'infrastructures

## Commune de Bronvaux

<p><b>Vos coordonnées</b></p> <p>Nom du destinataire :</p> <p>M. M<sup>me</sup> <u>ARGUELLO</u></p> <p>Fonction <u>Maire</u></p> <p>Tel <u>03.87.51.80.88</u></p> <p>Mai <u>mairie@bronvaux.fr</u></p>	<p><b>Objet</b></p> <p style="text-align: center;">Plan de prévention du bruit sur le territoire de la CCPOM</p>
--	--

COMMUNE DE BRONVAUX

### ACTIONS ENTREPRISES DEPUIS LES 10 DERNIERES ANNEES

<b>Action n°1</b>	Désignation : _____
Maître d'ouvrage <small>Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier</small>	Destinataire
Partenaires	
Source de bruit concernée	
Secteur affecté par le bruit	
Coût total	
Date des travaux	
Impact sur la population	
Description de l'action	NERANT

Commune de Bronvaux

SPC Acoustique

Affaire : Recensement des informations nécessaires à l'élaboration des plans de prévention du bruit sur le territoire de la CCPOM

Actions envisagées pour les 5 prochaines années				
N°	Descriptif de l'action envisagée	Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier	Secteur / Vaire concernées	Objectifs visés
1	Plan végétal ou merba	Jarvis ou eean?	A4	réduire la nuisance du bruit de l'autoroute 44 en traversée de la commune.
2				
3				
4				
5				

## Commune de Marange Silvange



## VILLE DE MARANGE-SILVANGE

12, rue de l'Abani - 57535 - Tél. 03 87 34 61 70 - Fax 03 87 34 61 75  
 Courriel : accueil@mairie-marange-silvange.fr

Pays Orne Moselle

03 OCT. 2012

122490 ARRIVEE

Marange-Silvange, le 27 septembre 2012

Destinataire	Pour distribution	Pour information
Président		
Vice-Président		✓
DGS		✓
DMG		
DST		
Environnement	✓	
Développement éco.		
Développement territorial		
Service à la population		
Communication		
Dossiers transversaux		
Secrétariat Général		

Monsieur Roger WATRIN  
 Vice-Président de la C.C.P.O.M.

34, Grand Rue

57120 ROMBAS

**N/Réf.** : 192 – MG/KW

**Objet** : élaboration des plans de prévention du bruit-recensement des actions

Monsieur le Vice-Président,

Suite à votre courrier du 26 juillet écoulé, dans lequel vous nous demandez de lister les actions entreprises pour réduire les nuisances sonores dans notre commune, je vous informe que jusqu'à ce jour, aucune action n'a été mise en place.

Cependant, pour ce qui est des actions à venir dans les 5 prochaines années, d'importantes mesures seront mises en place dans le cadre du passage de la VR52 et à ce titre, je vous invite à interroger les différentes instances prenant part au projet qui vous donneront les informations nécessaires à votre recensement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-Président, mes sincères salutations.



Marielle GREFF

Adjointe au Maire

## Commune de Montois la Montagne

**Vos coordonnées**

Nom du destinataire : MAIRIE de MONTOIS-LA-MONTAGNE

M. ~~Mme~~ VOLLE Michel

Fonction : Maire

Tel : 03.82.45.14.84

Mail : mairie@mairie-montois.fr

**Objet**Plan de prévention du bruit sur le territoire  
de la CCPOM**ACTIONS ENTREPRISES DEPUIS LES 10 DERNIERES ANNEES**

<b>Action n°1</b>	Désignation : Aménagement des voiries (vitesses – chaussées)
Maître d'ouvrage Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier	Destinataire : Mairie de MONTOIS-LA-MONTAGNE
Partenaires	Conseil Général de la Moselle – Conseil Régional de Lorraine – AC Ingénierie
Source de bruit concernée	Traversée de la commune (Rue du Général de Gaulle)
Secteur affecté par le bruit	Toute la traversée (Rue du Général de Gaulle)
Coût total	2 800 000 € TTC
Date des travaux	Juin 2010 – Avril 2011
Impact sur la population	Important et immédiat
Description de l'action	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Requalification complète de la rue (1,3 kms)</li> <li>- Sécurisation</li> <li>- Interdiction en partie aux poids-lourds</li> <li>- Interdiction aux poids-lourds de stationner</li> <li>- Elargissement des trottoirs</li> </ul>

## Commune de Montois la Montagne

## ACTIONS ENTREPRISES DEPUIS LES 10 DERNIERES ANNEES



Action n°2	Désignation : Action à la population
Maître d'ouvrage Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier	Destinataire : Mairie de MONTOIS-LA-MONTAGNE
Partenaires	Conseil Général de la Moselle
Source de bruit concernée	RD 181
Secteur affecté par le bruit	Lotissement « La Buzonne »
Coût total	12 000 €
Date des travaux	Avril 2012
Impact sur la population	Important
Description de l'action	Plantation de 150 arbres afin de faire écran aux nuisances générées par la RD 181

## Commune de Moyeuvre-petite

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Département de la Moselle

Arrondissement de THIONVILLE

Mairie

de

**Moyeuvre-Petite**

Moyeuvre Petite le 4 mai 2012

Destinataire	Pour attribution	Pour information
Président		
Vice-Président		
DDPS		
DMS		
DST		
Direct. Développement Environnement	X	CCPOM
SIAD		34 Grand'Rue
SIS		57120 ROMBAS
COMMUNICATION		
Développement Éco.		
Secrétariat		

A l'attention de Madame Aurélie CLEMENT

Objet : Elaboration des plans de prévention du bruit

Madame,

En réponse à votre courrier en date du 2 avril, je vous informe qu'aucune action n'a été entreprise depuis les dix dernières années en matière de lutte contre le bruit.

Je vous prie d'agrée, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Maire,  
C. SCHWEIZER :

Adresse : 11, Grand'Rue 57250 MOYEUVRE-PETITE  
Tél. : 03 87 58 88 29 - Fax : 03 87 58 56 30  
E-mail : commune-de-moyeuvre-petite@wanadoo.fr

## Commune de Moyeuvre-petite



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## VILLE DE ROMBAS

DÉPARTEMENT DE LA MOSELLE

Rombas, le 30 juillet 2012

Le Maire de la ville de Rombas,

à

CCPOM

34 Grand' Rue  
57120 ROMBAS

Destinataire	Pour attribution	Pour information
Président		
Vice-Président		
BGS		
DMT		
DST		
Direct. Développement Environnement	R	
SIAM		
SIG		
COMMUNICATION		
Développement Econ. Solidarité		

**V/Réf** : A l'attention de Madame Aurélie CLEMENT**N/Réf** : DP/VS

☎ : 03.87.67.92.24

☎ : 03.87.67.86.30

✉ : [istech@rombas.com](mailto:istech@rombas.com)**Objet** : Elaboration des plans de prévention du bruit – recensement des actions

Madame,

Suite à votre courrier du 26 juillet 2012, je vous informe que la mairie de Rombas n'a pas mené d'action d'envergure pour réduire les nuisances sonores.

Par contre, lors des réfections de voirie, certaines sections pavées sont déposées afin de diminuer le bruit de la circulation.

Je me tiens à votre disposition pour tous renseignements complémentaires et vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Maire et par délégation,

L'Adjoint délégué à l'Environnement,  
Vincent MARRELLA.

## Commune de Sainte-Marie-aux-Chênes

<p><b>Vos coordonnées</b></p> <p>Nom du destinataire :</p> <p>M. Mme <u>VAZZANA Raymonde</u></p> <p>Fonction <u>DGS</u></p> <p>Tel <u>038761 9101</u></p> <p>Mai <u>mairie.ste.marie.aux.chenes@wanadoo.fr.</u></p>	<p><b>Objet</b></p> <p>Plan de prévention du bruit sur le territoire de la CCPOM</p>
---	--

## ACTIONS ENTREPRISES DEPUIS LES 10 DERNIERES ANNEES

Action n°1	Désignation : <u>Ralentisseurs PLATEAU</u> <u>après les vitesses.</u>
Maître d'ouvrage Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier	Destinataire <u>Commune de S<sup>te</sup>MARIE aux Chênes</u>
Partenaires	
Source de bruit concernée	<u>Vitesse</u>
Secteur affecté par le bruit	<u>toute la commune</u>
Coût total	<u>20870,20 € TTC</u>
Date des travaux	<u>Juin 2007.</u>
Impact sur la population	<u>limitation à 30 "</u> <u>vitesse.</u>
Description de l'action	

## Commune de Sainte-Marie-aux-Chênes

## ACTIONS ENTREPRISES DEPUIS LES 10 DERNIERES ANNEES

Action n°2	Désignation : <u>PLATEAU SURÉLEVÉ Rues de La Marne et RD 643</u>
Maître d'ouvrage Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier	Destinataire Commune de St <sup>e</sup> Marie-aux-Chênes
Partenaires	
Source de bruit concernée	
Secteur affecté par le bruit	RD 643
Coût total	56 473,95 € TTC
Date des travaux	JUN 2010
Impact sur la population	Limitation Vitesse "30"
Description de l'action	

Action n°3	Désignation : <u>PLATEAUX SECURITAIRES RUES des NUGUETS et MIMOSAS.</u>
Maître d'ouvrage Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier	Destinataire Commune de St <sup>e</sup> Marie-aux-Chênes
Partenaires	
Source de bruit concernée	
Secteur affecté par le bruit	Vitesse
Coût total	32579,04 € TTC.
Date des travaux	2010
Impact sur la population	Limitation Vitesse "30"
Description de l'action	

Commune de Sainte-Marie-aux-Chênes

SPC Acoustique

Affaire : Recensement des informations nécessaires à l'élaboration des plans de prévention du bruit sur le territoire de la CCPOM

**Actions envisagées pour les 5 prochaines années**

N°	Descriptif de l'action envisagée	Norm et coordonnées de la personne en charge du dossier	Secteur / Voisine concernés	Objectifs visés
1	Aménagement d'un plateau sonore + bandes sonores	Commune de St Marie aux Chênes	R.D. M	Limitation Vitesse -> limitation bruit.
2				
3				
4				
5				



Commune de Vitry-sur-Orne

<p><b>Vos coordonnées</b></p> <p>Nom du destinataire :</p> <p>M. Mme <u>WEYANT Arsène</u></p> <p>Fonction <u>1<sup>er</sup> Adjoint</u></p> <p>Tel <u>03 87 67 02 74</u></p> <p>Mail <u>mairie.vitry-sur-orne@wanadoo.fr</u></p>	<p><b>Objet</b></p> <p>Plan de prévention du bruit sur le territoire de la CCPOM</p>
--	--

ACTIONS ENTREPRISES DEPUIS LES 10 DERNIERES ANNEES

Action n°1	Désignation : <u>mur anti-bruit RN 52</u>
Maître d'ouvrage Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier	<u>DIR-EST</u> Destinataire
Partenaires	
Source de bruit concernée	<u>Circulation routière</u>
Secteur affecté par le bruit	<u>RN 52</u>
Coût total	
Date des travaux	<u>2012</u>
Impact sur la population	<u>important (demande depuis la création de la)</u> <u>voie rapide</u>
Description de l'action	<u>Tronçon depuis giratoire de Vitry/Orne à sortie Clouange (Bretelle A99)</u> <u>Mise en place de protections acoustiques sous forme de mur anti-bruit et protection des façades</u>

## Commune de Vitry-sur-Orne

## ACTIONS ENTREPRISES DEPUIS LES 10 DERNIERES ANNEES

Action n°2	Désignation : <u>intégration des couloirs de bruit au PLU</u>
Maître d'ouvrage Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier	Commune de Vitry sur Orne Destinataire
Partenaires	
Source de bruit concernée	Circulation routière
Secteur affecté par le bruit	RN 52
Coût total	
Date des travaux	
Impact sur la population	Prise en compte dans les demandes d'urbanisme
Description de l'action	Intégration au PLU des couloirs de bruit

Action n°3	Désignation : <u>Création de Zone 30 rue Jean Jaurès</u>
Maître d'ouvrage Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier	Commune de Vitry sur Orne Destinataire
Partenaires	
Source de bruit concernée	Circulation routière
Secteur affecté par le bruit	Rue Jean Jaurès
Coût total	662 000 € TTC (Lu 2 tranches)
Date des travaux	2012
Impact sur la population	
Description de l'action	Sécurisation et réduction bruit lié à la circulation routière dans la rue Jean Jaurès en Zone 30

## Commune de Vitry-sur-Orne

Actions entreprises depuis les 10 dernières années						
N°	Descriptif de la mesure	Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier	Secteur / Voie concernées	Impact sur la population	Coût	
1	Mur anti-bruit	DIR-EST	RN52 liaison VITRY/ORNE - CLAVANSE	Protection contre le bruit de circulation routière	Non DIR-EST	
2	Intégration des PLU des communes de bruit	Commune de VITRY sur ORNE	RN52 traversée de VITRY	Prise en compte dans les documents d'urbanisation	—	
3	Zone 30 dans la rue Jean Jaurès	Commune de VITRY sur ORNE	Rue Jean Jaurès	Sensibilisation et réduction du bruit de circulation	662 K€ TTC en 2 tranches 2020 et 2022	
4	Zone 30 dans la rue de Gandrange	Commune de VITRY sur ORNE	Rue de Gandrange	Sensibilisation et réduction du bruit de circulation	42 K€ TTC	
5	Rue de Thionville	Commune de VITRY sur ORNE (Projet) (2022/2024)	Rue de Thionville	4 // diminution de vitesse	Non à ce jour	
6	Noie ferrée Pivée ARCELOR	Circulation de convois ferrés de jour et de nuit (ARCELOR)	Rue de Gandrange	Non Prise en compte dans l'élaboration du plan	Plaintes des riverains	

## Conseil Général de la MOSELLE

SCP Acoustique : Recensement des informations nécessaires à l'élaboration des plans de prévention du bruit sur le territoire de la CCPOM.

Vos coordonnées :  Nom du destinataire : M. Albin TEDESCHI Chef SGP 03-87-34-75-73 albin.tedeschi@cg57.fr	Objet :  Plan de prévention du bruit sur le territoire de la CCPOM
---	--

### ACTIONS ENTREPRISES DEPUIS LES 10 DERNIERES ANNEES

Action n°1	Désignation : Ecran acoustique RD9 PR 5+500
Maître d'ouvrage	
Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier	Destinataire : Conseil Général de la MOSELLE
Partenaires	
Source de bruit concernée	RD 9
Secteur affecté par le bruit	Commune de ROSSELANGE
Coût total	300 K€
Date des travaux	2006
Impact sur la population	Positif. A défaut de disposer de mesures acoustiques après travaux, nous ne pouvons que remarquer la satisfaction des riverains.
Description de l'action	Mise en place d'un écran acoustique d'une longueur de 305 ml sur la RD9 au droit des habitations de la Commune de ROSSELANGE.

**SANEF**

Bonjour,

En réponse à votre courrier de demande d'information sur les actions menées par sanef dans le cadre de notre PPBE, je vous informe que nous n'avons pas réalisé d'actions sur le territoire de votre communauté de communes ces 10 dernières années.

A ma connaissance, nous n'avons pas reçu de plaintes de riverains ces dernières années provenant des 3 communes riveraines de l'autoroute A4 (Ste Marie aux Chênes, Bronvaux, Marange Silvange).

Nous allons cependant procéder à une isolation de façade d'un bâtiment PNB sur la commune de Sainte Marie aux Chênes d'ici les 5 prochaines années.

Je reste à votre disposition pour tout complément d'information.

Bien cordialement,



**Xavier Hardy**  
**Département Développement**  
**Durable&Environnement**  
BP 50073  
60304 SENLIS- Cedex  
tél : 03 44 63 72 23  
Portable : 06 68 76 47 56  
[xavier.hardy@sanef.com](mailto:xavier.hardy@sanef.com)

## RFF

## **La description des mesures réalisées, engagées ou programmées**

Les efforts entrepris par l'État pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et celles prévues pour les cinq années à venir.

### ***Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées depuis 1998***

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 bruit du 31 décembre 1992. Deux articles du code de l'environnement proposent des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

#### **La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles**

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significative d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'État (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes non concédées et RFF 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 R571-44 à R571-52 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.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significative d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix 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. C'est le cas notamment :

- Ligne à grande vitesse Est-Européenne (LGV),

## RFF

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

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

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

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

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

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

#### **Réseau ferroviaire :**

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

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

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

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

## RFF

➤ les solutions traditionnelles de réduction du bruit ferroviaire

*Actions sur les infrastructures existantes*

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

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



Rails courts sur traverses bois



Longs Rails soudés sur traverses béton

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

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

Ligne	Longueur (m)	Voie	Gare amont	Gare aval	Année de réalisation
85000	259000	1 et 2	Conflans-Jarny	Hagondange	2009

## RFF

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



Train meuleur de rails (Scheuchzer S.A.)

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

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

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

### *Actions sur le matériel roulant*

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



*Frein à disque*

## RFF

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

➤ Les solutions de réduction du bruit ferroviaire innovantes :

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

*Actions sur les infrastructures existantes :*

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

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



*Rail freineur (gare d'Antwerpen)*

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

*Sur le matériel roulant :*

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

## RFF

***Les mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2010 et 2015***

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

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

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

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

**Sur le réseau ferroviaire :**

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

## DREAL

## ACTIONS ENTREPRISES DEPUIS LES 10 DERNIERES ANNEES

Action n°1	Désignation : VR 52 à Vitry-sur-Orne
Maître d'ouvrage Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier	Maîtrise d'ouvrage Etat (DRE à la date des travaux)
Partenaires	
Source de bruit concernée	VR52 (section Vitry-sur-Orne/RD9)
Secteur affecté par le bruit	Vitry-sur-Orne
Coût total	
Date des travaux	Mise en service en 2004
Impact sur la population	
Description de l'action	Ecran phonique béton d'une hauteur comprise entre 1,50 et 4,00 m et d'une longueur de 1650 m

Action n°2	Désignation : Requalification de la déviation de Rombas
Maître d'ouvrage Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier	Maîtrise d'ouvrage Etat (DREAL)
Partenaires	
Source de bruit concernée	VR52
Secteur affecté par le bruit	Au niveau de la rue du docteur Maurin à Vitry-sur-Orne et de rue Foch à Clouange
Coût total	
Date des travaux	Travaux en cours en 2012
Impact sur la population	
Description de l'action	VR52 - Requalification de la déviation de Rombas : construction d'un écran phonique de 712 m, hauteur 2,00 et 3,00 m

## DREAL

Actions envisagées pour les 5 prochaines années				
N°	Descriptif de l'action envisagée	Nom et coordonnées de la personne en charge du dossier	Secteur / Voirie concernés	Objectifs visés
1	Protections phoniques le long de la VR52 à Matange et Rombas	DREAL Lorraine	VR52 - Section Matange / Rombas	Protections phoniques (merlons et écrans) prévus au niveau de la cité Leclerc à Rombas, du CAT de Pierrevillers et de la ferme Levaux à Marange-Silvange + tranchée couverte en traversée de Marange-Silvange y compris isolation phonique des 2 trémies d'entrée / sortie de la tranchée couverte. Etude Projet en cours d'achèvement fin 2012.
2				
3				
4				
5				