



PRÉFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

Direction Départementale
des Territoires

Service Environnement-
Bruit et son

Pôle Bruit-Publicité-Qualité de l'Air

ARRÊTÉ

DDT-BRUIT 2018-027

PORTANT PUBLICATION DES CARTES DE BRUIT de 3^{ème} ÉCHÉANCE DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ ET DU RÉSEAU FERROVIAIRE DANS LE DÉPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE

A30 - A31- A313 - A33 - A330 - RN4 - RN52 - RN57 - RN59

LIGNES n°005000 (LGV) - n°070000 - n°089000 - n°090000

LE PRÉFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

*Chevalier de la Légion d'Honneur,
Chevalier de l'Ordre National du Mérite*

VU la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement,

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L.572-1 à 11 et R 572-1 à 11 relatifs à l'évaluation, la prévention et à la réduction du bruit dans l'environnement,

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement et à l'évaluation des niveaux de bruit,

Vu l'avis de SNCF réseau en date du 22 mars 2018,

Vu l'avis de la Direction Interdépartementale des Routes Est 22 mars 2018,

Sur proposition de Madame la directrice départementale des territoires de Meurthe-et-Moselle,

ARRÊTÉ

Article 1^{er}

Dans le département de la Meurthe et Moselle, les infrastructures concernées par les cartes de bruit stratégiques sont :

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour, à savoir:
 - ✓ les routes nationales N4, N52, N57 et N59,
 - ✓ les autoroutes A30, A31, A313, A33 et A330,
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour, à savoir les lignes ferroviaires 005000, 070000, 089000 et 090000

Adresse postale :
DDT de Meurthe-et-Moselle
C.O. n°88026 - 54600 NANCY Cedex

Accès au public :
du lundi au vendredi
de 9h00 à 12h00 et de 13h30 à 18h30
et sur rendez-vous

Localisation du service :
Place des Ducs de Bar à Nancy
Tél : 03 83 91 40 00 - Fax : 03 83 28 94 24

Les cartes de bras stratégiques des infrastructures nommées ci-dessus sont arrêtées et publiées

Article 2

Chaque carte de fruit comporte

- des documents graphiques du bruit au 1/25 000^{ème} représentant :
 - une carte de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones en Lden (Level day, evening, night) par pas de 5 en 5, de 55 dB(A) à supérieur à 75 dB(A),
 - une carte de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones en Ln (Level night) par pas de 5 en 5, de 50 dB(A) à supérieur à 70 dB(A),
 - une carte de type B localisant les secteurs affectés par le bruit définis par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres,
 - une carte de type C présentant les zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden (Level day, evening, night) dépasse 68 dB(A),
 - une carte de type C présentant les zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln (Level night) dépasse 62 dB(A).
 - Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ainsi qu'une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit

Article 3

Conformément aux dispositions de l'article R.572-7 du code de l'environnement, les cartes de bruit des infrastructures routières et autoroutières sont arrêtées et publiées par le représentant de l'Etat dans le département.

Les cartes de bruit sont mises à disposition du public au siège de l'autorité compétente et sur le site internet des services de l'Etat de la préfecture de Meurthe-et-Moselle à l'adresse suivante : <http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr> - Rubrique : Politiques publiques/Environnement/Bruit/

Article 4

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

Article 5

Le présent arrêté annule et remplace les arrêtés préfectoraux du 10 septembre 2013 et 1^{er} octobre 2013 arrêtant et publiant les cartes de bruit stratégiques des infrastructures routières et ferroviaires de 2^{ème} échelle.

Article 6

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Nancy dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 3

Le Secrétaire Générale de la Préfecture de Meurthe et Moselle, le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement Grand-Est, le Directeur interdépartemental des Routes Est, la Directrice départementale des territoires de Meurthe-et-Moselle, le Délégué régional de SNCF-Réseau sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera en outre transmis au Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (Direction Générale de la Prévention des Risques - mission bruit).

Nancy le 31 oct. 2010

Le préfet : préfet, préférance, préférence



PREFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

Direction départementale
des territoires

Service Transports, Sécurité

Usages Bruit, Publicité

Qualité de l'air

ARRÊTÉ

DDT-BRUIT 2018-083

PORTANT PUBLICATION DES CARTES DE BRUIT A ÉCHEANCE 2017 DE L'AUTOROUTE A4 CONCÉDÉE DANS LE DÉPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE

LE PREFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

Citoyen de la Légion d'Honneur

Chevalier de l'Ordre National du Mérite

VU la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L.572-1 à 11 et R.572-1 à 11 relatifs à l'évaluation, la prévention et à la réduction du bruit dans l'environnement,

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2008 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement et à l'évaluation des niveaux de bruit.

VU les cartes de bruit et rapport transmis par la SANEF le 03 avril 2018.

Sur proposition de Madame la directrice départementale des territoires de Meurthe-et-Moselle,

ARRÊTÉ

Article 1er

Les cartes de bruit stratégiques concernant l'autoroute A4 concédée dans le département de Meurthe-et-Moselle sont publiées

Article 2

Chaque carte de bruit comporte :

- un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration,
- une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit,
- des documents graphiques du bruit au 1/25 000^{ème} représentant :

- une carte de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones en Lden (L_{level day, evening, night}) par pas de 5 en 5, de 55 dB(A) à supérieur à 75 dB(A),
- une carte de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones en Ln (L_{level night}) par pas de 5 en 5, de 50 dB(A) à supérieur à 70 dB(A),
- une carte de type B localisant les secteurs affectés par le bruit défini par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres,
- une carte de type C présentant les zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden (L_{level day, evening, night}) dépasse 68 dB(A),
- une carte de type C présentant les zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln (L_{level night}) dépasse 62 dB(A).

Article 3

Conformément aux dispositions de l'article R.572-7 du code de l'environnement, les cartes de bruit des infrastructures routières et autoroutières sont arrêtées et publiées par le représentant de l'Etat dans le département.

Les cartes de bruit sont mises à disposition du public au siège de l'autorité compétente et sur le site internet des services de l'Etat de la préfecture de Meurthe-et-Moselle à l'adresse suivante :
<http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/> - Rubrique : Politiques-publiques/Environnement/Bruit/

Article 4

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

Article 5

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Nancy dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 6

Madame la directrice départementale des territoires de Meurthe-et-Moselle, Monsieur le Président Directeur Général de la société des autoroutes SANEF sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera en outre transmis au Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (Direction Générale de la Prévention des Risques – mission bruit).

Nancy, le 31 oct. 2010

Le préfet,

Pour le préfet,
la secrétaire générale

Marie-Blanche BERNARD



PREFET DE MELKHE-ET-MOSELE

Direction départementale
des territoires

Service und Entwicklung Rundschau

Pôle Santé-Public et Qualité de Vie

ARRÊTÉ

DDT-BRUIT 2018-026

**PORTANT PUBLICATION DES CARTES DE BRUIT de 3^{ème} ÉCHÉANCE
DES ROUTES DÉPARTEMENTALES**

DONT LE TRAFIC EST SUPÉRIEUR OU ÉGAL À 3 MILLIONS DE VÉHICULES PAR AN
DANS LE DÉPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSSELLE

LE PRÉFET DE MEURTHE-ET-MOSSELLE

REFET DE RECETTE ET ANGLES

Chapitre de la Legion d'Honneur.

VU la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L 572-1 à 11 et R 572-1 à 11 relatifs à l'évaluation, la prévention et à la réduction du bruit dans l'environnement

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement et à l'évaluation des niveaux de bruit.

Sur proposition de la Directrice départementale des territoires de Meudon et Meudon.

八 家 族 丁 6

Article 1st

Les cartes de bruit stratégiques des routes départementales dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 3 millions de véhicules sont arrêtées. Les infrastructures routières suivantes sont concernées.

• Routes départementales hors agglomération (détails en annexe)

PCOC1 - [École secondaire de Saint-Nicolas-de-Port](#)

BR011 - continué de Sain-M.

DE9137 - Committee to Ban
DE9237 - Committee to Ban

DE046B - Carronage de Meot Saint' Martin

DD071 - COMMUNE de Saint-Nicolas-de-Port

BC0083 : ESTIMATES OF VARIOUS

PG129 : commune de Pont-à-Mousson

DC136 - Communautés de Aubigné et Moineville

DC321- communes de Beuxières aux Dames, Eulmont, Malzéville et Lay St Christophe

DC322 - Communes de Lay St Christophe et Eulmont

DC331 - communes de Messen et Méréville

D0346 - commune de Bney
D0400 - commune de Velaine-en-Haye
D0590 - communes de Moncel-les-Lunéville
D0613 - commune de Matrice et Labry
D0618 - communes de Tellancourt, Villers-la-Chèvre, Cosnes-et-Romain et Longwy
D0657 - communes de Frouard, Champigneulles, Pont-à-Mousson, Blénod-lès-PAM et Dieulouard
D0574 - communes de Laneuvelotte
D0906 - communes de Briey, Avril, Audun-le-Roman et Beuvillers
D0910 - communes de Pont-à-Mousson et Lesménils
D0910B - commune de Pont à Mousson
D0313 - commune de Caintroy
D0314 - communes de Lunéville et Réhainviller
D0952 - commune de Pont-à-Mousson
D0374 - communes de Neuves-maisons, Chavigny et Vandoeuvre lès Nancy

Article 2

Chaque carte de bruit comporte :

- des documents graphiques du bruit au 1/25 000^{ème} représentant :
 - une carte de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones en Lden (Level day, evening, night) par pas de 5 en 5, de 55 dB(A) à supérieur à 75 dB(A)
 - une carte du type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones en Ln (Level night) par pas de 5 en 5, de 50 dB(A) à supérieur à 70 dB(A).
 - une carte de type B localisant les secteurs affectés par le bruit définis par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres.
- une carte de type C présentant les zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden (Level day, evening, night) dépasse 66 dB(A).
- une carte de type C présentant les zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln (Level night) dépasse 62 dB(A).
- Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ainsi qu'une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit.

Article 3

Conformément aux dispositions de l'article R.572-7 du code de l'environnement, les cartes de bruit des infrastructures routières et autoroutières sont arrêtées et publiées par le représentant de l'Etat dans le département

Les cartes de bruit sont mises à disposition du public au siège de l'autorité compétente et sur le site internet des services de l'Etat de la préfecture de Meurthe-et-Moselle à l'adresse suivante :
<http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/> - Rubrique : Politiques publiques/Environnement/Bruit

Article 4

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

Article 5

Le présent arrêté annule et remplace l'arrêté préfectoral du 08 septembre 2014 arrêtant et publiant les cartes de bruit stratégiques des routes départementales de 2^{ème} échéance

Article 6

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Nancy dans un

délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 7

La Secrétaire Générale de la Préfecture de Meurthe-et-Moselle, la Directrice départementale des territoires de Meurthe-et-Moselle, le Président du Conseil Départemental de Meurthe-et-Moselle sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera en outre transmis au Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (Direction Générale de la Prévention des Risques – mission bruit)

Nancy, le 31 oct. 2018

Le préfet,



Le préfet,
Secrétaire général

ANN-Étienne BERNARD



PRÉFET DE MEURTHE-ET-MOSSELLE

Direction départementale
des territoires

Service Transports, Sécurité

Unité Bruit, Pollution,

Qualité de l'air

ARRÊTÉ

DDT-BRUIT 2018-025

PORTANT PUBLICATION DES CARTES DE BRUIT de 3ème ÉCHÉANCE DU RÉSEAU ROUTIER COMMUNAL DONT LE TRAFIC EST SUPÉRIEUR OU ÉGAL À 3 MILLIONS DE VÉHICULES PAR AN DANS LE DÉPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSSELLE

LE PREFET DE MEURTHE-ET-MOSSELLE

Chevalier de la Légion d'Honneur,
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

VU la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement,

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L.572-1 à 11 et R.572-1 à 11 relatif à l'évaluation, la prévention et à la réduction du bruit dans l'environnement,

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement et à l'évaluation des niveaux de bruit,

Sur proposition de la Directrice départementale des territoires de Meurthe-et-Moselle,

ARRÊTÉ

Article 1er

Les cartes de bruit stratégiques du réseau routier communal dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 3 millions de véhicules sont arrêtées. Les infrastructures routières concernées sont détaillées en annexe.

Article 2

Chaque carte de bruit comporte :

- des documents graphiques du bruit au 1/25 000^{ème} représentant

- une carte de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones en Lden (Level day, evening, night) par pas de 5 en 5, de 55 dB(A) à supérieur à 75 dB(A),
- une carte de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones en Ln (Level night) par pas de 5 en 5, de 50 dB(A) à supérieur à 70 dB(A),
- une carte de type B localisant les secteurs affectés par le bruit défini par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres,
- une carte de type C présentant les zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden (Level day, evening, night) dépasse 68 dB(A),
- une carte de type C présentant les zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln (Level night) dépasse 62 dB(A)

- Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ainsi qu'une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit.

Article 3

Conformément aux dispositions de l'article R 572-7 du code de l'environnement, les cartes de bruit des infrastructures routières et autoroutières sont arrêtées et publiées par le représentant de l'Etat dans le département.

Les cartes de bruit sont mises à disposition du public au siège de l'autorité compétente et sur le site internet des services de l'Etat de la préfecture de Meurthe-et-Moselle à l'adresse suivante
<http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/> - Rubrique : Politiques publiques/Environnement/Bruit des transports terrestres routiers et ferroviaires

Article 4

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

Article 5

Le présent arrêté annule et remplace l'arrêté préfectoral du 08 septembre 2014 arrêtant et publiant les cartes de bruit stratégiques des routes communales de 2^e échéance.

Article 6

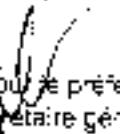
Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Nancy dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 7

La Secrétaire Générale de la Préfecture de Meurthe-et-Moselle, la Directrice départementale des territoires de Meurthe-et-Moselle, le Président de la métropole du grand Nancy et Mesdames et Messieurs les Maires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera en outre transmis au Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (Direction Générale de la Prévention des Risques - mission bruit)

Nancy, le 31 oct. 2015

Le préfet.


Pour le préfet.
M. Secrétaire générale

M. Gérard BERNARD



PRÉFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

**Direction départementale
des Territoires**

Service Transports, Sécurité

Unité Bruit, Publicité,

Qualité de l'Air

ARRÊTÉ

2013/DDT/TS/029

**RELATIF A LA RÉVISION DU CLASSEMENT SONORE
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES
ROUTIÈRES DU RESEAU DEPARTEMENTAL**

**ET A L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE
DES BÂTIMENTS AFFECTÉS PAR LE BRUIT AUX ABORDS DE CES INFRASTRUCTURES**

SUR LE TERRITOIRE DU DÉPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE

LE PREFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

Chevalier de la Légion d'Honneur,

Officier de l'Ordre National du Mérite

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment ses articles 13 et 14,

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L.571-10 et R.571-32 à R.571-43,

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R.111-4-1,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L147-2 à L147-6, R.111-1, R.111-3-1, R.123-19, R.123-24 et R.311-10, R.311-10-2 et R410-13,

Vu l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation, notamment son article 7

Vu l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières,

Vu l'arrêté du 30 mai 1996 modifié 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,

Vu l'arrêté du 30 juin 1999 relatif aux modalités d'application de la réglementation acoustique, notamment son article 6,

Vu l'arrêté du 30 juin 1999 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation, notamment son article 7,

Vu l'arrêté interministériel du 23 juillet 2013 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,

Vu la circulaire du 25 mai 2004 portant sur le bruit des infrastructures de transports terrestres,

Vu l'arrêté préfectoral du 31 août 1998 relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestres routières, et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit aux abords de ces infrastructures sur le territoire du département de Meurthe-et-Moselle,

Vu l'avis du président du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle du 14 juin 2013,

Vu l'avis des communes concernées,

Sur proposition du directeur départemental des Territoires de Meurthe-et-Moselle,

ARRÊTE

ARTICLE 1 :

Les dispositions de l'arrêté préfectoral du 31 août 1998 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit aux abords de ces infrastructures sur le territoire du département de Meurthe-et-Moselle sont abrogées et remplacées par celles du présent arrêté en ce qui concerne le réseau routier départemental.

ARTICLE 2 :

Les infrastructures de transports terrestres routières mentionnées à l'article 3 du présent arrêté sont classées en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement susvisé et conformément à l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé. Elles sont représentées sur la carte jointe en annexe 3 du présent arrêté.

La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à une distance comptée de part et d'autre de l'infrastructure mesurée, pour les infrastructures routières, à partir du bord de la chaussée de la voie la plus proche. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant. Selon la catégorie de classement de l'infrastructure, cette largeur est la suivante :

| Catégorie | Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure |
|-----------|--|
| 1 | $d = 300 \text{ m}$ |
| 2 | $d = 250 \text{ m}$ |
| 3 | $d = 100 \text{ m}$ |
| 4 | $d = 30 \text{ m}$ |
| 5 | $d = 10 \text{ m}$ |

Les dispositions mentionnées à l'article 4 du présent arrêté et relatives à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit sont applicables aux abords du tracé de ces infrastructures.

ARTICLE 3 :

Pour chacun des tronçons d'infrastructures concernés,

- le classement dans une des cinq catégories définies dans l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé,
- la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons,

sont arrêtés conformément aux dispositions figurant dans le tableau joint en annexe 1 du présent arrêté.

Ce tableau indique également le type de tissu urbain relatif au tronçon concerné.

ARTICLE 4 :

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolement acoustique des bâtiments à construire inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 3 ci-dessus sont arrêtés ainsi qu'il suit :

Infrastructures routières

| Catégorie | Niveau sonore de référence LAeq (6 heures-22heures)en dB(A) | Niveau sonore de référence LAeq (22 heures-6heures)en dB(A) |
|-----------|---|---|
| 1 | $L > 81$ | $L > 76$ |
| 2 | $76 < L \leq 81$ | $71 < L \leq 76$ |
| 3 | $70 < L \leq 76$ | $65 < L \leq 71$ |
| 4 | $65 < L \leq 70$ | $60 < L \leq 65$ |
| 5 | $60 < L \leq 65$ | $55 < L \leq 60$ |

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés conformément à la norme NF S-130 à une hauteur de cinq mètres au-dessus du plan de roulement :

- pour les rues en « U » à deux mètres en avant de la ligne moyenne de façades,
- pour les tissus ouverts à une distance de dix mètres de l'infrastructure considérée. Ces niveaux sont augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre afin d'être équivalents à un niveau en façade.

Les calculs sont réalisés en considérant un sol réfléchissant, un angle de vue de 180°, un profil en travers au niveau du terrain nature, sans prendre en compte les obstacles situés le long de l'infrastructure, et, pour les infrastructures routières, en prenant en compte une allure stabilisée ou accélérée.

En l'absence de données de trafic, des valeurs forfaitaires par file de circulation peuvent être utilisées. Le cas échéant, les mesures sont réalisées aux points de référence, conformément à la norme NF S 31-085, pour le bruit routier.

Si, sur un tronçon de l'infrastructure de transports terrestres, il existe une protection acoustique par couverture ou tunnel, il n'y a pas lieu de classer le tronçon considéré.

Si les niveaux sonores de référence évalués pour chaque période diurne et nocturne conduisent à classer une infrastructure ou un tronçon d'infrastructure de transports terrestres, dans deux catégories différentes l'infrastructure est classée dans la catégorie la plus bruyante.

ARTICLE 5 :

Les bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale, ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans le secteur de nuisance d'une ou plusieurs

infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 3 ci-dessus, doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs conformément aux codes de la construction et de l'environnement.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 7 à 9 de l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé.

ARTICLE 6 :

En application de l'article R. 571-43 du code de l'environnement et des articles L. 147-5 et L. 145-6 du code de l'urbanisme, les pièces principales et cuisines des logements dans les bâtiments d'habitation à construire dans le secteur de nuisance d'une ou de plusieurs infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 3 ci-dessus, doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs.

La valeur de l'isolement est déterminée :

- soit de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 7 ci-après
- soit sur la base d'une évaluation précise des niveaux sonores en façade si le maître d'ouvrage du bâtiment à construire souhaite prendre en compte des données urbanistiques et topographiques particulières et l'implantation de la construction dans le site. Cette évaluation est faite sous sa responsabilité selon les modalités fixées à l'article 8 du présent arrêté.

Dans les 2 cas, les valeurs d'isolement acoustique minimal retenues ne peuvent être inférieures à 30dB et s'entendent pour des locaux ayant une durée de réverbération de 0,5 seconde à toutes les fréquences. La mesure de l'isolement acoustique de façade est effectuée conformément à la procédure décrite dans le guide de mesures acoustiques de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (disponible sur le site www.developpement-durable.gouv.fr), les portes et fenêtres étant fermées et les systèmes d'occultation ouverts. La correction de durée de réverbération est calculée à partir des mesures de la durée de réverbération dans les locaux. L'isolement est conforme si la valeur mesurée est supérieure ou égale à la valeur exigée diminuée de l'incertitude I définie dans les arrêtés du 30 juin 1999 susvisés.

ARTICLE 7 :

Selon la méthode forfaitaire, la valeur de l'isolement acoustique contre les bruits extérieurs est déterminée de la façon suivante.

On distingue deux situations, celle où le bâtiment est construit dans une rue en U et celle où le bâtiment est construit en tissu ouvert.

L'appartenance des tronçons d'infrastructures classés au titre du présent arrêté à la catégorie des rues en U est indiquée dans le tableau joint en annexe 1.

La valeur de l'isolement acoustique minimal vis-à-vis des bruits de transports terrestres des pièces principales et cuisines des logements est déterminée de la façon suivante :

En tissu ouvert ou en rue en U, la valeur de l'isolement acoustique standardisé pondéré DnT,A,tr minimal des pièces est donnée dans le tableau ci-dessous par catégorie d'infrastructure. Cette valeur est fonction de la distance horizontale entre la façade de la pièce correspondante du bâtiment à construire et, pour les infrastructures routières, le bord de la chaussée classée le plus proche du bâtiment considéré,

Tableau des valeurs d'isolation minimal DnT,A,tr

| | DISTANCE (m) | 0 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 40 | 50 | 65 | 80 | 100 | 125 | 160 | 200 | 250 | 300 |
|-----------|--------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| CATEGORIE | 1 | 45 | 45 | 44 | 43 | 42 | 41 | 40 | 39 | 38 | 37 | 36 | 35 | 34 | 33 | 32 | |
| | 2 | 42 | 42 | 41 | 40 | 39 | 38 | 37 | 36 | 35 | 34 | 33 | 32 | 31 | 30 | | |
| | 3 | 38 | 38 | 37 | 36 | 35 | 34 | 33 | 32 | 31 | 30 | | | | | | |
| | 4 | 35 | 33 | 32 | 31 | 30 | | | | | | | | | | | |
| | 5 | 30 | | | | | | | | | | | | | | | |

Ces valeurs peuvent être diminuées en fonction de la valeur de l'angle de vue α selon lequel on peut voir l'infrastructure depuis la façade de la pièce considérée. Cet angle de vue prend en compte à la fois l'orientation du bâtiment par rapport à l'infrastructure de transport et la présence d'obstacles tels que des bâtiments entre l'infrastructure et la pièce pour laquelle on cherche à déterminer l'isolation de façade.

Elles peuvent être diminuées de façon à prendre en compte la présence d'une protection acoustique en bordure de l'infrastructure tel qu'un écran acoustique ou un merlon.

Les corrections sont calculées conformément aux indications suivantes :

Pour chaque infrastructure classée considérée, un point d'émission conventionnel situé au niveau du sol de cette infrastructure est défini, pour les infrastructures routières, sur le bord de chaussée de cette infrastructure le plus éloigné de la façade de la pièce considérée,

Protection des façades du bâtiment considéré par des bâtiments
Correction à apporter

| Angle de vue α | Correction |
|-------------------------------------|------------|
| $\alpha > 135^\circ$ | 0 dB |
| $110^\circ < \alpha \leq 135^\circ$ | -1 dB |
| $90^\circ < \alpha \leq 110^\circ$ | -2 dB |
| $60^\circ < \alpha \leq 90^\circ$ | -3 dB |
| $30^\circ < \alpha \leq 60^\circ$ | -4 dB |
| $15^\circ < \alpha \leq 30^\circ$ | -5 dB |
| $0^\circ < \alpha \leq 15^\circ$ | -6 dB |
| $\alpha = 0^\circ$ (façade arrière) | -9 dB |

Les bâtiments susceptibles de constituer des écrans sont le bâtiment étudié lui même, des bâtiments existants ou des bâtiments à construire faisant partie de la même tranche de construction que le bâtiment étudié.

L'angle de vue α sous lequel l'infrastructure est vue est déterminé depuis la façade de la pièce considérée du bâtiment étudié. Cet angle n'est pas limité au secteur affecté par le bruit. Pour chaque portion de façade, l'évaluation de l'angle de vue est faite en tenant compte du masquage en coupe par des bâtiments.

Protection des façades du bâtiment considéré par des écrans acoustiques ou des merlons continus en bordure de l'infrastructure
Correction à apporter

| Protection | Correction |
|---------------------------------------|------------|
| Pièce en zone de façade non protégée | 0 |
| Pièce en zone de façade peu protégée | -3 dB |
| Pièce en zone de façade très protégée | -6 dB |

Tout point récepteur de la façade d'une pièce duquel est vu le point d'émission conventionnel est considéré comme non protégé. La zone située sous l'horizontale tracée depuis le sommet de l'écran acoustique ou du merlon est considérée comme très protégée. La zone intermédiaire est considérée comme peu protégée.

En présence d'un écran ou d'un merlon en bordure d'une infrastructure et de bâtiments faisant éventuellement écran entre l'infrastructure et la façade du bâtiment étudié, on cumule les deux corrections, sauf si un des deux éléments faisant écran (bâtiment ou écran acoustique ou merlon) masque l'autre. Toutefois la correction globale est limitée à - 9 dB.

Exposition à plusieurs infrastructures de transports terrestres
Correction à apporter

| Écart entre les deux valeurs | Correction |
|------------------------------|------------|
| Écart de 0 à 1 dB | + 3 dB |
| Écart de 2 à 3 dB | +2 dB |
| Écart de 4 à 9 dB | +1dB |
| Écart > 9 dB | 0dB |

Que le bâtiment à construire se situe dans une rue en U ou en tissu ouvert, lorsqu'une façade est située dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, une valeur d'isolation est déterminée pour chaque infrastructure selon les modalités précédentes.

La valeur minimale de l'isolation acoustique à retenir est calculée à partir de la série des valeurs ainsi déterminées. Les deux valeurs les plus faibles de la série sont comparées. La correction issue du tableau précédent est ajoutée à la valeur la plus élevée des deux.

Si le bruit ne provient que de deux infrastructures, la série ne comporte que deux valeurs et la valeur calculée à l'aide du tableau est l'isolation acoustique minimal.

S'il y a plus de deux infrastructures, la valeur calculée à l'aide du tableau pour les deux plus faibles isolements est comparée de façon analogue à la plus faible des valeurs restantes. Le processus est réitéré jusqu'à ce que toutes les valeurs de la série aient été ainsi comparées.

ARTICLE 8 :

Lorsque le maître d'ouvrage effectue une estimation précise du niveau sonore en façade, il évalue la propagation des sons entre l'infrastructure et le futur bâtiment :

- par calcul réalisé selon des méthodes conformes à la norme NF S 31-133
- à l'aide de mesures réalisées selon la norme NF S 31-085 pour les infrastructures routières.

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour l'ensemble des infrastructures routières, en recalant les niveaux sonores calculés ou mesurés à 2 mètres en avant des façades du bâtiment sur les valeurs suivantes de niveaux sonores au point de référence défini à l'article 4 du présent arrêté.

Niveaux sonores pour les infrastructures routières

| Catégorie | Niveau sonore au point de référence en période diurne en dB(A) | Niveau sonore au point de référence en période nocturne en dB(A) |
|------------------|---|---|
| 1 | 83 | 78 |
| 2 | 79 | 74 |
| 3 | 73 | 68 |
| 4 | 68 | 63 |
| 5 | 63 | 58 |

Lors d'une estimation par calcul sur modèle numérique de propagation sonore, les caractéristiques acoustiques des infrastructures sont définies à l'aide des informations pouvant être recueillies (puissance acoustique, vitesses, trafic, etc.) et sont recalées afin d'ajuster, par le calcul, le niveau sonore au point de référence à la valeur correspondante donnée dans le tableau ci-dessus.

Lors d'une estimation par calcul, la valeur calculée au point de référence ou à l'emplacement du futur bâtiment est augmentée de 3dB(A) pour tenir compte de la réflexion de la façade dans le cas où les points de calcul sont en champ libre.

Lors d'une estimation par mesure, des mesurages sont effectués simultanément en plaçant les microphones au point de référence de chaque infrastructure concernée et aux emplacements correspondant à 2 mètres en avant des façades des bâtiments étudiés. La valeur mesurée au point de référence de chaque infrastructure est comparée à la valeur correspondante du tableau concerné et la différence est appliquée aux valeurs mesurées en façade des bâtiments étudiés. Lors d'un mesurage en champ libre, la valeur mesurée au point de référence ou à l'emplacement du futur bâtiment est augmentée de 3 dB(A) pour tenir compte de la réflexion sur la façade.

La valeur d'isolement acoustique minimal déterminée à partir de cette évaluation est telle que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisine est égale ou inférieur à 35 dB(A) en période diurne et 30 dB(A) en période nocturne, ces valeurs étant exprimées en niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, de 6 heures à 22 heures pour la période diurne, et de 22 heures à 6 heures pour la période nocturne.

Dans le cadre du contrôle des règles de construction applicable à toutes les catégories de bâtiments, les hypothèses et paramètres conduisant aux valeurs d'isolement acoustique minimal déterminées à partir de cette évaluation sont tenues à disposition par le maître d'ouvrage de manière à permettre la vérification de l'estimation précise du niveau sonore en façade réalisée par le maître d'ouvrage.

ARTICLE 9:

Les communes concernées par le présent arrêté sont mentionnées en annexe 2 du présent arrêté.

ARTICLE 10:

Conformément aux dispositions de l'article L 5/1-10-2 du code de l'environnement, les permis des secteurs affectés par le bruit situés le long de ces voies et délin's, comme précisé à l'article 3, à partir des tableaux fournis en annexe 1 et de la carte en annexe 3, doivent être reportés à l'ordre d'information, par les maires concernés, dans les annexes graphiques de leur Plan local d'urbanisme ou plan d'occupation des sols conformément aux dispositions des articles R123-13, R123-14 et R313-6 du code de l'urbanisme.

Une mise à jour de ce document sera effectuée le cas échéant conformément à l'article R123-22 du code de l'urbanisme.

ARTICLE 11:

Le présent arrêté sera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs du département de Meurthe-et-Moselle, d'une mention dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département et d'un affichage dans les mairies des communes concernées pendant une période d'un mois minimum conformément à l'article R5/1-41 du code de l'environnement.

Cet arrêté sera aussi mis à la disposition du public à la préfecture de Meurthe-et-Moselle et à la direction départementale des Territoires de Meurthe-et-Moselle.

Il sera également publié sur le site Internet des services de l'Etat de la préfecture de Meurthe-et-Moselle à l'adresse suivante :

<http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/> - Rubrique : Politiques publiques/Environnement/Bruit

ARTICLE 12 :

Le présent arrêté sera transmis pour information à Madame la directrice de la Direction Régionale de l'Environnement, du Climat et du Développement Durable et Monsieur le président du Conseil Général de Meurthe-et-Moselle.

ARTICLE 13 :

Monsieur le secrétaire général de la préfecture, Monsieur le directeur départemental des territoires de Meurthe-et-Moselle, Messieurs les maires des communes concernées sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Nancy le 13 AOÛT 2013

Le préfet,
Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général.

Jean-François RATTY

ANNEXE 1

DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE **CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES**

LISTES DES INFRASTRUCTURES CONCERNEES PAR LE CLASSEMENT SONORE **DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL**

RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL

I/ VOIES EXISTANTES

| Nom de l'infrastructure | Communes concernées | Délimitation du tronçon | Catégorie | Rue en U | Largeur des secteurs affectés par le bruit |
|-------------------------|--|---|-----------|----------|--|
| RD 1 | SAINT-NICOLAS-DE-PORT (place de la République) | de la RD 400 (<i>rue Charles Courtois</i>) à la RD 1A (<i>rue Anatole France</i>) | 4 | - | 30 m |
| RD 1A | SAINT-NICOLAS-DE-PORT (<i>rue Anatole France</i>) | de la RD 1 (<i>place de la République</i>) à la RD 400 (<i>Rue Laruelle</i>) | 3 | OUI | 100 m |
| RD 2 | SAINT-MAX (<i>rue Louis Barthou</i>) | de l'avenue Carnot à la rue J. F. Kennedy | 4 | - | 30 m |
| RD 2 | SAINT-MAX (<i>rue Louis Barthou</i>) TOMBLAINE (<i>rue Louis Barthou - boulevard Jean Jaurès</i>) | de la rue J. F. Kennedy à Saint-Max à la rue de la Fraternité | 3 | - | 100 m |
| RD 2 | TOMBLAINE (<i>rue du 11 novembre, boulevard Tolstoï</i>) | de la rue Pasteur de la limite de fin d'agglomération de Tomblaine | 4 | - | 30 m |
| RD 2 | ART-SUR-MEURTHE (<i>avenue Ste marguerite- avenue de la Chartreuse</i>) LANEUVILLE-DEVANT-NANCY | de la limite de fin d'agglomération de Tomblaine à la limite de début d'agglomération de Art-sur-Meurthe | 3 | - | 100 m |
| RD 2 | ART-SUR-MEURTHE (<i>avenue de la Chartreuse – rue du faubourg St Philin</i>) | de la limite de début d'agglomération de Art-sur-Meurthe à la limite de fin d'agglomération de Art-sur-Meurthe | 4 | - | 30 m |
| RD 2 | ART-SUR-MEURTHE (<i>rue du faubourg St Philin</i>) VARANGEVILLE | de la limite de fin d'agglomération de Art-sur-Meurthe à la limite de début d'agglomération de Varangéville | 3 | - | 100 m |
| RD 2 | VARANGEVILLE | de la limite de début d'agglomération de Varangéville à la RD 400 à Varangéville | 4 | - | 30 m |
| RD 2A | TOMBLAINE (<i>rue Camelinat</i>) | de la RD 2 (<i>boulevard Jean Jaurès</i>) à la limite d'agglomération avec Nancy | 4 | - | 30 m |
| RD 2M | TOMBLAINE | de la rue de la Fraternité (RD 2) au boulevard du Millénaire (RD 674) | 3 | - | 100 m |

| | | | | | |
|---------------|--|--|--|-----|---------------|
| RD 2M | TOMBLAINE | du boulevard du Millénaire (RD 674) à la RD2 | 4 | - | 30 m |
| RD 9 | BAYON ROVILLE-DEVANT-BAYON | de la RD 570 à la RD 112 Nord | 4 | - | 30 m |
| RD 11B | ECROUVES TOUL | de la RD 960 à la RD 674 | 4 | - | 30 m |
| RD 13F | BATILLY SAINT-AIL | de la RD 13D à la limite avec le département de la Moselle | 3 | - | 100 m |
| RD 15C | CONFLANS-EN-JARNISY LABRY | de la RD 613 à la RD 15 | 4 | - | 30 m |
| RD 18 | LONGWY REHON | de la RD 520 à la RD 171A | 3 | - | 100 m |
| RD 18 | CUTRY REHON | de la RD 171A à la RD 17 est | 3 hors agglomération 4 en agglomération | - | 100 m 30 m |
| RD 26 | TIERCELET THIL VILLERUPT | de la rue Carnot (<i>RD 27 – limite département de la Moselle</i>) à la RD26C à Tiercelet | 3 hors agglomération 4 en agglomération | - | 100 m 30 m |
| RD 26 | HERSERANGE SAULNES | De la limite de début d'agglomération de Saulnes à l'avenue Hippolyte d'Huart (RD 196A) | 4 | - | 30 m |
| RD 27 | VILLERUPT (<i>Rue Carnot</i>) | de la RD 26 au carrefour de la Paix | 3 | OUI | 100 m |
| RD 27 | VILLERUPT (<i>Rues Poyer Quertier, de Verdun et avenue de la Libération</i>) | du carrefour de la Paix à la limite d'agglomération de Villerupt | 4 | - | 30 m |
| RD 27 | BREHAIN-LA-VILLE CRUSNES VILLERUPT | de la limite d'agglomération de Villerupt à la RN 52 (échangeur N°9 de Brehain-la-Ville, bretelles ouest) | 3 | - | 100 m |
| RD 30 | LAXOU MAXEVILLE (<i>rue Courbet, rue de la République</i>) NANCY (<i>avenue du Rhin</i>) | de la RD 570 à Maxéville à l'avenue de la Résistance (RD 400) à Laxou | 4 | - | 30 m |
| RD 31 | LUNEVILLE | de la RD 400 à la limite d'agglomération Nord de Lunéville | 3 | - | 100 m |

| | | | | | |
|---------------|---|---|----------|-----|-------|
| RD 31 | LUNEVILLE MONCEL-LES-LUNEVILLE | de la limite d'agglomération Nord de Lunéville à RD 590 | 4 | - | 30 m |
| RD 32 | MALZEVILLE | du giratoire de Pixérécourt (RD 321) à la rue Mathieu de Dombasles | 3 | - | 100 m |
| RD 32 | MALZEVILLE (<i>rue de la République</i>) | de la rue Mathieu de Dombasles à la rue de l'Orme | 4 | - | 30 m |
| RD 32 | MALZEVILLE (<i>rue Sadi carnot</i>) | de la rue de l'Orme à la rue Maurice Barrès | 3 | OUI | 100 m |
| RD 32 | MALZEVILLE (<i>rue Sadi carnot</i>) | de la rue Maurice Barrès à la limite d'agglomération avec Nancy | 4 | - | 30 m |
| RD 32A | MALZEVILLE (<i>rue du Colonel Driant</i>) SAINT-MAX (<i>rue Alexandre Ier</i>) | de la rue Carnot à Saint-Max à la rue Maurice Barrès à Malzéville | 4 | - | 30 m |
| RD 32A | MALZEVILLE (<i>rue du Colonel Driant,</i> <i>rue de l'Église</i>) | de la rue de Maurice Barrès à la rue Paul Bert | 3 | OUI | 100 m |
| RD 32A | MALZEVILLE (<i>rue de l'Église</i>) | de la rue Paul Bert à la RD 32 | 4 | - | 30 m |
| RD 33 | ESSEY-LES-NANCY | de l'Avenue Foch à la limite d'agglomération avec Saint Max (RD33A) | 4 | - | 30 m |
| RD 33A | SAINT-MAX | de la limite d'agglomération avec Essey-les-Nancy (RD 33) à la rue du Maréchal Foch | 4 | - | 30 m |
| RD 39 | LAXOU (<i>rue de Maréville</i>) | du carrefour de Maréville à la rue du Maréchal Foch | 4 | - | 30 m |
| RD 39 | LAXOU (<i>Avenue Paul Déroulède</i>) | de la rue du Maréchal Foch à la rue Aristide Briand | 4 | - | 30 m |
| RD 39 | LAXOU (<i>rue Aristide Briand</i>) NANCY | de l'Avenue Paul Déroulède à la rue de Laxou à Nancy | 4 | - | 30 m |
| RD 40 | BOUXIERES-AUX-DAMES CHAMPIGNEULLES FROUARD | de la RD 657 à la RD 321 | 3 | - | 100 m |
| RD 40 | BOUXIERES-AUX-DAMES | de la RD 321 à la rue du ruisseau | 4 | - | 30 m |

| | | | | | |
|---------------|--|--|----------|-----|-------|
| RD 40 | CUSTINES | de l'échangeur A 31 de Custines à la RD 90 | 3 | - | 100 m |
| RD 40E | BOUXIERES-AUX-DAMES CUSTINES FROUARD POMPEY | Du boulevard de la Moselle à Frouard à la RD 40D | 3 | - | 100 m |
| RD 41 | AUBOUE HOMECOURT JOEUF | de la RD 643 au département de la MOSELLE | 4 | - | 30 m |
| RD 43 | LONGWY | de l'échangeur RN 52 de Cosnes-et-Romain à la RD 918 | 4 | - | 30 m |
| RD 44A | CUSTINES | du giratoire avec la RD 40 à la RD 90 Nord | 4 | - | 30 m |
| RD 44D | CUSTINES | du giratoire avec la RD 40 à la RD 44A | 4 | - | 30 m |
| RD 46 | MONT-SAINT-MARTIN | de la RD 918 à la rue Jeanne d'Arc | 4 | - | 30 m |
| RD 46 | MONT-SAINT-MARTIN | de la rue Jeanne d'Arc à la RD 46A | 3 | OUI | 100 m |
| RD 46 | LONGWY MONT-SAINT-MARTIN | de la RD 46A à la RD 918A | 4 | - | 30 m |
| RD 46A | HERSERANGE LONGLAVILLE MONT-SAINT-MARTIN | de la RD 46 à la RD 26 | 4 | - | 30 m |
| RD 46B | MONT-SAINT-MARTIN | de la RD 618 à la frontière avec la Belgique | 3 | - | 100 m |
| RD 57 | BREHAIN-LA-VILLE CRUSNES | de la RD 27 à la RD 521 | 3 | - | 100 m |
| RD 71 | SAINT-NICOLAS-DE-PORT VILLE-EN-VERMOIS | de la RD 400 à l'échangeur N°4 - A 33 de Saint-Nicolas-de-Port (giratoire sud) | 4 | - | 30 m |

| | | | | | |
|--|---|--|--|---|---------------|
| RD 71 | FLEVILLE-DEVANT-NANCY | de la rue de Lupcourt à Fléville à la limite de fin d'agglomération de Fléville | 4 | - | 30 m |
| RD 71 | FLEVILLE-DEVANT-NANCY HEILLCOURT (<i>route de Fléville</i>) | de la limite de fin d'agglomération de Fléville à la rue de Besançon à Heillicourt | 3 | - | 100 m |
| RD 71 | HEILLCOURT (<i>route de Fléville</i>) | de la rue de Besançon à la rue Songeur | 4 | - | 30 m |
| RD 71 | HEILLCOURT (<i>route de Fléville</i>) | de la rue Songeur à la rue du collège | 3 | - | 100 m |
| RD 71 | HEILLCOURT (<i>route de Fléville</i>) JARVILLE-LA-MALGRANGE (<i>Avenue du Général-de-Gaulle</i>) | de la rue du collège à Heillicourt à la rue du Moulins à Jarville-la-Malgrange | 4 | - | 30 m |
| RD 83 (voie de L'AMEZULE – BRANCHE SUD) | AGINCOURT ESSEY-LES-NANCY EULMONT | du giratoire central de liaison avec le RD 322 à Agincourt à l'avenue Charles-de-Gaulle (<i>giratoire d'accès à CORA</i>) à Essey-les-nancy | 3 | - | 100 m |
| RD 83 | ESSEY-LES-NANCY PULNOY (<i>Avenue Charles-de-Gaulle</i>) | de l'avenue de Saulxures (<i>giratoire d'accès à CORA</i>) à Essey-les-Nancy à l'avenue de Masserine à Pulnoy | 4 | - | 30 m |
| RD 90 | FROUARD LIVERDUN | de la RD 90B à Liverdun à la limite d'entrée d'agglomération de Frouard | 3 | - | 100 m |
| RD 90 | FROUARD | de la limite d'entrée d'agglomération de Frouard à la RD 657 | 4 | - | 30 m |
| RD 90 | POMPEY CUSTINES | de la RD 657 à Pompey à la limite d'entrée d'agglomération de Custines (RD 40) | 3 | - | 100 m |
| RD 90 | CUSTINES | de la RD 44A à la limite de sortie d'agglomération de Malleloy | 4 | - | 30 m |
| RD 91 | ARNAVILLE | du département de la Moselle à la RD 952 | 3 hors agglomération 4 en agglomération | - | 100 m 30 m |
| RD 92 | VILLERS-LES-NANCY (<i>Avenue Paul Muller</i>) | de l'avenue de Maron au boulevard Valtriche (<i>Clairlieu</i>) | 4 | - | 30 m |

| | | | | | |
|----------------|--|---|--|---|---------------|
| RD 92 | LAXOU (<i>Avenue de la Libération</i>) VILLERS-LES-NANCY (<i>Rue Charles Oudillé / Avenue de Général Leclerc</i>) | de l'avenue de Maron à Villers-les-Nancy au boulevard Emile Zola à Laxou | 4 | - | 30 m |
| RD 93A | VANDOEUVRE-LES-NANCY (<i>Boulevard G. Clémenceau / Boulevard Barthou</i>) | de la limite d'agglomération de Nancy à la RD570 – carrefour Barthou | 3 | - | 100 m |
| RD 107 | BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON | de la RD 657 à la rue Saint-Martin | 4 | - | 30 m |
| RD 115 | MESSEIN NEUVES-MAISONS | de la RD 331 à la RD 974 | 3 hors agglomération 4 en agglomération | - | 100 m 30 m |
| RD 116 | DOMBASLE-SUR-MEURTHE ROSIERES-AUX-SALINES | de la RD 400 à l'échangeur A 33 de Rosières-aux-Salines (<i>bretelle sud</i>) | 3 | - | 100 m |
| RD 120 | PONT-A-MOUSSON | de l'A 313 à la RD 657 | 4 | - | 30 m |
| RD 136 | HATRIZE | de la RD 613 à limite de début d'agglomération de Hatrise | 3 | - | 100 m |
| RD 136 | HATRIZE | De la limite de début d'agglomération de Hatrise à la limite de fin d'agglomération de Hatrise | 4 | - | 30 m |
| RD 136 | AUBOUE HATRIZE MOINEVILLE | De la limite de fin d'agglomération de Hatrise à la RD 13 | 3 | - | 100 m |
| RD 137 | BRIEY HOMECOURT MOUTIERS | de la RD 138 à la RD 41 | 3 hors agglomération 4 en agglomération | - | 100 m 30 m |
| RD 146 | BRIEY MANCÉ | de la RD 146D à la RD 346 | 3 hors agglomération 4 en agglomération | - | 100 m 30 m |
| RD 156 | LANDRES PIENNES | de la RD 643 à la limite du département de la Meuse | 4 | - | 30 m |
| RD 156 | MALAVILLERS AUDUN-LE-ROMAN | de la RD 24 à la RD 156B | 4 | - | 30 m |
| RD 156B | AUDUN-LE-ROMAN | de la RD 156 à la RD 906 | 4 | - | 30 m |

| | | | | | |
|---|--|--|----------|---|-------|
| RD 196 | HERSERANGE | de la RD 26 à la sortie de l'usine "train à fil" | 3 | - | 100 m |
| RD 246 | MONT-SAINT-MARTIN | de la RD 46A à la RD 618 | 4 | - | 30 m |
| RD 321 | BOUXIERES-AUX-DAMES CHAMPIGNEULLES FROUARD LAY-SAINT-CHRISTOPHE MALZEVILLE | de l'échangeur A 31 de Bouxières-aux-dames (N° 23) à la RD 32 | 3 | - | 100 m |
| RD 322 (VOIE DE L'AMEZULE – BRANCHE OUEST) | AGINCOURT EULMONT LAY-SAINT-CHRISTOPHE | du carrefour central – liaison RD83 à la RD 321 | 3 | - | 100 m |
| RD 322 (VOIE DE L'AMEZULE – BRANCHE NORD) | AGINCOURT BOUXIERES-AUX-CHENES DOMMARTIN-SOUS-AMANCE EULMONT | du carrefour central – liaison RD83 à la RD 913 Nord | 3 | - | 100 m |
| RD 331 | MEREVILLE MESSEIN RICHARDMENIL | de la RD 570 à la RD 331D | 3 | - | 100 m |
| RD 346 | BRIEY | de la RD 137 à la RD 146 | 3 | - | 100 m |
| RD 400 | ECROUVES TOUL | de la limite de début d'agglomération d'Ecrouves à l'avenue du Colonel Péchot à Toul | 4 | - | 30 m |
| RD 400 | TOUL | à l'avenue du Colonel Péchot à la rue de la porte Jeanne d'Arc | 3 | - | 100 m |
| RD 400 | DOMMARTIN-LES-TOUL TOUL | de la rue de la porte Jeanne d'Arc à Toul la limite d'agglomération de Dommartin-les-Toul | 4 | - | 30 m |
| RD 400 | DOMMARTIN-LES-TOUL GONDREVILLE | de la limite d'agglomération de Dommartin-les-Toul à la limite d'agglomération de Gondreville | 3 | - | 100 m |
| RD 400 | GONDREVILLE | de la limite d'entrée d'agglomération de Gondreville à la limite de sortie d'agglomération de Gondreville | 4 | - | 30 m |

| | | | | | |
|---------------|---|---|----------|-----|-------|
| RD 400 | GONDREVILLE VELAINE-EN-HAYE | de la limite d'agglomération de Gondreville à l'échangeur A 31 des Cinq Tranchées (N°17) | 3 | - | 100 m |
| RD 400 | LAXOU (<i>avenue de la Résistance</i>) | de l'échangeur origine (N°1) A 31/A 33 (<i>séparation des bretelles Nancy > Toul / Nancy > Lunéville</i>) à la rue de la Sapinière | 2 | - | 250 m |
| RD 400 | LAXOU (<i>avenue de la Résistance</i>) NANCY (<i>avenue de la Libération</i>) | de la rue de la Sapinière à Laxou à la place Godefroi de Bouillon à Nancy | 3 | - | 100 m |
| RD 400 | NANCY (<i>rue de l'armée Patton</i>) | de la place Godefroi de Bouillon à nancy à la rue Raymond Poincaré | 2 | OUI | 250 m |
| RD 400 | JARVILLE-LA-MALGRANGE (<i>rue de la République</i>) NANCY (<i>avenue Maréchal de Lattre de Tassigny, avenue de Strasbourg</i>) | de la rue Albert Lebrun à Nancy à l'avenue de la Malgrange à Jarville | 3 | - | 100 m |
| RD 400 | JARVILLE-LA-MALGRANGE (<i>rue de la République</i>) | de l'avenue de la Malgrange à la rue des Forges du Nord-Est | 4 | - | 30 m |
| RD 400 | JARVILLE-LA-MALGRANGE (<i>rue de la République</i>) | de la rue des Forges du Nord-Est à la rue du Maréchal Foch (RD 71) | 3 | - | 100 m |
| RD 400 | JARVILLE-LA-MALGRANGE (<i>rue de la République</i>) | de la rue du Maréchal Foch (RD 71) à la rue Gabriel Fauré | 4 | - | 30 m |
| RD 400 | JARVILLE-LA-MALGRANGE (rue Lucien Galtier) LANEUVILLE-DEVANT-NANCY (<i>rue du Général Patton</i>) | de la rue Gabriel Fauré à Jarville-la-Malgrange à la rue du Général Leclerc à Laneuveville-devant-Nancy | 3 | - | 100 m |
| RD 400 | LANEUVILLE-DEVANT-NANCY (<i>rue du Général Patton, rue Raoul Cézard</i>) | de la rue du Général Leclerc à la limite de fin d'agglomération de Laneuveville-devant-Nancy | 4 | - | 30 m |
| RD 400 | LANEUVILLE-DEVANT-NANCY SAINT-NICOLAS-DE-PORT | de la limite de fin d'agglomération de Laneuveville-devant-Nancy à la RD 401 | 3 | - | 100 m |
| RD 400 | SAINT-NICOLAS-DE-PORT (<i>rue Charles Courtois</i>) | de la RD 401 à la rue Avenue Jolain | 4 | - | 30 m |
| RD 400 | SAINT-NICOLAS-DE-PORT (<i>rue Bonnardel</i>) | de la rue Charles Courtois à la rue Laruelle / rue du canal | 3 | OUI | 100 m |

| | | | | | |
|---------------|---|--|----------|---|-------|
| RD 400 | SAINT-NICOLAS-DE-PORT (<i>rue Laruelle</i>) | de la rue Bonnardel / rue du canal à la rue Anatole France | 4 | - | 30 m |
| RD 400 | SAINT-NICOLAS-DE-PORT (<i>rue Anatole France</i>) | de la rue Laruelle à la RD 401 | 3 | - | 100 m |
| RD 400 | DOMBASLE-SUR-MEURTHE SAINT-NICOLAS-DE-PORT VARANGEVILLE | de la RD 401 à la limite de fin d'agglomération de Dombasle-sur-Meurthe | 4 | - | 30 m |
| RD 400 | DOMBASLE-SUR-MEURTHE HUDIVILLER | de la limite de fin d'agglomération de Dombasle-sur-Meurthe à l'échangeur de l'A33 (N°7) à Hudiviller | 3 | - | 100 m |
| RD 400 | ANTHELUP HUDIVILLER LUNEVILLE VITRIMONT | de l'échangeur de l'A33 (N°7) à Hudiviller à la rue du Général Alfred Chanzy à Luneville | 4 | - | 30 m |
| RD 400 | LUNEVILLE CHANTEHEUX | de la RD 590 (<i>Avenue du 2ième B.C.P.</i>) à Luneville à la RD 108B (<i>rue Blaise Pascal</i>) à Chanteheux | 4 | - | 30 m |
| RD 400 | CHANTEHEUX CROISMARE MARAINVILLER | de la RD 108B (<i>rue Blaise Pascal</i>) à Chanteheu à la limite de fin d'agglomération de Marainviller | 3 | - | 100 m |
| RD 400 | BLAMONT GOGNEY | de la la rue de la gare à Blamont au giratoire avec la RN 4 | 3 | - | 100 m |
| RD 401 | SAINT-NICOLAS-DE-PORT | de la RD 400 (<i>rue Charles Courtois</i>) à la RD 400 (<i>rue Anatole France</i>) | 3 | - | 100 m |
| RD 520 | LONGWY MEXY | de la RN 52 (<i>échangeur de Mexy</i>) à la RD 26 | 3 | - | 100 m |
| RD 520 | LONGWY (<i>rue de Metz, rue Pierre Labro</i>) | de la RD 26 à la RD 18 | 4 | - | 30 m |
| RD 520 | LONGWY (<i>rue Charles de Gaulle – rue de Metz</i>) | de la RD 18 à l'Avenue de l'Aviation | 3 | - | 100 m |

| | | | | | |
|---------------|---|--|--|-----|---------------|
| RD 520 | LONGWY (<i>Avenue de l'Aviation</i>) | de la l'Avenue Charles de Gaulle à RN52 (<i>échangeur avec RD 618</i>) | 4 | - | 30 m |
| RD 570 | MAXEVILLE | de la limite d'agglomération entre Champigneulles et Maxéville à la limite d'agglomération entre Maxéville et Nancy | 3 | - | 100 m |
| RD 570 | NANCY (<i>rue de Metz</i>) | du Faubourg des trois maisons à la rue Sylvestre | 3 | OUI | 100 m |
| RD 570 | NANCY (<i>rue de Metz</i>) | de la rue Sylvestre à la rue du chanoine Jacob | 4 | - | 30 m |
| RD 570 | NANCY (<i>rue de Metz</i>) | de la rue du chanoine Jacob à la place du Luxembourg | 3 | OUI | 100 m |
| RD 570 | HEILLCOURT | de la bretelle A330 à la RD 79 (Grande rue) | 4 | - | 30 m |
| RD 570 | FLEVILLE-DEVANT-NANCY HEILLCOURT HOUDEMONT LUDRES MESSEIN RICHARDMENIL | de la RD 79 (<i>Grande rue</i>) à Heillicourt à la limite d'agglomération de Richardménil | 3 | - | 100 m |
| RD 570 | BENNEY CREVECHAMPS FLAVIGNY-SUR-MOSELLE RICHARDMENIL TONNOY | de la limite d'entrée d'agglomération de Richardménil à la RD61C à Crêvechamps | 3 hors agglomération 4 en agglomération | - | 100 m 30 m |
| RD 590 | LUNEVILLE MONCEL-LES-LUNEVILLE | de la RD 400 à Lunéville à la RN 4 à Moncel-les-Lunéville | 3 | - | 100 m |
| RD 603 | BONCOURT BRUVILLE CONFLANS-EN-JARNISY DONCOURT-LES-CONFLANS JARNY JEANDELIZE PUXE SAINT-MARCEL | du RD14 à Jeandelize au RD13A Saint-Marcel | 3 hors agglomération 4 en agglomération | - | 100 m 30 m |

| | | | | | |
|--------|---|---|--|-----|---------------|
| RD 611 | TOUL | de la rue des Etats Unis au RD 400 | 4 | - | 30 m |
| RD 613 | JARNY LABRY | de la RD 603 à Jarny à la limite de fin d'agglomération de Labry | 4 | - | 30 m |
| RD 613 | HATRIZE JARNY LABRY | à la limite de fin d'agglomération de Labry à l'échangeur A4 de Hatrise (N°33) | 3 | - | 100 m |
| RD 618 | LONGUYON | de la rue de la Platinerie à la rue Louis Quinquet (RD 643 – ouest) | 4 | - | 30 m |
| RD 618 | COSNES- ET-ROMAIN FRESNOIS-LA-MONTAGNE LEXY LONGUYON LONGWY TELLANCOURT VILLERS-LA-CHEVRE VIVIERS-SUR-CHIERS | de la rue Louis Quinquet (RD 643 – ouest) à Longuyon à l'échangeur RN 52 (<i>Pulenteux</i>) à Longwy | 3 | - | 100 m |
| RD 618 | LONGLAVILLE MONT-SAINT-MARTIN | de l'échangeur RN 52 à Mont-saint-Martin à la frontière avec le Luxembourg | 3 | - | 100 m |
| RD 643 | LONGUYON | de la RD 170 à la RD 618 | 3 hors agglomération 4 en agglomération | - | 100 m 30 m |
| RD 643 | ANOUX BRIEY LANTEFONTAINE MANCIEULLES | de la RD 149 à Anoux à la RD 613 à Briey | 3 | - | 100 m |
| RD 643 | BRIEY | de la RD 613 à la RD 906 | 4 | - | 30 m |
| RD 643 | AUBOUE BRIEY MOUTIERS | de la RD 906 à Briey au département de la Moselle | 3 hors agglomération 4 en agglomération | - | 100 m 30 m |
| RD 657 | PONT-A-MOUSSON | de la RD 42 à la RD 120 | 3 | - | 100 m |
| RD 657 | PONT-A-MOUSSON | de la RD 120 à la rue Saint Martin | 2 | OUI | 250 m |

| | | | | | |
|---------------|---|--|----------|-----|-------|
| RD 657 | PONT-A-MOUSSON | de la rue Saint Martin au pont sur la Moselle – rive droite | 3 | - | 100 m |
| RD 657 | PONT-A-MOUSSON | du pont sur la Moselle – rive droite au début de la place Duroc | 2 | OUI | 250 m |
| RD 657 | PONT-A-MOUSSON | du début de la place Duroc à la fin de la place Duroc | 3 | - | 100 m |
| RD 657 | PONT-A-MOUSSON | de la fin de la place Duroc au Boulevard Ney | 2 | OUI | 250 m |
| RD 657 | BELLEVILLE BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON DIEULOUARD PONT-A-MOUSSON | du Boulevard Ney à Pont-à-Mousson à la limite d'entrée d'agglomération de Belleville | 3 | - | 100 m |
| RD 657 | BELLEVILLE | de la limite d'entrée d'agglomération de Belleville à la limite de sortie d'agglomération de Belleville | 4 | - | 30 m |
| RD 657 | BELLEVILLE MARBACHE | de la limite de sortie d'agglomération de Belleville à la limite d'entrée d'agglomération de Marbache | 3 | - | 100 m |
| RD 657 | MARBACHE | de la limite d'entrée d'agglomération de Marbache à la limite de sortie d'agglomération de Marbache | 4 | - | 30 m |
| RD 657 | FROUARD MARBACHE POMPEY | de la limite de sortie d'agglomération de Marbache au giratoire rue du Saule Galliard à Frouard | 3 | - | 100 m |
| RD 657 | CHAMPIGNEULLES (<i>rue de Nancy</i>) FROUARD | du giratoire rue du Saule Galliard à Frouard à la RD 40 (<i>rue Gabriel Bour</i>) à Champigneulles | 4 | - | 30 m |
| RD 657 | CHAMPIGNEULLES (<i>rue de Nancy</i>) | de la RD 40 (<i>rue Gabriel Bour</i>) à la limite d'agglomération Champigneulles / Maxéville | 3 | - | 100 m |
| RD 674 | JARVILLE-LA-MALGRANGE NANCY TOMBLAINE VANDOEUVRE-LES-NANCY | de L'A 330 au RD2 (<i>boulevard Léon Tolstoï</i>) à Tomblaine | 2 | - | 250 m |

| | | | | | |
|---------|--|--|--|---|---------------|
| RD 674 | AMANCE CHAMPENOUX ESSEY-LES-NANCY LANEUVELLOTTE MAZERULLES MONCEL-SUR-SEILLE PULNOY SAULXURES-LES-NANCY SEICHAMPS TOMBLAINE | du RD2 (<i>boulevard Léon Tolstoï</i>) à Tomblaine au département de la Moselle | 3 | - | 100 m |
| RD 674 | TOUL | du RD 400 à l'échangeur de l'A31 (N°13) de toul / Chaudeney-sur-Moselle | 4 | - | 30 m |
| RD 674 | ALLAIN BAGNEUX BICQUELEY CHAUDENAY-SUR-MOSELLE COLOMBEY-LES-BELLES CREZILLES GYE MOUTROT TOUL | de l'échangeur de l'A31 (N°13) de toul / Chaudeney-sur-Moselle à la limite département des Vosges | 3 | - | 100 m |
| RD 904 | TOUL | de la RD 904A à la RD 611 | 4 | - | 30 m |
| RD 904A | TOUL | de la RD 400 à la RD 904 | 4 | - | 30 m |
| RD 906 | BRIEY | de la RD 643 à la RD 346 | 4 | - | 30 m |
| RD 906 | AVRIL BRIEY | de la RD 346 à la RD 139 | 3 | - | 100 m |
| RD 906 | AUDUN-LE-ROMAN BEUVILLERS | de la RD 156 à la limite département de la MOSELLE | 3 hors agglomération 4 en agglomération | - | 100 m 30 m |
| RD 909 | CHALIGNY NEUVES-MAISONS | de la RD 974 à la rue Edmond Pintier à Chaligny | 4 | - | 30 m |
| RD 910 | PONT-A-MOUSSON | de la RD 657 à la limite de fin d'agglomération de Pont-à-Mousson | 4 | - | 30 m |

| | | | | | |
|---------|---|---|--|-----|---------------|
| RD 910 | LESMENILS MOUSSON PONT-A-MOUSSON | de la limite de fin d'agglomération de Pont-à-Mousson au département de la MOSELLE | 3 | - | 100 m |
| RD 910b | PONT-A-MOUSSON | de la RD 657 à la RD 952 | 3 | - | 100 m |
| RD 913 | CEINTREY | de la RD 61 à la limite de fin d'agglomération de Ceintrey | 4 | - | 30 m |
| RD 913 | CEINTREY | de la limite de fin d'agglomération de Ceintrey à la RD 57 | 3 | - | 100 m |
| RD 914 | LUNEVILLE REHAINVILLER | de la RD 31 à la bretelle d'accès à l'échangeur RN 4 de Lunéville-Château | 3 | - | 100 m |
| RD 918 | LONGWY MONT-SAINT-MARTIN | de la RD 520 à Longwy au giratoire bretelle d'accès à la RN 52 à Mont-saint-martin | 4 | - | 30 m |
| RD 918A | LONGWY | de la RD 520 à la rue Legendre | 3 | OUI | 100 m |
| RD 918A | LONGLAVILLE LONGWY | de la rue Legendre à la RD 618 | 4 | - | 30 m |
| RD 935 | BACCARAT | de la RD 590 à la RD 22 | 4 | - | 30 m |
| RD 952 | ARNAVILLE PAGNY-SUR-MOSELLE VANDIERES | de la RD 91 à Arnaville à la limite de fin d'agglomération de Vandières | 3 hors agglomération 4 en agglomération <i>en dehors du tronçon ci-dessous à PAGNY-SUR-MOSELLE</i> | - | 100 m 30 m |
| RD 952 | PAGNY-SUR-MOSELLE | de la rue Gambetta à la rue de Serre | 3 | OUI | 100 m |

| | | | | | |
|----------------|---|---|--|---|---------------|
| RD 952 | NORROY-LES-PONT-A-MOUSSON PONT-A-MOUSSON VANDIERES | à la limite de fin d'agglomération de Vandières à la RD 958 | 3 | - | 100 m |
| RD 952A | BRIEY | de la RD 613 à la RD 643 | 4 | - | 30 m |
| RD 958 | MAIDIERES MONTAUVILLE PONT-A-MOUSSON | de la RD 3 à Montauville à la RD 952 à Pont-à-Mousson | 4 | - | 30 m |
| RD 958 | MAIDIERES PONT-A-MOUSSON | de la RD 952 à la RD 657 | 4 | - | 30 m |
| RD 958A | BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON PONT-A-MOUSSON MAIDIERES | de la RD 958 à la RD 657 | 4 | - | 30 m |
| RD 960 | TOUL | de la RD 400 à l'échangeur RN 4 de TOUL (<i>bretelles sud</i>) | 3 hors agglomération 4 en agglomération | - | 100 m 30 m |
| RD 974 | BAINVILLE-SUR-MADON MAIZIERES PONT-SAINT-VINCENT VITERNE | de la RD 52 Est à Viterne à la RD 331D à Pont-Saint-Vincent | 3 hors agglomération 4 en agglomération | - | 100 m 30 m |
| RD 974 | CHALIGNY CHAVIGNY NEUVES-MAISONS PONT-SAINT-VINCENT VANDOEUVRE-LES-NANCY (<i>Avenue de Bourgogne</i>) | de la RD 331D à Pont-Saint-Vincent à l'avenue de la forêt de la Haye | 3 | - | 100 m |
| RD 974 | VANDOEUVRE-LES-NANCY (<i>Avenue du Général Leclerc</i>) | de l'avenue de la forêt de la Haye au carrefour du vélodrôme | 4 | - | 30 m |

II/ VOIES EN PROJET

| Nom de l'infrastructure | Communes concernées | Délimitation du tronçon | Catégorie | Rue en U | Largeur des secteurs affectés par le bruit |
|--------------------------------------|--|---|-----------|----------|--|
| RD 910 - Déviation Pré Latour | PONT-A-MOUSSON | de la RD 910 à la RD 657 | 3 | - | 100 m |
| Liaison RD 400 - RD 71 | LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY SAINT-NICOLAS-DE-PORT VILLE-EN-VERMOIS | de la RD 400 à la RD 71 | 3 | - | 100 m |
| RD 90 déviation de Frouard | FROUARD LIVERDUN | de la RD 657 à la RD 90 | 3 | - | 100 m |
| RD 974 déviation d'Allain | ALLAIN | Croisement au Nord de la RD 78 à l'A31 - bretelle d'échangeur N°11 | 3 | - | 100 m |

ANNEXE 2

LISTE DES COMMUNES CONCERNEES PAR
LE CLASSEMENT SONORE
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES ROUTIÈRES
DE MEURTHE-ET-MOSELLE

RESEAU DEPARTEMENTAL

- 1 AGINCOURT
- 2 ALLAIN
- 3 AMANCE
- 4 ANOUX
- 5 ANTHELUPT
- 6 ARNAVILLE
- 7 ART-SUR-MEURTHE
- 8 AUBOUE
- 9 AUDUN-LE-ROMAN
- 10 AVRIL
- 11 BACCARAT
- 12 BAGNEUX
- 13 BAINVILLE-SUR-MADON
- 14 BATILLY
- 15 BAYON
- 16 BELLEVILLE
- 17 BENNEY
- 18 BEUVILLERS
- 19 BICQUELEY
- 20 BLAMONT
- 21 BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON
- 22 BONCOURT
- 23 BOUXIERES-AUX-CHENES
- 24 BOUXIERES-AUX-DAMES
- 25 BREHAIN-LA-VILLE
- 26 BRIEY
- 27 BRUVILLE
- 28 CEINTREY
- 29 CHALIGNY
- 30 CHAMPENOUX
- 31 CHAMPIGNEULLES
- 32 CHANTEHEUX
- 33 CHAUDENEY-SUR-MOSELLE
- 34 CHAVIGNY
- 35 COLOMBEY-LES-BELLES
- 36 CONFLANS-EN-JARNISY
- 37 COSNES-ET-ROMAIN
- 38 CREVECHAMPS
- 39 CREZILLES

40 CROISMARE
41 CRUSNES
42 CUSTINES
43 CUTRY
44 DIEULOUARD
45 DOMBASLE-SUR-MEURTHE
46 DOMMARTIN-LES-TOUL
47 DOMMARTIN-SOUS-AMANCE
48 DONCOURT-LES-CONFLANS
49 ECROUVES
50 ERROUVILLE
51 ESSEY-LES-NANCY
52 EULMONT
53 FLAVIGNY-SUR-MOSELLE
54 FLEVILLE-DEVANT-NANCY
55 FRESNOIS-LA-MONTAGNE
56 FROUARD
57 GOGNEY
58 GONDREVILLE
59 GYE
60 HATRIZE
61 HEILLECOURT
62 HERSERANGE
63 HOMECOURT
64 HOUDEMONT
65 HUDIVILLER
66 JARNY
67 JARVILLE-LA-MALGRANGE
68 JEANDELIZE
69 JOEUF
70 LABRY
71 LANDRES
72 LANEUVELOTTE
73 LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY
74 LANTEFONTAINE
75 LAXOU
76 LAY-SAINT-CHRISTOPHE
77 LESMENILS
78 LEXY
79 LIVERDUN
80 LONGLAVILLE
81 LONGUYON
82 LONGWY
83 LUDRES
84 LUNEVILLE
85 MAIDIRES
86 MAIZIERES
87 MALAVILLERS
88 MALZEVILLE
89 MANCE

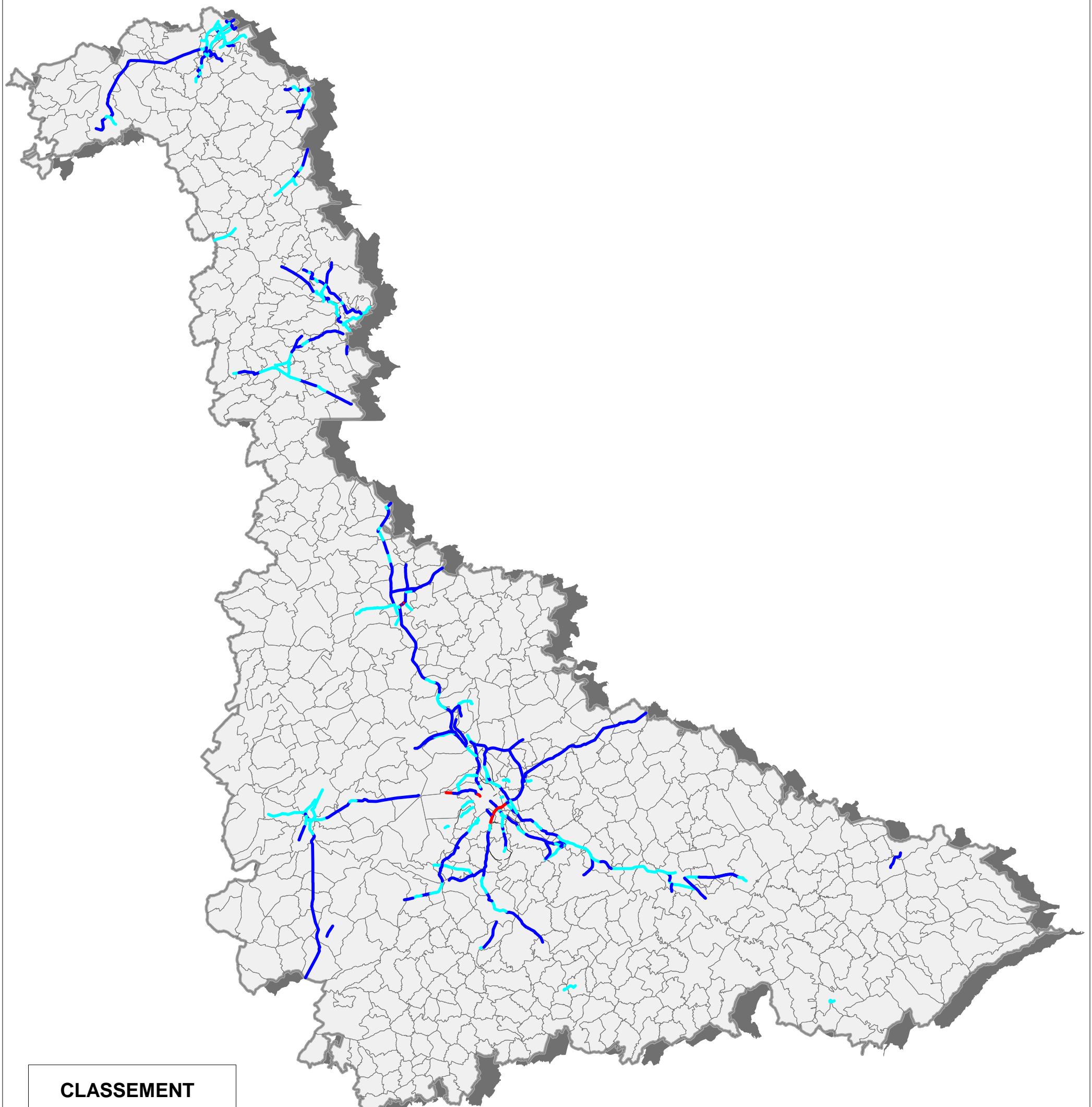
90 MANCIEULLES
91 MARAINVILLER
92 MARBACHE
93 MAXEVILLE
94 MAZERULLES
95 MEREVILLE
96 MESSEIN
97 MEXY
98 MOINEVILLE
99 MONCEL-LES-LUNEVILLE
100 MONCEL-SUR-SEILLE
101 MONT-SAINT-MARTIN
102 MONTAUVILLE
103 MOUSSON
104 MOUTIERS
105 MOUTROT
106 NANCY
107 NEUVES-MAISONS
108 NORROY-LES-PONT-A-MOUSSON
109 PAGNY-SUR-MOSELLE
110 PIENNES
111 POMPEY
112 PONT-A-MOUSSON
113 PONT-SAINT-VINCENT
114 PULNOY
115 PUXE
116 REHAINVILLER
117 REHON
118 RICHARDMENIL
119 ROSIERES-AUX-SALINES
120 ROVILLE-DEVANT-BAYON
121 SAINT-AIL
122 SAINT-MARCEL
123 SAINT-MAX
124 SAINT-NICOLAS-DE-PORT
125 SAULNES
126 SAULXURES-LES-NANCY
127 SEICHAMPS
128 TELLANCOURT
129 THIL
130 TIERCELET
131 TOMBLAINE
132 TONNOY
133 TOUL
134 VALLEROY
135 VANDIERES
136 VANDOEUVRE-LES-NANCY
137 VARANGEVILLE
138 VELAINE-EN-HAYE
139 VILLE-EN-VERMOIS

140 VILLERS-LA-CHEVRE
141 VILLERS-LES-NANCY
142 VILLERUPT
143 VITERNE
144 VITRIMONT
145 VIVIERS-SUR-CHIERS

ANNEXE 3

DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE **CLASSEMENT SONORE** **DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES**

CARTE DU RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL





PRÉFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

**Direction départementale
des Territoires**

Service Transports, Sécurité

Unité Bruit, Publicité,

Qualité de l'Air

ARRÊTÉ

2013/DDT/TS/028

**RELATIF A LA RÉVISION DU CLASSEMENT SONORE
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES
ROUTIÈRES DU RESEAU NATIONAL**

**ET A L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE
DES BÂTIMENTS AFFECTÉS PAR LE BRUIT AUX ABORDS DE CES INFRASTRUCTURES**

SUR LE TERRITOIRE DU DÉPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE

LE PREFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

*Chevalier de la Légion d'Honneur,
Officier de l'Ordre National du Mérite*

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment ses articles 13 et 14,

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L.571-10 et R.571-32 à R.571-43,

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R.111-4-1,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L147-2 à L147-6, R.111-1, R.111-3-1, R.123-19, R.123-24 et R.311-10, R.311-10-2 et R410-13,

Vu l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation, notamment son article 7

Vu l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières,

Vu l'arrêté du 30 mai 1996 modifié 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,

Vu l'arrêté du 30 juin 1999 relatif aux modalités d'application de la réglementation acoustique, notamment son article 6,

Vu l'arrêté du 30 juin 1999 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation, notamment son article 7,

Vu l'arrêté interministériel du 23 juillet 2013 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,

Vu la circulaire du 25 mai 2004 portant sur le bruit des infrastructures de transports terrestres,

Vu l'arrêté préfectoral du 31 août 1998 relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestres routières, et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit aux abords de ces infrastructures sur le territoire du département de Meurthe-et-Moselle,

Vu la transmission pour avis à la Direction Interdépartementale des Routes de l'Est (DIR-Est),

Vu l'avis de la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) du 02/02/2012,

Vu l'avis de la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPRR) du 29/12/2011,

Vu l'avis des communes concernées,

Sur proposition du directeur départemental des Territoires de Meurthe-et-Moselle,

ARRÊTE

ARTICLE 1 :

Les dispositions de l'arrêté préfectoral du 31 août 1998 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit aux abords de ces infrastructures sur le territoire du département de Meurthe-et-Moselle sont abrogées et remplacées par celles du présent arrêté en ce qui concerne le réseau routier national.

ARTICLE 2 :

Les infrastructures de transports terrestres routières mentionnées à l'article 3 du présent arrêté sont classées en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement susvisé et conformément à l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé. Elles sont représentées sur la carte jointe en annexe 3 du présent arrêté.

La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à une distance comptée de part et d'autre de l'infrastructure mesurée, pour les infrastructures routières, à partir du bord de la chaussée de la voie la plus proche. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant. Selon la catégorie de classement de l'infrastructure, cette largeur est la suivante :

| Catégorie | Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure |
|-----------|--|
| 1 | $d = 300 \text{ m}$ |
| 2 | $d = 250 \text{ m}$ |
| 3 | $d = 100 \text{ m}$ |
| 4 | $d = 30 \text{ m}$ |
| 5 | $d = 10 \text{ m}$ |

Les dispositions mentionnées à l'article 4 du présent arrêté et relatives à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit sont applicables aux abords du tracé de ces infrastructures.

ARTICLE 3 :

Pour chacun des tronçons d'infrastructures concernés,

- le classement dans une des cinq catégories définies dans l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé,
- la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons,

sont arrêtés conformément aux dispositions figurant dans le tableau joint en annexe 1 du présent arrêté.

Ce tableau indique également le type de tissu urbain relatif au tronçon concerné.

ARTICLE 4 :

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolement acoustique des bâtiments à construire inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 3 ci-dessus sont arrêtés ainsi qu'il suit :

Infrastructures routières

| Catégorie | Niveau sonore de référence LAeq (6 heures-22heures)en dB(A) | Niveau sonore de référence LAeq (22 heures-6heures)en dB(A) |
|-----------|---|---|
| 1 | $L > 81$ | $L > 76$ |
| 2 | $76 < L \leq 81$ | $71 < L \leq 76$ |
| 3 | $70 < L \leq 76$ | $65 < L \leq 71$ |
| 4 | $65 < L \leq 70$ | $60 < L \leq 65$ |
| 5 | $60 < L \leq 65$ | $55 < L \leq 60$ |

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés conformément à la norme NF S-130 à une hauteur de cinq mètres au-dessus du plan de roulement :

- pour les rues en « U » à deux mètres en avant de la ligne moyenne de façades,
- pour les tissus ouverts à une distance de dix mètres de l'infrastructure considérée. Ces niveaux sont augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre afin d'être équivalents à un niveau en façade.

Les calculs sont réalisés en considérant un sol réfléchissant, un angle de vue de 180°, un profil en travers au niveau du terrain nature, sans prendre en compte les obstacles situés le long de l'infrastructure, et, pour les infrastructures routières, en prenant en compte une allure stabilisée ou accélérée.

En l'absence de données de trafic, des valeurs forfaitaires par file de circulation peuvent être utilisées. Le cas échéant, les mesures sont réalisées aux points de référence, conformément à la norme NF S 31-085, pour le bruit routier.

Si, sur un tronçon de l'infrastructure de transports terrestres, il existe une protection acoustique par couverture ou tunnel, il n'y a pas lieu de classer le tronçon considéré.

Si les niveaux sonores de référence évalués pour chaque période diurne et nocturne conduisent à classer une infrastructure ou un tronçon d'infrastructure de transports terrestres, dans deux catégories différentes l'infrastructure est classée dans la catégorie la plus bruyante.

ARTICLE 5 :

Les bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale, ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans le secteur de nuisance d'une ou plusieurs infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 3 ci-dessus, doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs conformément aux codes de la construction et de l'environnement.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 7 à 9 de l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé.

ARTICLE 6 :

En application de l'article R. 571-43 du code de l'environnement et des articles L. 147-5 et L. 145-6 du code de l'urbanisme, les pièces principales et cuisines des logements dans les bâtiments d'habitation à construire dans le secteur de nuisance d'une ou de plusieurs infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 3 ci-dessus, doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs.

La valeur de l'isolement est déterminée :

- soit de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 7 ci-après
- soit sur la base d'une évaluation précise des niveaux sonores en façade si le maître d'ouvrage du bâtiment à construire souhaite prendre en compte des données urbanistiques et topographiques particulières et l'implantation de la construction dans le site. Cette évaluation est faite sous sa responsabilité selon les modalités fixées à l'article 8 du présent arrêté.

Dans les 2 cas, les valeurs d'isolement acoustique minimal retenues ne peuvent être inférieures à 30dB et s'entendent pour des locaux ayant une durée de réverbération de 0,5 seconde à toutes les fréquences. La mesure de l'isolement acoustique de façade est effectuée conformément à la procédure décrite dans le guide de mesures acoustiques de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (disponible sur le site www.developpement-durable.gouv.fr), les portes et fenêtres étant fermées et les systèmes d'occultation ouverts. La correction de durée de réverbération est calculée à partir des mesures de la durée de réverbération dans les locaux. L'isolement est conforme si la valeur mesurée est supérieure ou égale à la valeur exigée diminuée de l'incertitude I définie dans les arrêtés du 30 juin 1999 susvisés.

ARTICLE 7 :

Selon la méthode forfaitaire, la valeur de l'isolement acoustique contre les bruits extérieurs est déterminée de la façon suivante.

On distingue deux situations, celle où le bâtiment est construit dans une rue en U et celle où le bâtiment est construit en tissu ouvert.

L'appartenance des tronçons d'infrastructures classés au titre du présent arrêté à la catégorie des rues en U est indiquée dans le tableau joint en annexe 1.

La valeur de l'isolement acoustique minimal vis-à-vis des bruits de transports terrestres des pièces principales et cuisines des logements est déterminée de la façon suivante :

En tissu ouvert ou en rue en U, la valeur de l'isolement acoustique standardisé pondéré DnT,A,tr minimal des pièces est donnée dans le tableau ci-dessous par catégorie d'infrastructure. Cette valeur est fonction de la distance horizontale entre la façade de la pièce correspondante du bâtiment à construire et, pour les infrastructures routières, le bord de la chaussée classée le plus proche du bâtiment considéré,

Tableau des valeurs d'isolation minimal DnT,A,tr

| DISTANCE (m) | 0 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 40 | 50 | 65 | 80 | 100 | 125 | 160 | 200 | 250 | 300 |
|--------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| CATEGORIE | 1 | 45 | 45 | 44 | 43 | 42 | 41 | 40 | 39 | 38 | 37 | 36 | 35 | 34 | 33 | 32 |
| | 2 | 42 | 42 | 41 | 40 | 39 | 38 | 37 | 36 | 35 | 34 | 33 | 32 | 31 | 30 | |
| | 3 | 38 | 38 | 37 | 36 | 35 | 34 | 33 | 32 | 31 | 30 | | | | | |
| | 4 | 35 | 33 | 32 | 31 | 30 | | | | | | | | | | |
| | 5 | 30 | | | | | | | | | | | | | | |

Ces valeurs peuvent être diminuées en fonction de la valeur de l'angle de vue α selon lequel on peut voir l'infrastructure depuis la façade de la pièce considérée. Cet angle de vue prend en compte à la fois l'orientation du bâtiment par rapport à l'infrastructure de transport et la présence d'obstacles tels que des bâtiments entre l'infrastructure et la pièce pour laquelle on cherche à déterminer l'isolation de façade.

Elles peuvent être diminuées de façon à prendre en compte la présence d'une protection acoustique en bordure de l'infrastructure tel qu'un écran acoustique ou un merlon.

Les corrections sont calculées conformément aux indications suivantes :

Pour chaque infrastructure classée considérée, un point d'émission conventionnel situé au niveau du sol de cette infrastructure est défini, pour les infrastructures routières, sur le bord de chaussée de cette infrastructure le plus éloigné de la façade de la pièce considérée,

Protection des façades du bâtiment considéré par des bâtiments
Correction à apporter

| Angle de vue α | Correction |
|-------------------------------------|------------|
| $\alpha > 135^\circ$ | 0 dB |
| $110^\circ < \alpha \leq 135^\circ$ | -1 dB |
| $90^\circ < \alpha \leq 110^\circ$ | -2 dB |
| $60^\circ < \alpha \leq 90^\circ$ | -3 dB |
| $30^\circ < \alpha \leq 60^\circ$ | -4 dB |
| $15^\circ < \alpha \leq 30^\circ$ | -5 dB |
| $0^\circ < \alpha \leq 15^\circ$ | -6 dB |
| $\alpha = 0^\circ$ (façade arrière) | -9 dB |

Les bâtiments susceptibles de constituer des écrans sont le bâtiment étudié lui même, des bâtiments existants ou des bâtiments à construire faisant partie de la même tranche de construction que le bâtiment étudié.

L'angle de vue α sous lequel l'infrastructure est vue est déterminé depuis la façade de la pièce considérée du bâtiment étudié. Cet angle n'est pas limité au secteur affecté par le bruit. Pour chaque portion de façade, l'évaluation de l'angle de vue est faite en tenant compte du masquage en coupe par des bâtiments.

Protection des façades du bâtiment considéré par des écrans acoustiques ou des merlons continus en bordure de l'infrastructure
Correction à apporter

| Protection | Correction |
|---------------------------------------|------------|
| Pièce en zone de façade non protégée | 0 |
| Pièce en zone de façade peu protégée | -3 dB |
| Pièce en zone de façade très protégée | -6 dB |

Tout point récepteur de la façade d'une pièce duquel est vu le point d'émission conventionnel est considéré comme non protégé. La zone située sous l'horizontale tracée depuis le sommet de l'écran acoustique ou du merlon est considérée comme très protégée. La zone intermédiaire est considérée comme peu protégée.

En présence d'un écran ou d'un merlon en bordure d'une infrastructure et de bâtiments faisant éventuellement écran entre l'infrastructure et la façade du bâtiment étudié, on cumule les deux corrections, sauf si un des deux éléments faisant écran (bâtiment ou écran acoustique ou merlon) masque l'autre. Toutefois la correction globale est limitée à - 9 dB.

Exposition à plusieurs infrastructures de transports terrestres
Correction à apporter

| Écart entre les deux valeurs | Correction |
|------------------------------|------------|
| Écart de 0 à 1 dB | + 3 dB |
| Écart de 2 à 3 dB | +2 dB |
| Écart de 4 à 9 dB | +1dB |
| Écart > 9 dB | 0dB |

Que le bâtiment à construire se situe dans une rue en U ou en tissu ouvert, lorsqu'une façade est située dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, une valeur d'isolation est déterminée pour chaque infrastructure selon les modalités précédentes.

La valeur minimale de l'isolation acoustique à retenir est calculée à partir de la série des valeurs ainsi déterminées. Les deux valeurs les plus faibles de la série sont comparées. La correction issue du tableau précédent est ajoutée à la valeur la plus élevée des deux.

Si le bruit ne provient que de deux infrastructures, la série ne comporte que deux valeurs et la valeur calculée à l'aide du tableau est l'isolation acoustique minimal.

S'il y a plus de deux infrastructures, la valeur calculée à l'aide du tableau pour les deux plus faibles isolations est comparée de façon analogue à la plus faible des valeurs restantes. Le processus est réitéré jusqu'à ce que toutes les valeurs de la série aient été ainsi comparées.

ARTICLE 8 :

Lorsque le maître d'ouvrage effectue une estimation précise du niveau sonore en façade, il évalue la propagation des sons entre l'infrastructure et le futur bâtiment :

- par calcul réalisé selon des méthodes conformes à la norme NF S 31-133
- à l'aide de mesures réalisées selon la norme NF S 31-085 pour les infrastructures routières.

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour l'ensemble des infrastructures routières, en recalant les niveaux sonores calculés ou mesurés à 2 mètres en avant des façades du bâtiment sur les valeurs suivantes de niveaux sonores au point de référence défini à l'article 4 du présent arrêté.

Niveaux sonores pour les infrastructures routières

| Catégorie | Niveau sonore au point de référence en période diurne en dB(A) | Niveau sonore au point de référence en période nocturne en dB(A) |
|------------------|---|---|
| 1 | 83 | 78 |
| 2 | 79 | 74 |
| 3 | 73 | 68 |
| 4 | 68 | 63 |
| 5 | 63 | 58 |

Lors d'une estimation par calcul sur modèle numérique de propagation sonore, les caractéristiques acoustiques des infrastructures sont définies à l'aide des informations pouvant être recueillies (puissance acoustique, vitesses, trafic, etc.) et sont recalées afin d'ajuster, par le calcul, le niveau sonore au point de référence à la valeur correspondante donnée dans le tableau ci-dessus.

Lors d'une estimation par calcul, la valeur calculée au point de référence ou à l'emplacement du futur bâtiment est augmentée de 3dB(A) pour tenir compte de la réflexion de la façade dans le cas où les points de calcul sont en champ libre.

Lors d'une estimation par mesure, des mesurages sont effectués simultanément en plaçant les microphones au point de référence de chaque infrastructure concernée et aux emplacements correspondant à 2 mètres en avant des façades des bâtiments étudiés. La valeur mesurée au point de référence de chaque infrastructure est comparée à la valeur correspondante du tableau concerné et la différence est appliquée aux valeurs mesurées en façade des bâtiments étudiés. Lors d'un mesurage en champ libre, la valeur mesurée au point de référence ou à l'emplacement du futur bâtiment est augmentée de 3 dB(A) pour tenir compte de la réflexion sur la façade.

La valeur d'isolement acoustique minimal déterminée à partir de cette évaluation est telle que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisine est égale ou inférieur à 35 dB(A) en période diurne et 30 dB(A) en période nocturne, ces valeurs étant exprimées en niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, de 6 heures à 22 heures pour la période diurne, et de 22 heures à 6 heures pour la période nocturne.

Dans le cadre du contrôle des règles de construction applicable à toutes les catégories de bâtiments, les hypothèses et paramètres conduisant aux valeurs d'isolement acoustique minimal déterminées à partir de cette évaluation sont tenues à disposition par le maître d'ouvrage de manière à permettre la vérification de l'estimation précise du niveau sonore en façade réalisée par le maître d'ouvrage.

ARTICLE 9:

Les communes concernées par le présent arrêté sont mentionnées en annexe 2 du présent arrêté.

ARTICLE 10:

Conformément aux dispositions de l'article L571 10 2 du code de l'environnement, les périmètres des secteurs affectés par le bruit situés le long de ces voies et définis, comme précisé à l'article 3, à partir des tableaux fournis en annexe 1 et de la carte en annexe 3, doivent être reportés à titre d'information, par les maires concernés, dans les annexes graphiques de leur Plan local d'urbanisme ou plan d'occupation des sols conformément aux dispositions des articles R123-13 R123-14 et R313-6 du code de l'urbanisme.

Une mise à jour de ce document sera effectuée le cas échéant conformément à l'article R123-22 du code de l'urbanisme.

ARTICLE 11:

Le présent arrêté sera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs du département de Meurthe-et-Moselle, d'une mention dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département et d'un affichage dans les mairies des communes concernées pendant une période d'un mois minimum conformément à l'article R571-41 du code de l'environnement.

Cet arrêté sera aussi mis à la disposition du public à la préfecture de Meurthe et Moselle et à la direction départementale des Territoires de Meurthe-et-Moselle.

Il sera également publié sur le site internet des services de l'Etat de la préfecture de Meurthe-et-Moselle à l'adresse suivante :

<http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/-Rubrique:Politiques-publiques/Environnement/Bruit>

ARTICLE 12:

Le présent arrêté sera transmis pour information à Madame la directrice de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Lorraine, Monsieur le directeur de la Direction Interdépartementale des Routes Est, Monsieur le directeur de la société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône et Monsieur le directeur de la société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France.

ARTICLE 13:

Monsieur le secrétaire général de la préfecture, Monsieur le directeur départemental des territoires de Meurthe-et-Moselle, Mesdames et Messieurs les maires des communes concernées sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Nancy le 13 AOUT 2013

Le Préfet
Le Secrétaire Général

Jean-François RUFFY

ANNEXE 1

DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES

LISTES DES INFRASTRUCTURES CONCERNEES PAR LE CLASSEMENT SONORE DU RESEAU ROUTIER NATIONAL

RESEAU ROUTIER NATIONAL

I / AUTOROUTES

| Nom de l'infrastructure | Communes concernées | Délimitation du tronçon | Catégorie | Rue en U | Largeur des secteurs affectés par le bruit |
|-----------------------------|---|--|-----------|----------|--|
| A 4 - concédée SANEF | ABBEVILLE-LES-CONFLANS AUBOUE BONCOURT CONFLANS-EN-JARNISY HATRIZE JEANDELIZE LABRY MOINEVILLE OLLEY VALLEROY | du département de la MEUSE au département de la MOSELLE | 1 | - | 300 m |
| A30 | ERROUVILLE | du département de la Moselle au département de la Moselle | 1 | - | 300m |
| A 31 | ATTON AUTREVILLE-SUR-MOSELLE BELLEVILLE BEZAUMONT BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON BOUXIERES-AUX-DAMES BOUXIERES-SOUS-FROIDMONT CHAMPIGNEULLES CHAUDENEY-SUR-MOSELLE CUSTINES DIEULOUARD DOMMARTIN-LES-TOUL FROUARD GONDREVILLE LAXOU LESMENILS LOISY MARBACHE MARON MAXEVILLE MILLERY MOUSSON POMPEY TOUL VELAINE-EN-HAYE | du département de la MOSELLE à l'échangeur N°12 (Toul – jonction avec A31 concédée APRR) | 1 | - | 300 m |

| | | | | | |
|--|--|--|----------|---|-------|
| A31 - concédée SAPRR | ALLAIN BAGNEUX COLOMBEY-LES-BELLES CREZILLES GEMONVILLE GYE MOUTROT SELAINCOURT TOUL | de l'échangeur N°12 (<i>Toul – jonction avec A31</i>) au département des Vosges | 2 | - | 250m |
| A 31 Échangeur de CUSTINES (N°24) | CUSTINES | ensemble des bretelles permettant les échanges entre NANCY , CUSTINES et METZ | 2 | - | 250 m |
| A 31 Échangeur de BOUXIERES-AUX-DAMES (N°23) | BOUXIERES-AUX-DAMES | - bretelle NANCY > BOUXIERES - tronc commun METZ > BOUXIERES et BOUXIERES > NANCY | 3 | - | 100 m |
| A 31 Échangeur de FROUARD (N°22) | CHAMPIGNEULLES FROUARD | bretelles NANCY > FROUARD et FROUARD > NANCY | 2 | - | 250 m |
| A 31 Diffuseur de NANCY-Nord (N°21) | CHAMPIGNEULLES | bretelle METZ > NANCY | 2 | - | 250 m |
| A 31 Diffuseur de NANCY-Centre (N°20) et bretelle autoroutière du Diffuseur | MAXEVILLE | bretelles METZ >NANCY et NANCY > METZ et tronc commun - du diffuseur de NANCY-Centre (N°20) à l'avenue du Général Patton | 2 | - | 250 m |
| A 31 Diffuseur de NANCY-Gentilly (N°19) | MAXEVILLE | bretelles METZ > NANCY et NANCY > METZ | 4 | - | 30 m |
| A 31 - A 33 Echangeur origine (N°18) | LAXOU MAXEVILLE | bretelles : METZ > TOUL TOUL > METZ NANCY > TOUL NANCY > LUNEVILLE bretelles et tronc commun : LUNEVILLE > NANCY LUNEVILLE > TOUL | 2 | - | 250 m |
| A 31 - A 33 Echangeur origine (N°18) | LAXOU MAXEVILLE | bretelles : TOUL > LUNEVILLE TOUL > NANCY tronc commun TOUL > METZ / NANCY tronc commun TOUL / LUNEVILLE > NANCY tronc commun LUNEVILLE / NANCY > TOUL | 1 | - | 300m |

| | | | | | |
|---|--|--|----------|---|-------|
| A 31 Echangeur des Cinq Tranchées (N°17) | CHAMPIGNEULLES LAXOU VELAINE-EN-HAYE | bretelles NANCY > VELAINE et VELAINE > NANCY | 2 | - | 250 m |
| A31 Echangeur de Toul (N°13) A31 / RN4 | TOUL | bretelles d'échange entre l'A 31 non concédée et RN 4 / A 31 concédée APRR | 1 | - | 300 m |
| A31 Echangeur de Toul (N°12) A31 / RN4 | TOUL | bretelles d'échange entre l'A 31 concédée APRR et l'A31 non concédée | 2 | - | 250 |
| BRETELLE DE LIAISON RD611 / A31 | TOUL DOMMARTIN-LES-TOUL | du RD 611 à l'échangeur A31 (N°14) à Dommartin-les-Toul | 4 | - | 30 m |
| A 33 | CHAVIGNY DOMBASLE-SUR-MEURTHE FLEVILLE-DEVANT-NANCY HOUDEMONT HUDIVILLER LAXOU LUDRES LUPCOURT MANONCOURT-EN-VERMOIS ROSIERES-AUX-SALINES SAINT-NICOLAS-DE-PORT VANDOEUVRE-LES-NANCY VILLE-EN-VERMOIS VILLERS-LES-NANCY | de l'A 31 - échangeur N° 18 (<i>origine</i>) à la RN 4 - échangeur N°7 | 1 | - | 300 m |
| A 33 Echangeur de NANCY-Brabois | CHAVIGNY VANDOEUVRE-LES-NANCY | bretelles METZ > NANCY, NANCY > METZ et LUNEVILLE > NANCY | 4 | - | 30 m |
| A 33 Echangeur avec l'A 330 | FLEVILLE-DEVANT-NANCY LUDRES | - bretelles NANCY > LUNEVILLE, METZ > EPINAL et LUNEVILLE > NANCY - bretelles NANCY > METZ et EPINAL > METZ | 3 | - | 100 m |
| A 313 | ATTON PONT-A-MOUSSON | de la jonction des bretelles du diffuseur de l'A31 de PONT-A-MOUSSON à la RD 120 | 2 | - | 250m |

| | | | | | |
|--|---|---|----------|---|-------|
| A 330 | FLAVIGNY-SUR-MOSELLE FLEVILLE-DEVANT-NANCY HEILLCOURT HOUDEMONT LUDRES MESSEIN RICHARDMENIL VANDOEUVRE-LES-NANCY | de la RD 674 à VANDOEUVRE-LES-NANCY à la RN 57 (<i>échangeur N°7 – FLAVIGNY-SUR-MOSELLE</i>) | 1 | - | 300 m |
| A 330 Diffuseur du Parc des Expositions | VANDOEUVRE-LES-NANCY | bretelles VANDOEUVRE > EPINAL et EPINAL > VANDOEUVRE | 3 | - | 100 m |
| A 330 Echangeur de HOUDEMONT - centre commercial | HOUDEMONT | bretelles NANCY - centre commercial et centre commercial - NANCY | 3 | - | 100 m |
| A 330 Diffuseur de FLEVILLE - HOUDEMONT | HOUDEMONT | bretelle EPINAL - centre commercial | 3 | - | 100 m |
| A 330 Echangeur de LUDRES - ZI | LUDRES | bretelles LUDRES > NANCY et NANCY > LUDRES | 3 | - | 100 m |

II / ROUTES NATIONALES (RN)

| Nom de l'infrastructure | Communes concernées | Délimitation du tronçon | Catégorie | Rue en U | Largeur des secteurs affectés par le bruit |
|----------------------------|--|---|-----------|----------|--|
| RN 4 OUEST | CHOLOY-MENILLLOT DOMGERMAIN FOUG LAY-SAINT-REMY TOUL | du département de la MEUSE à l'échangeur avec l'A31 à TOUL (N°12) | 1 | - | 300 m |
| Bretelles RN4 OUEST | TOUL | bretelles d'échange entre RN4 et A31 non concédée | 1 | - | 300m |
| RN 4 EST | ANTHELUPT HERIMENIL HUDIVILLER LUNEVILLE MONCEL-LES-LUNEVILLE REHAINVILLER VITRIMONT | de l'échangeur A33 à HUDIVILLER (N°7) à l'échangeur avec RD590 / RN59 à MONCEL-LES-LUNEVILLE | 1 | - | 300 m |
| RN 4 EST | BENAMENIL BLAMONT BLEMEREY CHANTEHEUX CHAZELLES-SUR-ALBE CROISMARE DOMJEVIN FREMENIL GOGNEY LUNEVILLE MARAINVILLER MONCEL-LES-LUNEVILLE REPAIX SAINT-MARTIN THIEBAUMENIL VERDENAL | de l'échangeur avec RD590 / RN59 à MONCEL-LES- LUNEVILLE au département de la MOSELLE | 2 | - | 250 m |
| RN52 | BREHAIN-LA-VILLE CRUSNES ERROUVILLE | du département de la Moselle (A30) à l'échangeur N°8 à BREHAIN-LA-VILLE | 1 | - | 300m |

| | | | | | |
|-----------------------|---|--|----------|---|-------|
| RN 52 | BREHAIN-LA-VILLE COSNES-ET-ROMAIN HAUCOURT-MOULAIN LEXY LONGWY MEXY REHON TIERCELET VILLERS-LA-MONTAGNE | de l'échangeur N°8 à BREHAIN-LA-VILLE à l'échangeur avec la RD618 à LONGWY | 2 | - | 250 m |
| RN 52 | COSNES-ET-ROMAIN LONGWY | de l'échangeur avec la RD618 à l'échangeur avec la RD43 | 1 | - | 300 m |
| RN 52 | COSNES-ET-ROMAIN LONGWY MONT-SAINT-MARTIN | de l'échangeur avec la RD43 à LONGWY à la frontière avec la BELGIQUE | 2 | - | 250 m |
| Bretelle RN 52 | MONT-SAINT-MARTIN | de la RD 918 à la RN 52 | 3 | - | 100 m |
| RN 57 | BENNEY CEINTREY CRANTENOY FLAVIGNY-SUR-MOSELLE GERMONVILLE GRIPPORT LANEUVILLE-DVT-BAYON LEBEUVILLE LEMENIL-MITRY ORMES-ET-VILLE SAINT-REMIMONT VAUDEVILLE VAUDIGNY | de l'échangeur avec l'A330 à FLAVIGNY-SUR-MOSELLE (N°7) au département des VOSGES | 1 | - | 300m |
| Bretelle RN57 | FLAVIGNY-SUR-MOSELLE | voie d'accès à l'échangeur, de la RD 570 à la jonction des bretelles de l'échangeur de la RN57 | 2 | - | 250 m |
| RN 59 | AZERAILLES BACCARAT BERTRICHAMPS CHENEVIERES FLIN FRAIMBOIS GELACOURT LACHAPELLE LARONXE MONCEL-LES-LUNEVILLE SAINT-CLEMENT THIAVILLE-SUR-MEURTHE | de l'échangeur avec la RN4 à MONCEL-LES-LUNEVILLE à la limite du département des VOSGES | 2 | - | 250 m |

ANNEXE 2

LISTE DES COMMUNES CONCERNEES PAR LE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES ROUTIÈRES DE MEURTHE-ET-MOSELLE

RESEAU NATIONAL

- 1 ABBEVILLE-LES-CONFLANS
- 2 ALLAIN
- 3 ANTHELUPT
- 4 ATTON
- 5 AUBOUE
- 6 AUTREVILLE-SUR-MOSELLE
- 7 AZERAILLES
- 8 BACCARAT
- 9 BAGNEUX
- 10 BELLEVILLE
- 11 BENAMENIL
- 12 BENNEY
- 13 BERTRICHAMPS
- 14 BEZAUMONT
- 15 BLAMONT
- 16 BLEMEREY
- 17 BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON
- 18 BONCOURT
- 19 BOUXIERES-AUX-DAMES
- 20 BOUXIERES-SOUS-FROIDMONT
- 21 BREHAIN-LA-VILLE
- 22 CEINTREY
- 23 CHAMPIGNEULLES
- 24 CHANTEHEUX
- 25 CHAUDENEY-SUR-MOSELLE
- 26 CHAVIGNY
- 27 CHAZELLES-SUR-ALBE
- 28 CHENEVIERES
- 29 CHOLOY-MENILLOT
- 30 COLOMBEY-LES-BELLES
- 31 CONFLANS-EN-JARNISY
- 32 COSNES-ET-ROMAIN
- 33 CRANTENOY
- 34 CREZILLES
- 35 CROISMARE
- 36 CRUSNES
- 37 CUSTINES
- 38 DIEULOUARD

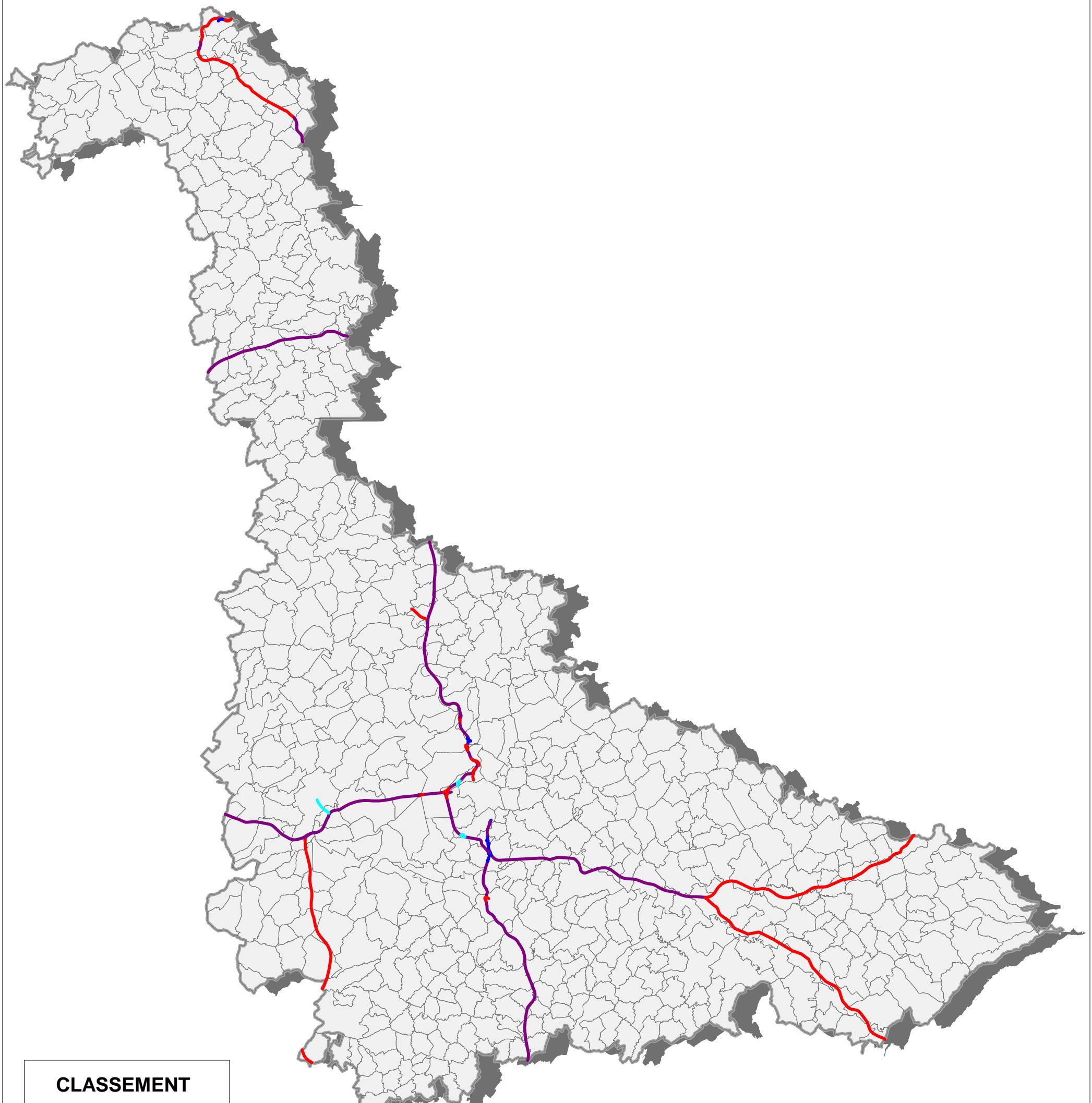
39 DOMBASLE-SUR-MEURTHE
40 DOMGERMAIN
41 DOMJEVIN
42 DOMMARTIN-LES-TOUL
43 ERROUVILLE
44 FLAVIGNY-SUR-MOSELLE
45 FLEVILLE-DEVANT-NANCY
46 FLIN
47 FOUG
48 FRAIMBOIS
49 FREMENIL
50 FROUARD
51 GELACOURT
52 GEMONVILLE
53 GERMONVILLE
54 GOGNEY
55 GONDREVILLE
56 GRIPPONT
57 GYE
58 HATRIZE
59 HAUCOURT-MOULAINNE
60 HEILLECOURT
61 HERBEVILLER
62 HERIMENIL
63 HOUDEMONT
64 HUDIVILLER
65 JEANDELIZE
66 LABRY
67 LACHAPELLE
68 LANEUVEVILLE-DEVANT-BAYON
69 LARONXE
70 LAXOU
71 LAY-SAIN-REMI
72 LEBEUVILLE
73 LEMENIL-MITRY
74 LESMENILS
75 LEXY
76 LOISY
77 LONGWY
78 LUDRES
79 LUNEVILLE
80 LUPCOURT
81 MANONCOURT-EN-VERMOIS
82 MARAINVILLER
83 MARBACHE
84 MARON
85 MAXEVILLE
86 MESSEIN
87 MEXY
88 MILLERY

89 MOINEVILLE
90 MONCEL-LES-LUNEVILLE
91 MONT-SAINT-MARTIN
92 MOUSSON
93 MOUTROT
94 OLLEY
95 ORMES-ET-VILLE
96 POMPEY
97 PONT-A-MOUSSON
98 REHAINVILLER
99 REHON
100 REPAIX
101 RICHARDMENIL
102 ROSIERES-AUX-SALINES
103 SAINT-CLEMENT
104 SAINT-MARTIN
105 SAINT-NICOLAS-DE-PORT
106 SAINT-REMIMONT
107 SELAINCOURT
108 THIAVILLE-SUR-MEURTHE
109 THIEBAUMENIL
110 TIERCELET
111 TOUL
112 VALLEROY
113 VANDOEUVRE-LES-NANCY
114 VAUDEVILLE
115 VAUDIGNY
116 VELAINE-EN-HAYE
117 VERDENAL
118 VILLE-EN-VERMOIS
119 VILLERS-LA-MONTAGNE
120 VILLERS-LES-NANCY
121 VITRIMONT

ANNEXE 3

DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE **CLASSEMENT SONORE** **DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES**

CARTE DU RESEAU ROUTIER NATIONAL



CLASSEMENT

- CATEGORIE 1
- CATEGORIE 2
- CATEGORIE 3
- CATEGORIE 4



PRÉFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

**Direction départementale
des Territoires**

Service Transports, Sécurité

Unité Bruit, Publicité,

Qualité de l'Air

ARRÊTÉ

2013/DDT/TS/031

**RELATIF A LA RÉVISION DU CLASSEMENT SONORE
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES
FERROVIAIRES**

**ET A L'ISOLEMENT ACOUSTIQUE
DES BÂTIMENTS AFFECTÉS PAR LE BRUIT AUX ABORDS DE CES INFRASTRUCTURES**

SUR LE TERRITOIRE DU DÉPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE

LE PREFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE

Chevalier de la Légion d'Honneur,

Officier de l'Ordre National du Mérite

Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment ses articles 13 et 14,

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L.571-10 et R.571-32 à R.571-43,

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R.111-4-1,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment ses articles L147-2 à L147-6, R.111-1, R.111-3-1, R.123-19, R.123-24 et R.311-10, R.311-10-2 et R410-13,

Vu l'arrêté du 6 octobre 1978 modifié relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation, notamment son article 7

Vu l'arrêté du 30 mai 1996 modifié 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,

Vu l'arrêté du 30 juin 1999 relatif aux modalités d'application de la réglementation acoustique, notamment son article 6,

Vu l'arrêté du 30 juin 1999 relatif aux caractéristiques acoustiques des bâtiments d'habitation, notamment son article 7,

Vu l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires,

Vu les arrêtés interministériels du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement et de santé et dans les hôtels,

Vu l'arrêté interministériel du 23 juillet 2013 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,

Vu la circulaire du 25 mai 2004 portant sur le bruit des infrastructures de transports terrestres,

Vu l'arrêté préfectoral du 22 septembre 1998 relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestres ferroviaire, et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit aux abords de ces infrastructures sur le territoire du département de Meurthe-et-Moselle,

Vu l'avis de Réseau Ferré de France du 12/01/2012,

Vu l'avis des communes concernées,

Sur proposition du directeur départemental des Territoires de Meurthe-et-Moselle,

ARRÊTE

ARTICLE 1 :

Les dispositions de l'arrêté préfectoral du 22 septembre 1998 relatif au classement sonore des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit aux abords de ces infrastructures sur le territoire du département de Meurthe-et-Moselle sont abrogées et remplacées par celles du présent arrêté en ce qui concerne le réseau ferroviaire.

ARTICLE 2 :

Les infrastructures de transports terrestres ferroviaires mentionnées à l'article 3 du présent arrêté sont classées en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement susvisé et conformément à l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé. Elles sont représentées sur la carte jointe en annexe 3 du présent arrêté.

La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à une distance comptée de part et d'autre de l'infrastructure mesurée, pour les infrastructures routières, à partir du rail le plus proche. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant. Selon la catégorie de classement de l'infrastructure, cette largeur est la suivante :

| Catégorie | Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure |
|-----------|--|
| 1 | $d = 300 \text{ m}$ |
| 2 | $d = 250 \text{ m}$ |
| 3 | $d = 100 \text{ m}$ |
| 4 | $d = 30 \text{ m}$ |
| 5 | $d = 10 \text{ m}$ |

Les dispositions mentionnées à l'article 4 du présent arrêté et relatives à l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit sont applicables aux abords du tracé de ces infrastructures.

ARTICLE 3 :

Pour chacun des tronçons d'infrastructures concernés,

- le classement dans une des cinq catégories définies dans l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé,
- la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces tronçons,

sont arrêtés conformément aux dispositions figurant dans le tableau joint en annexe 1 du présent arrêté.

Ce tableau indique également le type de tissu urbain relatif au tronçon concerné.

ARTICLE 4 :

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolement acoustique des bâtiments à construire inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 3 ci-dessus sont arrêtés ainsi qu'il suit :

Lignes ferroviaires à grande vitesse

| Catégorie | Niveau sonore de référence LAeq (6 heures-22heures)en dB(A) | Niveau sonore de référence LAeq (22 heures-6heures)en dB(A) |
|------------------|--|--|
| 1 | L > 81 | L > 76 |
| 2 | 76 < L < 81 | 71 < L < 76 |
| 3 | 70 < L < 76 | 65 < L < 71 |
| 4 | 65 < L < 70 | 60 < L < 65 |
| 5 | 60 < L < 65 | 55 < L < 60 |

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles, les valeurs limites des niveaux sonores de référence du tableau ci-dessus sont à augmenter de 3 dB(A), en application de l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires. Les valeurs à prendre en compte sont les suivantes :

Lignes ferroviaires conventionnelles

| Catégorie | Niveau sonore de référence LAeq (6 heures-22heures)en dB(A) | Niveau sonore de référence LAeq (22 heures-6heures)en dB(A) |
|------------------|--|--|
| 1 | L > 84 | L > 79 |
| 2 | 79 < L < 84 | 74 < L < 79 |
| 3 | 73 < L < 79 | 68 < L < 74 |
| 4 | 68 < L < 73 | 63 < L < 68 |
| 5 | 63 < L < 68 | 58 < L < 63 |

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés conformément à la norme NF S-130 à une hauteur de cinq mètres au-dessus du plan de roulement :

- pour les rues en « U » à deux mètres en avant de la ligne moyenne de façades,
- pour les tissus ouverts à une distance de dix mètres de l'infrastructure considérée. Ces niveaux sont augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre afin d'être équivalents à un niveau en façade.

Les calculs sont réalisés en considérant un sol réfléchissant, un angle de vue de 180°, un profil en travers au niveau du terrain nature, sans prendre en compte les obstacles situés le long de l'infrastructure, et, pour les infrastructures routières, en prenant en compte une allure stabilisée ou accélérée.

En l'absence de données de trafic, des valeurs forfaitaires par file de circulation peuvent être utilisées. Le cas échéant, les mesures sont réalisées aux points de référence, conformément à la norme NF S 31-088, pour le bruit ferroviaire.

Si, sur un tronçon de l'infrastructure de transports terrestres, il existe une protection acoustique par couverture ou tunnel, il n'y a pas lieu de classer le tronçon considéré.

Si les niveaux sonores de référence évalués pour chaque période diurne et nocturne conduisent à classer une infrastructure ou un tronçon d'infrastructure de transports terrestres, dans deux catégories différentes l'infrastructure est classée dans la catégorie la plus bruyante.

ARTICLE 5 :

Les bâtiments d'habitation, d'enseignement, de santé, de soins et d'action sociale, ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans le secteur de nuisance d'une ou plusieurs infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 3 ci-dessus, doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs conformément aux codes de la construction et de l'environnement.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 7 à 9 de l'arrêté du 23 juillet 2013 susvisé.

ARTICLE 6 :

En application de l'article R. 571-43 du code de l'environnement et des articles L. 147-5 et L. 145-6 du code de l'urbanisme, les pièces principales et cuisines des logements dans les bâtiments d'habitation à construire dans le secteur de nuisance d'une ou de plusieurs infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 3 ci-dessus, doivent présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs.

La valeur de l'isolement est déterminée :

- soit de manière forfaitaire par une méthode simplifiée dont les modalités sont définies à l'article 7 ci-après
- soit sur la base d'une évaluation précise des niveaux sonores en façade si le maître d'ouvrage du bâtiment à construire souhaite prendre en compte des données urbanistiques et topographiques particulières et l'implantation de la construction dans le site. Cette évaluation est faite sous sa responsabilité selon les modalités fixées à l'article 8 du présent arrêté.

Dans les 2 cas, les valeurs d'isolement acoustique minimal retenues ne peuvent être inférieures à 30dB et s'entendent pour des locaux ayant une durée de réverbération de 0,5 seconde à toutes les fréquences. La mesure de l'isolement acoustique de façade est effectuée conformément à la procédure décrite dans le guide de mesures acoustiques de la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (disponible sur le site www.developpement-durable.gouv.fr), les portes et fenêtres étant fermées et les systèmes d'occultation ouverts. La correction de durée de réverbération est calculée à partir des mesures de la durée de réverbération dans les locaux. L'isolement est conforme si la valeur mesurée est supérieure ou égale à la valeur exigée diminuée de l'incertitude I définie dans les arrêtés du 30 juin 1999 susvisés.

ARTICLE 7 :

Selon la méthode forfaitaire, la valeur de l'isolement acoustique contre les bruits extérieurs est déterminée de la façon suivante.

On distingue deux situations, celle où le bâtiment est construit dans une rue en U et celle où le bâtiment est construit en tissu ouvert.

L'appartenance des tronçons d'infrastructures classés au titre du présent arrêté à la catégorie des rues en U est indiquée dans le tableau joint en annexe 1.

La valeur de l'isolement acoustique minimal vis-à-vis des bruits de transports terrestres des pièces principales et cuisines des logements est déterminée de la façon suivante :

En tissu ouvert ou en rue en U, la valeur de l'isolement acoustique standardisé pondéré DnT,A,tr minimal des pièces est donnée dans le tableau ci-dessous par catégorie d'infrastructure. Cette valeur est fonction de la distance horizontale entre la façade de la pièce correspondante du bâtiment à construire et, pour les infrastructures ferroviaires, le rail de la voie classée le plus proche du bâtiment considéré.

Tableau des valeurs d'isolement minimal DnT,A,tr

| DISTANCE (m) | | 0 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 40 | 50 | 65 | 80 | 100 | 125 | 160 | 200 | 250 | 300 |
|--------------|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| CATEGORIE | 1 | 45 | 45 | 44 | 43 | 42 | 41 | 40 | 39 | 38 | 37 | 36 | 35 | 34 | 33 | 32 | |
| | 2 | 42 | 42 | 41 | 40 | 39 | 38 | 37 | 36 | 35 | 34 | 33 | 32 | 31 | 30 | | |
| | 3 | 38 | 38 | 37 | 36 | 35 | 34 | 33 | 32 | 31 | 30 | | | | | | |
| | 4 | 35 | 33 | 32 | 31 | 30 | | | | | | | | | | | |
| | 5 | 30 | | | | | | | | | | | | | | | |

Ces valeurs peuvent être diminuées en fonction de la valeur de l'angle de vue α selon lequel on peut voir l'infrastructure depuis la façade de la pièce considérée. Cet angle de vue prend en compte à la fois l'orientation du bâtiment par rapport à l'infrastructure de transport et la présence d'obstacles tels que des bâtiments entre l'infrastructure et la pièce pour laquelle on cherche à déterminer l'isolement de façade.

Elles peuvent être diminuées de façon à prendre en compte la présence d'une protection acoustique en bordure de l'infrastructure tel qu'un écran acoustique ou un merlon.

Les corrections sont calculées conformément aux indications suivantes :

Pour chaque infrastructure classée considérée, un point d'émission conventionnel situé au niveau du sol de cette infrastructure est défini, pour les infrastructures ferroviaires, sur le rail de cette infrastructure le plus éloigné de la façade de la pièce considérée,

Protection des façades du bâtiment considéré par des bâtiments
Correction à apporter

| Angle de vue α | Correction |
|-------------------------------------|------------|
| $\alpha > 135^\circ$ | 0 dB |
| $110^\circ < \alpha \leq 135^\circ$ | -1 dB |
| $90^\circ < \alpha \leq 110^\circ$ | -2 dB |
| $60^\circ < \alpha \leq 90^\circ$ | -3 dB |
| $30^\circ < \alpha \leq 60^\circ$ | -4 dB |
| $15^\circ < \alpha \leq 30^\circ$ | -5 dB |
| $0^\circ < \alpha \leq 15^\circ$ | -6 dB |
| $\alpha = 0^\circ$ (façade arrière) | -9 dB |

Les bâtiments susceptibles de constituer des écrans sont le bâtiment étudié lui même, des bâtiments existants ou des bâtiments à construire faisant partie de la même tranche de construction que le bâtiment étudié.

L'angle de vue α sous lequel l'infrastructure est vue est déterminé depuis la façade de la pièce considérée du bâtiment étudié. Cet angle n'est pas limité au secteur affecté par le bruit. Pour chaque portion de façade, l'évaluation de l'angle de vue est faite en tenant compte du masquage en coupe par des bâtiments.

Protection des façades du bâtiment considéré par des écrans acoustiques
ou des merlons continus en bordure de l'infrastructure
Correction à apporter

| Protection | Correction |
|---------------------------------------|------------|
| Pièce en zone de façade non protégée | 0 |
| Pièce en zone de façade peu protégée | -3 dB |
| Pièce en zone de façade très protégée | -6 dB |

Tout point récepteur de la façade d'une pièce duquel est vu le point d'émission conventionnel est considéré comme non protégé. La zone située sous l'horizontale tracée depuis le sommet de l'écran acoustique ou du merlon est considérée comme très protégée. La zone intermédiaire est considérée comme peu protégée.

En présence d'un écran ou d'un merlon en bordure d'une infrastructure et de bâtiments faisant éventuellement écran entre l'infrastructure et la façade du bâtiment étudié, on cumule les deux corrections, sauf si un des deux éléments faisant écran (bâtiment ou écran acoustique ou merlon) masque l'autre. Toutefois la correction globale est limitée à -9 Db.

Exposition à plusieurs infrastructures de transports terrestres
Correction à apporter

| Écart entre les deux valeurs | Correction |
|------------------------------|------------|
| Écart de 0 à 1 dB | + 3 dB |
| Écart de 2 à 3 dB | +2 dB |
| Écart de 4 à 9 dB | +1dB |
| Écart > 9 dB | 0dB |

Que le bâtiment à construire se situe dans une rue en U ou en tissu ouvert, lorsqu'une façade est située dans le secteur affecté par le bruit de plusieurs infrastructures, une valeur d'isolation est déterminée pour chaque infrastructure selon les modalités précédentes.

La valeur minimale de l'isolation acoustique à retenir est calculée à partir de la série des valeurs ainsi déterminées. Les deux valeurs les plus faibles de la série sont comparées. La correction issue du tableau précédent est ajoutée à la valeur la plus élevée des deux.

Si le bruit ne provient que de deux infrastructures, la série ne comporte que deux valeurs et la valeur calculée à l'aide du tableau est l'isolation acoustique minimal.

S'il y a plus de deux infrastructures, la valeur calculée à l'aide du tableau pour les deux plus faibles isolations est comparée de façon analogue à la plus faible des valeurs restantes. Le processus est réitéré jusqu'à ce que toutes les valeurs de la série aient été ainsi comparées.

ARTICLE 8 :

Lorsque le maître d'ouvrage effectue une estimation précise du niveau sonore en façade, il évalue la propagation des sons entre l'infrastructure et le futur bâtiment :

- par calcul réalisé selon des méthodes conformes à la norme NF S 31-133
- à l'aide de mesures réalisées selon la norme NF S 31 088 pour les infrastructures ferroviaires.

Dans les deux cas, cette évaluation est effectuée pour les infrastructures ferroviaires, en recalant les niveaux sonores calculés ou mesurés à 2 mètres en avant des façades du bâtiment sur les valeurs suivantes de niveaux sonores au point de référence défini à l'article 4 du présent arrêté.

Niveaux sonores pour les lignes ferroviaires à grande vitesse

| Catégorie | Niveau sonore au point de référence en période diurne en dB(A) | Niveau sonore au point de référence en période nocturne en dB(A) |
|-----------|--|--|
| 1 | 83 | 78 |
| 2 | 79 | 74 |
| 3 | 73 | 68 |
| 4 | 68 | 63 |
| 5 | 63 | 58 |

Niveaux sonores pour les lignes ferroviaires conventionnelles

| Catégorie | Niveau sonore au point de référence en période diurne en dB(A) | Niveau sonore au point de référence en période nocturne en dB(A) |
|-----------|--|--|
| 1 | 86 | 81 |
| 2 | 82 | 77 |
| 3 | 76 | 71 |
| 4 | 71 | 66 |
| 5 | 66 | 61 |

Lors d'une estimation par calcul sur modèle numérique de propagation sonore, les caractéristiques acoustiques des infrastructures sont définies à l'aide des informations pouvant être recueillies (puissance acoustique, vitesses, trafic, etc.) et sont recalées afin d'ajuster, par le calcul, le niveau sonore au point de référence à la valeur correspondante donnée dans le tableau ci-dessus.

Lors d'une estimation par calcul, la valeur calculée au point de référence ou à l'emplacement du futur bâtiment est augmentée de 3dB(A) pour tenir compte de la réflexion de la façade dans le cas où les points de calcul sont en champ libre.

Lors d'une estimation par mesure, des mesurages sont effectués simultanément en plaçant les microphones au point de référence de chaque infrastructure concernée et aux emplacements correspondant à 2 mètres en avant des façades des bâtiments étudiés. La valeur mesurée au point de référence de chaque infrastructure est comparée à la valeur correspondante du tableau concerné et la différence est appliquée aux valeurs mesurées en façade des bâtiments étudiés. Lors d'un mesurage en champ libre, la valeur mesurée au point de référence ou à l'emplacement du futur bâtiment est augmentée de 3 dB(A) pour tenir compte de la réflexion sur la façade.

La valeur d'isolement acoustique minimal déterminée à partir de cette évaluation est telle que le niveau de bruit à l'intérieur des pièces principales et cuisine est égale ou inférieur à 35 dB(A) en période diurne et 30 dB(A) en période nocturne, ces valeurs étant exprimées en niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A, de 6 heures à 22 heures pour la période diurne, et de 22 heures à 6 heures pour la période nocturne.

Dans le cadre du contrôle des règles de construction applicable à toutes les catégories de bâtiments, les hypothèses et paramètres conduisant aux valeurs d'isolement acoustique minimal déterminées à partir de cette évaluation sont tenues à disposition par le maître d'ouvrage de manière à permettre la vérification de l'estimation précise du niveau sonore en façade réalisée par le maître d'ouvrage.

ARTICLE 9:

Les communes concernées par le présent arrêté sont mentionnées en annexe 2 du présent arrêté.

ARTICLE 10:

Conformément aux dispositions de l'article L571-10-2 du code de l'environnement, les périmètres des secteurs affectés par le bruit situés le long de ces voies et définis, comme précisé à l'article 3, à partir des tableaux fournis en annexe 1 et de la carte en annexe 3, doivent être reportés à titre d'information, par les maires concernés, dans les annexes graphiques de leur Plan local d'urbanisme ou plan d'occupation des sols conformément aux dispositions des articles R123-13, R123-14 et R313-6 du code de l'urbanisme.

Une mise à jour de ce document sera effectuée le cas échéant conformément à l'article R123-22 du code de l'urbanisme.

ARTICLE 11:

Le présent arrêté fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs du département de Meurthe-et-Moselle, d'une mention dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département et d'un affichage dans les mairies des communes concernées pendant une période d'un mois minimum conformément à l'article R571-41 du code de l'environnement.

Cet arrêté sera aussi mis à la disposition du public à la préfecture de Meurthe-et-Moselle et à la direction départementale des Territoires de Meurthe-et-Moselle.

Il sera également publié sur le site Internet des services de l'État de la préfecture de Meurthe-et-Moselle à l'adresse suivante :

<http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/> - Rubrique : Politiques-publiques/Environnement/Bruit

ARTICLE 12 :

Le présent arrêté sera transmis pour information à Madame la directrice de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Lorraine, Monsieur le directeur de Réseau Ferré de France

ARTICLE 13 .

Monsieur le secrétaire général de la préfecture, Monsieur le directeur départemental des territoires de Meurthe-et-Moselle, Mesdames et Messieurs les maires des communes concernées sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté

Nancy le 13 AOUT 2013

Le préfet,
pour le Préfet
Le Secrétaire Général,

Jean-François RAFFY

ANNEXE 1

DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE **CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES**

LISTES DES INFRASTRUCTURES CONCERNEES PAR LE CLASSEMENT SONORE **DU RESEAU FERROVIAIRE**

RESEAU FERROVIAIRE

I / VOIES EXISTANTES

| NOM DE L'INFRASTRUCTURE | COMMUNES CONCERNÉES | DÉLIMITATION DU TRONÇON | CATÉGORIE | LARGEUR DES SECTEURS AFFECTÉS PAR LE BRUIT |
|---|--|--|-----------|--|
| LIGNE 32 De CULMONT-CHALINDREY à TOUL | BAGNEUX BARISEY-AU-PLAIN BARISEY-LA-COTE BLENOD-LES-TOUL BULLIGNY CHARMES-LA-COTE CHOLOY-MENILLLOT CREZILLES DOMGERMAIN ECROUVES MONT-L'ETROIT MONT-LE-VIGNOBLE SAULXURES-LES-VANNES | Du département des VOSGES à la jonction avec la ligne 70 à ECROUVES. | 1 | 300m |

| | | | | |
|---|--|--|---|------|
| LIGNE 70 De NOISY-LE-SEC à STRASBOURG | FOUG LAY-SAINT-REMY | Du département de la MEUSE à FOUG (km 312+613) | 3 | 100m |
| | AINGERAY CHOLOY-MENILLLOT ECROUVES FONTENOY-SUR-MOSELLE FOUG FROUARD GONDREVILLE LIVERDUN POMPEY TOUL VILLEY-SAINT-ETIENNE | De FOUG (km 312+613) à la jonction avec la ligne N°90 à FROUARD. | 2 | 250m |

| | | | | |
|--|--|---|---|------|
| LIGNE 70 De NOISY-LE-SEC à STRASBOURG | ART-SUR-MEURTHE BOUXIERES-AUX-DAMES CHAMPIGNEULLES CUSTINES DAMELEVIERES DOMBASLE-SUR-MEURTHE FROUARD JARVILLE-LA-MALGRANGE LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY MALZEVILLE MAXEVILLE NANCY ROSIERES-AUX-SALINES SAINT-NICOLAS-DE-PORT VANDOEUVRE-LES-NANCY VARANGEVILLE VIGNEULLES | De la jonction avec la ligne N°90 à FROUARD à la jonction avec la ligne N°42 à DAMELEVIERES. | 2 | 250m |
| | BLAINVILLE-SUR-L'EAU DAMELEVIERES LUNEVILLE MONT-SUR-MEURTHE REHAINVILLER | De la jonction avec la ligne N°42 à DAMELEVIERES à LUNEVILLE (km 385+178) | 2 | 250m |
| LIGNE 85 De SAINT-HILAIRE-AU-TEMPLE à HAGONDANGE | AUBOUE GIRAUMONT HATRIZE HOMECOURT JARNY JOEUF LABRY MOINEVILLE VALLEROY | De la bifurcation avec la ligne 95 à JARNY au département de la MOSELLE. | 3 | 100m |

| | | | | | |
|------------------------|----------------------------|--|---|----------|------|
| <u>LIGNE 89</u> | De LEROUVILLE à METZ Ville | ARNAVILLE BAYONVILLE-SUR-MAD BOUILLONVILLE ESSEY-ET-MAIZERAIS EUVEZIN JAULNY ONVILLE PANNES REMBERCOURT-SUR-MAD SAINT-BAUSSANT SEICHEPREY THIAUCOURT-REGNIEVILLE VANDELAINVILLE VILLECEY-SUR-MAD WAVILLE | Du département de la MEUSE au département de la MOSELLE - incluant l'enclave sur SEICHEPREY. | 1 | 300m |
|------------------------|----------------------------|--|---|----------|------|

| | | | | | |
|------------------------|----------------------------------|--|--|----------|------|
| <u>LIGNE 90</u> | De FROUARD à NOVEANT-SUR-MOSELLE | CUSTINES FROUARD MARBACHE MILLERY POMPEY | De la bifurcation avec la ligne 70 à FROUARD à MARBACHE (km 349+000) | 2 | 250m |
| | | AUTREVILLE-SUR-MOSELLE BELLEVILLE BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON DIEULOUARD LOISY MAIDIERES MARBACHE MILLERY NORROY-LES-PONT-A-MOUSSON PONT-A-MOUSSON VANDIERES | De MARBACHE (km 349+000) à la jonction avec la ligne TGV à VANDIERES (km 370+400) | 1 | 300m |
| | | ARNAVILLE PAGNY-SUR-MOSELLE VANDIERES | De la jonction avec la ligne TGV à VANDIERES (km 370+400) au département de la MOSELLE. | 2 | 250m |

| | | | | |
|---|---|--|---|------|
| <u>LIGNE 95</u> De LONGUYON à ONVILLE | BEUVEILLE LONGUYON | De la bifurcation avec la ligne N°204 à LONGUYON à la limite du département de la MEUSE - incluant l'enclave sur BEUVEILLE. | 2 | 250m |
| | ABBEVILLE-LES-CONFLANS AFFLEVILLE CHAMBLEY-BUSSIERES CONFLANS-EN-JARNISY FLEVILLE-LIXIERES GONDRECOURT-AIX JARNY LABRY MARS-LA-TOUR MOUAVILLE ONVILLE OZERAILLES PUXIEUX SAINT-JULIEN-LES-GORZE THUMEREVILLE VANDELAINVILLE VILLE-SUR-YRON VILLECEY-SUR-MAD WAVILLE | Du département de la MEUSE à la jonction avec la ligne N°89 à ONVILLE. | 2 | 250m |
| <u>LIGNE 204</u> De MOHON à LONGUYON | CHARENCY-VEZIN COLMEY-FLABEUVILLE EPIEZ-SUR-CHIERS GRAND-FAILLY LONGUYON VILLETTE | Du département de la MEUSE à la bifurcation avec la ligne 95 à LONGUYON. | 2 | 250m |

| | | | | |
|---|--|--|---|------|
| LIGNE TGV EST De PARIS à STRASBOURG | BOUXIERES-SOUS-FROIDMONT CHAMPEY-SUR-MOSELLE EPLY LESMENILS JAULNY PONT-A-MOUSSON PRENY THIAUCOURT-REGNIEVILLE VANDIERES XAMMES | Du département de la MEUSE au département de la MOSELLE | 1 | 300m |
|---|--|--|---|------|

II / VOIES EN PROJET

Aucune voie en projet pour le département de MEURTHE-ET-MOSELLE.

ANNEXE 2

LISTE DES COMMUNES CONCERNEES PAR
LE CLASSEMENT SONORE
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES FERROVIAIRES
DE MEURTHE-ET-MOSELLE

- 1 ABBEVILLE-LES-CONFLANS
- 2 AFFLEVILLE
- 3 AINGERAY
- 4 ARNAVILLE
- 5 ART-SUR-MEURTHE
- 6 AUBOUE
- 7 AUTREVILLE-SUR-MOSELLE
- 8 BAGNEUX
- 9 BARISEY-AU-PLAIN
- 10 BARISEY-LA-COTE
- 11 BAYONVILLE-SUR-MAD
- 12 BELLEVILLE
- 13 BEUVEILLE
- 14 BLAINVILLE-SUR-L'EAU
- 15 BLENOD-LES-PONT-A-MOUSSON
- 16 BLENOD-LES-TOUL
- 17 BOUILLONVILLE
- 18 BOUXIERES-AUX-DAMES
- 19 BOUXIERES-SOUS-FROIDMONT
- 20 BULLIGNY
- 21 CHAMBLEY-BUSSIERES
- 22 CHAMPEY-SUR-MOSELLE
- 23 CHAMPIGNEULLES
- 24 CHARENCY-VEZIN
- 25 CHARMES-LA-COTE
- 26 CHOLOY-MENILLOT
- 27 COLMEY-FLABEUVILLE J
- 28 CONFLANS-EN-JARNISY
- 29 CREZILLES
- 30 CUSTINES
- 31 DAMELEVIERES
- 32 DIEULOURD
- 33 DOMBASLE-SUR-MEURTHE
- 34 DOMGERMAIN
- 35 ECROUVES
- 36 EPIEZ-SUR-CHIERS
- 37 EPLY
- 38 ESSEY-ET-MAIZERAIS
- 39 EUVEZIN
- 40 FLEVILLE-LIXIERES

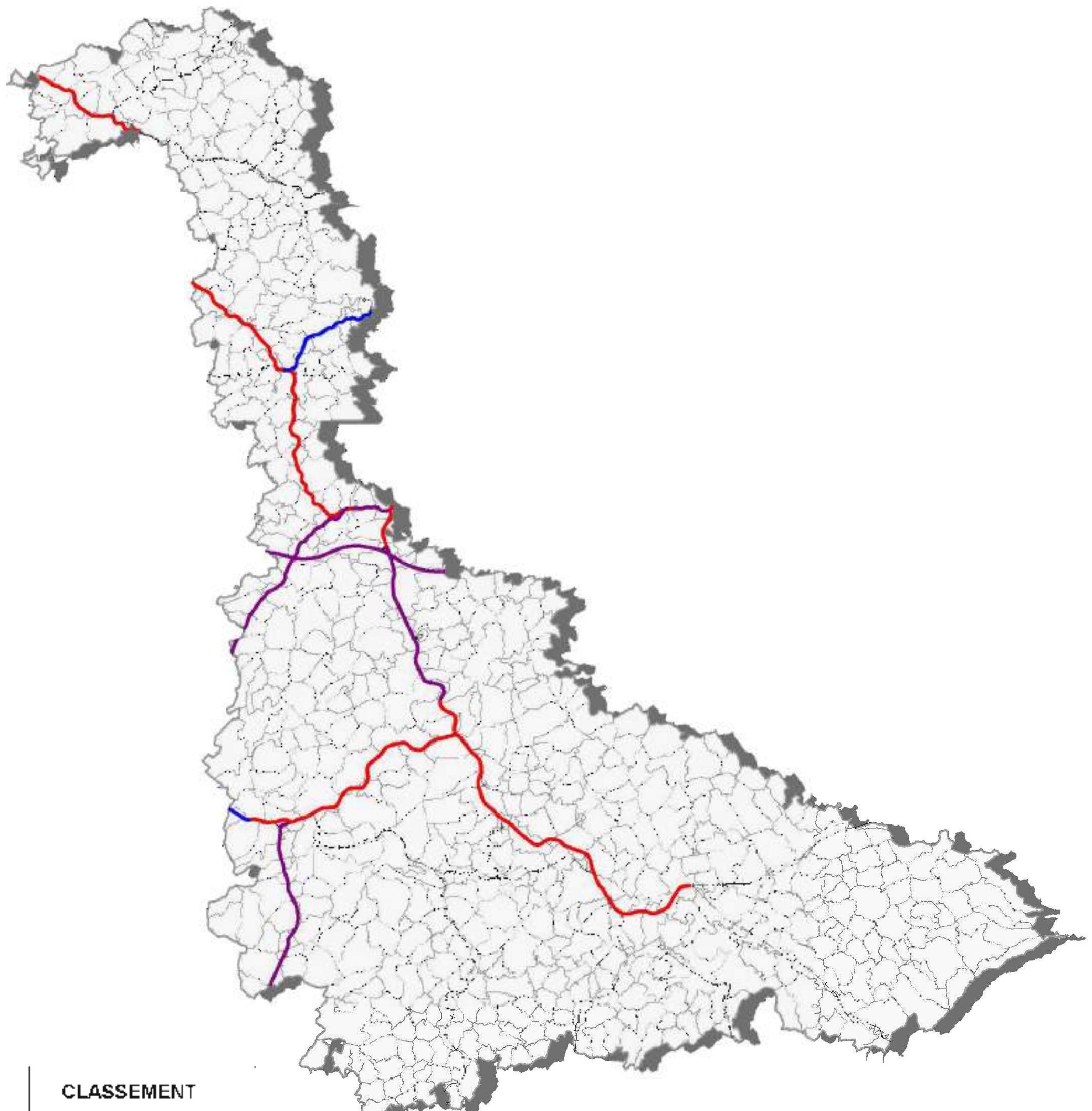
41 FONTENOY-SUR-MOSELLE
42 FOUG
43 FROUARD
44 GIRAUMONT
45 GONDRECOURT-AIX
46 GONDREVILLE
47 GRAND-FAILLY
48 HATRIZE
49 HOMECOURT
50 JARNY
51 JARVILLE-LA-MALGRANGE
52 JAULNY
53 JOEUF
54 LABRY
55 LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY
56 LAY-SAINT-REMY
57 LESMENILS
58 LIVERDUN
59 LOISY
60 LONGUYON
61 LUNEVILLE
62 MAIDIERES
63 MALZEVILLE
64 MARBACHE
65 MARS-LA-TOUR
66 MAXEVILLE
67 MILLERY
68 MOINEVILLE
69 MONT-L'ETROIT
70 MONT-LE-VIGNOBLE
71 MONT-SUR-MEURTHE
72 MOUAVILLE
73 NANCY
74 NORROY-LES-PONT-A-MOUSSON
75 ONVILLE
76 OZERAILLES
77 PAGNY-SUR-MOSELLE
78 PANNE
79 POMPEY
80 PONT-A-MOUSSON
81 PRENY
82 PUXIEUX
83 REHAINVILLER
84 REMBERCOURT-SUR-MAD
85 ROSIERES-AUX-SALINES
86 SAINT-BAUSSANT
87 SAINT-JULIEN-LES-GORZE
88 SAINT-NICOLAS-DE-PORT
89 SAULXURES-LES-VANNES
90 SEICHEPREY

91 THIAUCOURT-REGNIEVILLE
92 THUMEREVILLE
93 TOUL
94 VALLEROY
95 VANELAINVILLE
96 VANDIERES
97 VANDOEUVRE-LES-NANCY
98 VARANGEVILLE
99 VIGNEULLES
100 VILLE-SUR-YRON
101 VILLECEY-SUR-MAD
102 VILLETTTE
103 VILLEY-SAINT-ETIENNE
104 WAVILLE
105 XAMMES

ANNEXE 3

DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES

CARTE DU RESEAU FERROVIAIRE



CLASSEMENT

- CATEGORIE 1
- CATEGORIE 2
- CATEGORIE 3

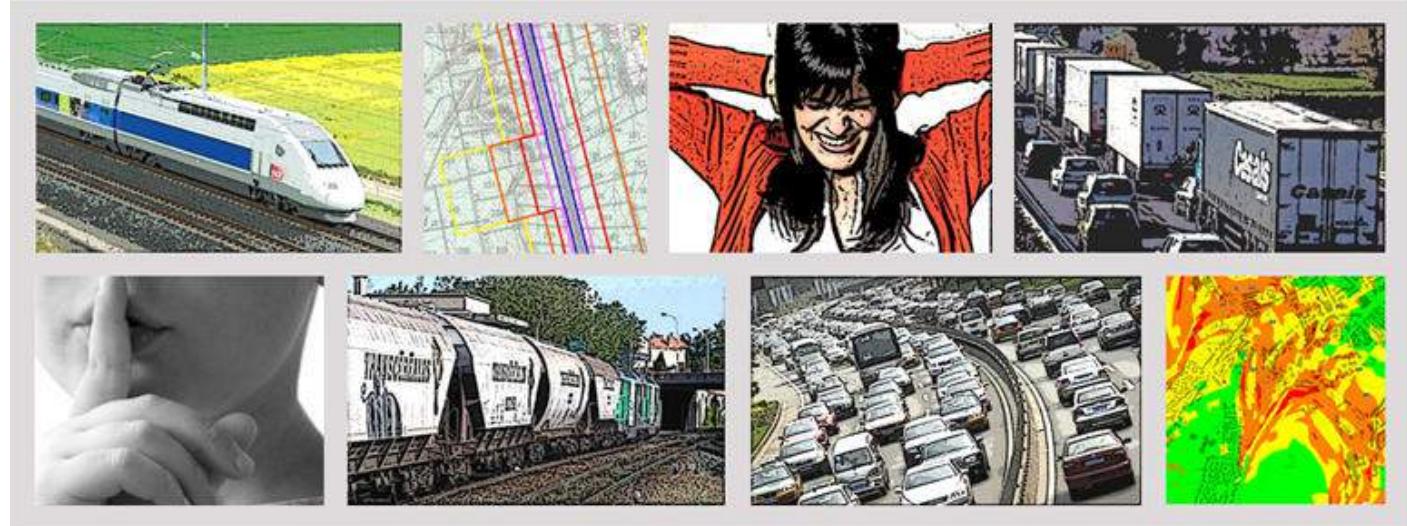


Direction Départementale des Territoires de Meurthe-et-Moselle



PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DE L'ÉTAT

DEPARTEMENT DE MEURTHE-ET-MOSELLE



Plan de prévention du bruit dans l'environnement annexé à l'arrêté préfectoral
N°2012/DDT/TS/051 du 20 juillet 2012

<http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/>

RESUME NON TECHNIQUE

Contexte juridique

La réglementation en matière de bruit des infrastructures de transports terrestres reprise dans le code de l'environnement repose à l'échelon français sur la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement.

L'application de la directive européenne relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement a pour objectifs d'apporter une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit et de préciser les actions prévues pour réduire les nuisances sonores et préserver les zones calmes.

Le présent Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) applicable pour la période 2008-2013 concerne les infrastructures de transports terrestres de Meurthe-et-Moselle. Il s'inscrit dans la continuité de la réalisation des cartes stratégiques de bruit des infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 6 millions de véhicules/an et des infrastructures ferroviaires supportant plus de 60 000 passages/an.

Description des grandes infrastructures

Les tableaux suivants décrivent les grandes infrastructures (routières et ferroviaires) visées par la cartographie, et qui font l'objet du présent PPBE.

Infrastructures routières

| infrastructure | Point de départ | Point d'arrivée | longueur | gestionnaire |
|--|--------------------------|----------------------------|----------|--------------|
| A31 | Echangeur N52 | Limite département Moselle | 53 km | DIR Est |
| A33 | Echangeur A31 | Echangeur N333 | 26 km | |
| A330 | PR.0 (D674) | Echangeur N57 | 10 km | |
| A30 | Echangeur N52 | Limite département Moselle | 3 km | |
| A4 | Commune de Olley | Commune de Auboué | 18 km | SANEF |
| A31 (enclave dans département 88) | Gémonville | Limite département Vosges | 2,5 km | APRR |
| A31 (enclave dans département 88) | Favières | Limite département Vosges | 1,4 km | |
| A31 | Favières | Allain | 6,3 km | |
| RN 57 | Echangeur A330 | Limite département Vosges | 22 km | DIR Est |
| RN 52 | Frontière Belge | Echangeur A30 | 21 km | |
| RN4 secteur est | Echangeur D99 | Echangeur D400 | 5 km | |
| RN4 secteur ouest | Limite département Meuse | Limite département Meuse | 11 km | |
| RN4 (ex RN333) | Echangeur A33 | Echangeur N59 | 12 km | |

Infrastructures ferroviaires

| infrastructure | Point de départ | Point d'arrivée | longueur | gestionnaire |
|------------------|-----------------|-----------------|----------|--------------|
| Ligne N70 | Frouard | Dombasle | 29,3km | RFF |
| Ligne N90 | Belleville | Arnaville | 22,7km | |

La définition d'un point noir du bruit et les objectifs de réduction

La circulaire du 25 mai 2004 rappelle les seuils d'exposition réglementaires pour les différents types de source de bruit sous réserve du respect du critère d'antériorité :

| | Route et/ou ligne à grande vitesse | Voie ferrée conventionnelle |
|-----------------------------|---|------------------------------------|
| LAeq jour (6h – 22h) | 70 | 73 |
| Laeq (22h – 6h) | 65 | 68 |

Les objectifs de réduction fixés par l'État sur son réseau sont fixés à -5dB(A)

Synthèse de la cartographie

Les tableaux suivants synthétisent les résultats de la cartographie des grandes infrastructures (routières et ferroviaires), et qui font l'objet du présent PPBE.

Infrastructures routières

| | infrastructure | Population exposée | Nbr d'établissements de santé | Nbr d'établissements d'enseignement |
|---|-----------------------|---------------------------|--------------------------------------|--|
| LAeq jour > 70dB(A) soit Lden 68dB(A) | A31 | 1200 | 1 | 2 |
| | A33 | 5 | 2 | 0 |
| | A330 | 380 | 0 | 1 |
| | RN52 | 110 | 0 | 0 |
| | A4 concédée | 2 | 0 | 0 |
| | A31 concédée | 0 | 0 | 0 |
| LAeq nuit > 65dB(A) soit Ln 62dB(A) | A31 | 975 | 1 | 2 |
| | A33 | 0 | 2 | 0 |
| | A330 | 0 | 0 | 1 |
| | RN52 | 60 | 0 | 0 |
| | A4 concédée | 2 | 0 | 0 |
| | A31 concédée | 0 | 0 | 0 |
| | RN4 | 0 | 0 | 0 |
| | RN57 | 0 | 0 | 0 |

Infrastructures ferroviaires

| | Nb de personnes exposées jour Laeq > 73 dB(A) soit Lden > 73 dB (A) | Nb de personnes exposées nuit Laeq > 68 dB(A) soit Ln > 65 dB (A) | Nb d'établissements de santé | Nb d'établissements d'enseignement |
|--|---|---|------------------------------|------------------------------------|
| Ligne 70 Frouard Dombasle | 2600 | 2800 | 2 | 3 |
| Ligne 90 Belleville Arnaville | 700 | 900 | 0 | 1 |

Publication des cartographies

Les cartes de bruit sont consultables sur le
[site Internet de la préfecture de Meurthe-et-Moselle](http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/index.php)
(<http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/index.php>)
rubrique Environnement / bruit

Zones calmes

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.

Par nature, les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiques altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en terme de sauvegarde.

Les aires de repos du domaine routier pourraient constituer des zones à enjeux qu'il conviendrait d'aborder dans un prochain PPBE.

Mesures de lutte contre le bruit mises en œuvre au cours des 10 dernières années

Les tableaux suivants récapitulent pour chaque grande infrastructure les mesures de lutte contre le bruit qui ont été mises en œuvre dans les 10 dernières années précédant l'établissement du présent PPBE.

Infrastructures routières

| infrastructure | Mesures |
|-------------------------|---|
| A31 non concédée | - Réalisation de murs et merlons anti-bruit à Custines - Réalisation d'un mur anti-bruit à Dommartin-les-Toul - Mesures de réduction de vitesse |
| A33 | - Réalisation de murs anti-bruit à Vandoeuvre-les-Nancy secteur Brabois - Mesures de réduction de vitesse |
| A330 | - Mesures de réduction de vitesse |
| RN4 | - Déviations de Bénaménil et Blâmont - Réalisation de merlons sur les communes de Hudiviller, Vitrimont, Marainviller, Thiébauménil, Bénaménil et Verdenal |
| RN59 | - Déviations de Saint-Clément et Azerailles - Réalisation de merlons sur les communes de Betaigne, Saint-Clément, Chenevières, et Azerailles |

On peut ajouter le renouvellement périodique des couches de roulement et des joints de chaussées et les mesures de réduction de vitesse du sillon lorrain.

Infrastructures ferroviaires

Dans le cadre du raccordement d'Athus en 2005, des protections par isolement de la façade ont été mis en place sur 20 bâtiments pour un montant de 93000 € TTC.

Les sections de lignes entre Blainville (54) et Epinal (88) et entre Lunéville (54) et Saint-Dié (88) ont été électrifiées. Ces opérations d'électrification des lignes permettent la circulation de matériels roulants électriques moins bruyants que les matériels à traction thermique.

Le remplacement d'ouvrages 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. Dans le département de la Meurthe et Moselle, au cours des dix dernières années, 12 ouvrages métalliques ont fait l'objet d'un changement par des tabliers à poutrelles enrobées sur les communes de Pont-à-Mousson, Jarville-la-Malgrange, Nancy, Frouard, Toul, Sancy, Joppecourt, Laneuveville, Rehainviller, Lunéville et Jarny.

Actions préventives complémentaires

Les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires.

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 et classés par arrêté préfectoral sont tenus de se protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés.

Actions envisagées pour les 5 années à venir

Les tableaux suivants résument les mesures de lutte contre le bruit qui seront mises en œuvre pour chaque grande infrastructure dans les années suivant l'approbation du présent PPBE. Le choix des mesures a été fait en fonction des analyses « coût/avantage » effectuées.

Infrastructures routières

| infrastructure | Mesures | Coût estimé |
|------------------|--|-------------|
| A31 non concédée | Protections phoniques entre Toul et Nancy sur les communes de Dommartin-les-Toul, Gondreville et Velaine-en-Haye | 4,2 M€ |
| | Protections phoniques à Maxéville <i>Phase études</i> | - |
| | Protections phoniques à Champigneulles <i>Phase études</i> | - |
| | Protection phonique à Maxéville et Laxou quartier Champ-le-Boeuf | 3,8 M€ |
| A33 | Protection phonique à Ville-en-Vermois | 1,9 M€ |
| A330 | Protection phonique à Vandoeuvre-les-Nancy <i>Phase études</i> | - |
| RN52 | Protections phoniques entre Crusnes et Mexy sur la commune de Villers la Montagne | 660 K€ |
| | Protections phoniques entre Crusnes et Mexy sur les communes de Mexy, Haucourt-Moulaine <i>Phase études</i> | - |

En matière d'isolations de façades les actions sont les suivantes :

- le recensement exhaustif des PNB du réseau et la détermination de l'isolation par façade et par étage
- le diagnostic acoustique et thermique intérieur des logements PNB.

Infrastructures ferroviaires

RFF et l'ADEME au travers d'un accord cadre de partenariat, RFF et l'État au travers du contrat de performance d'autre part, ont mis en œuvre un plan bruit pour résorber les points noirs bruit ferroviaire.

Cet accord cadre 2009-2011 ne prévoit pas d'actions de résorption dans le département de Meurthe et Moselle. Le PPBE comme les cartes de bruit doit être réexaminé et actualisé tous les cinq ans. Lors de la future échéance, il pourra intégrer de nouvelles mesures de réduction et de résorption (écrans/isolement de façade).

Par ailleurs, la prise en compte du bruit ferroviaire est abordé dans les opérations d'entretien et dans la participation active de RFF aux programmes de recherche et développement au niveau national et européen pour trouver des solutions innovantes.

Les trains régionaux sont renouvelés progressivement par du matériel moins bruyant. La voie ballast sur 21 km entre Lunéville et Héming a été renouvelée en 2009.

Impact des mesures

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée. Il est par contre possible d'évaluer l'efficacité de certaines actions curatives :

| Mesure programmée ou envisagée | Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln | Nombre d'établissements sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln |
|---------------------------------------|---|---|
| Écrans et modelés | 102 | 2 écoles |
| Isolations de façades | 0 | 0 |

Consultation publique

Conformément à la directive européenne 2002/49/CE, le présent PPBE sera soumis à la consultation du public pendant deux mois (article 6 de la directive).

Le public a été informé de l'ouverture de la consultation par voie de presse quinze jours avant le début de celle-ci.

La consultation du public relative au PPBE de l'Etat s'est déroulée du 09 mai 2012 au 10 juillet 2012.

Un registre a été ouvert à la direction départementale des territoires (DDT) à la cité administrative – 45 rue Sainte Catherine à Nancy, ainsi que dans ses pôles relais de Briey, Lunéville et Toul pour être mis à la disposition du public pendant deux mois.

Parallèlement, le PPBE a été rendu accessible sur le site Internet de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

A l'issue de ce délai de deux mois il a été constaté qu'aucune observation n'a été formulée par le public sur le projet.

En conséquence, le projet de PPBE a été arrêté par le préfet le 20 juillet 2012. Il a été publié au recueil des actes administratifs et, est consultable sur le site Internet de la préfecture (rubrique Environnement / Bruit).

SOMMAIRE

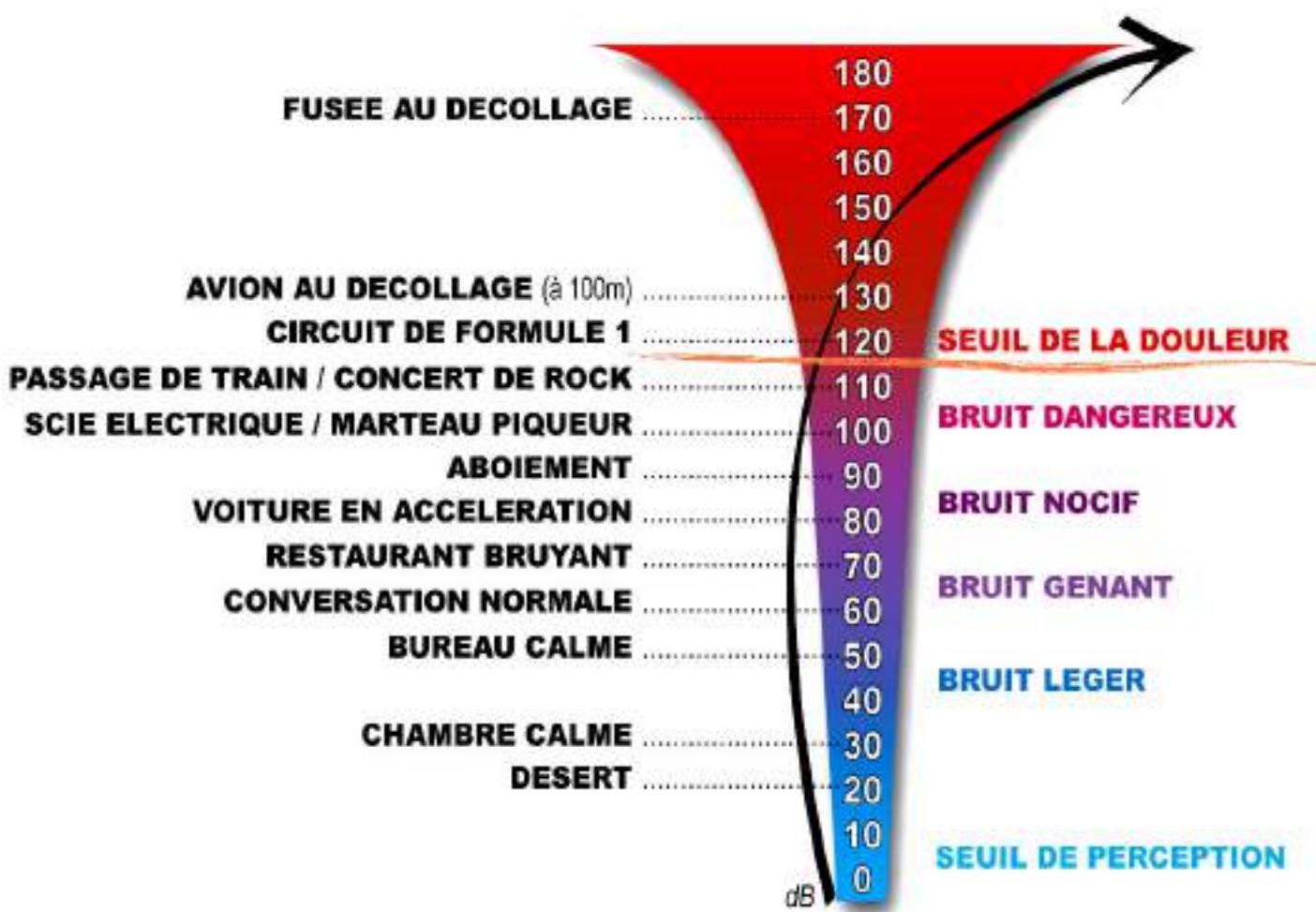
| | |
|---|-----------|
| I - INTRODUCTION | 14 |
| II - LE CONTEXTE A LA BASE DE L'ETABLISSEMENT DU PPBE | 16 |
| II.1 - LA REGLEMENTATION FRANCAISE | 16 |
| II.2 - LA REGLEMENTATION EUROPEENNE | 17 |
| II.3 - COHERENCE ENTRE LES REGLEMENTATIONS | 17 |
| III - LA DEMARCHE MISE EN ŒUVRE POUR LE PPBE DE L'État | 18 |
| III.1 - LES INFRASTRUCTURES CONCERNEES PAR LE PPBE | 19 |
| III.1.1 - LES VOIES ROUTIERES NATIONALES CARTOGRAPHIEES | 20 |
| III.1.2 - LES VOIES FERROVIAIRES CARTOGRAPHIEES | 22 |
| III.2 - LES PRINCIPAUX RESULTATS DU DIAGNOSTIC | 23 |
| III.2.1 - LES CARTES DE BRUIT | 23 |
| III.2.2 - LES SITUATIONS D'EXPOSITION ROUTIERE | 26 |
| III.2.2.a - AUTOROUTES NON CONCEDEES ET ROUTES NATIONALES | 26 |
| III.2.2.b - AUTOROUTE A4 CONCEDEE SANEF | 28 |
| III.2.2.c - AUTOROUTE A31 CONCEDEE APRR | 28 |
| III.2.3 - LES SITUATIONS D'EXPOSITION FERROVIAIRES | 28 |
| III.2.4 - LES POPULATIONS EXPOSEES | 28 |
| III.2.4.a - RESEAU ROUTIER | 28 |
| III.2.5 - RESEAU FERROVIAIRE | 29 |
| III.2.6 - LES PRINCIPALES SITUATIONS DE MULTI-EXPOSITION | 30 |
| III.2.6.a - MULTI EXPOSITION ROUTE / ROUTE | 30 |
| III.2.6.b - MULTI EXPOSITION ROUTE / FER | 31 |
| IV - LES OBJECTIFS EN MATIERE DE REDUCTION DU BRUIT | 31 |
| V - LA PRISE EN COMPTE DES « ZONES CALMES » | 33 |

| | |
|---|------------------|
| VI - LA DESCRIPTION DES MESURES REALISEES, ENGAGEES OU PROGRAMMEES..... | <u>33</u> |
| VI.1 - LES MESURES DE PREVENTION OU DE REDUCTION ARRETEES DEPUIS 1998..... | <u>33</u> |
| VI.1.1 - LA PROTECTION DES RIVERAINS INSTALLES EN BORDURE DES VOIES NOUVELLES | 34 |
| VI.1.2 - LA PROTECTION DES RIVERAINS QUI S'INSTALLENT EN BORDURE DES VOIES EXISTANTES | 34 |
| VI.1.2.a - <i>LE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET FERROVIAIRES.....</i> | 34 |
| VI.1.3 - LES AUTRES MESURES ENGAGEES : | 35 |
| VI.1.3.a - <i>RESEAU ROUTIER NON CONCEDE</i> : | 35 |
| VI.1.3.b - <i>RESEAU ROUTIER CONCEDE</i> : | 40 |
| VI.1.3.c - <i>RESEAU FERROVIAIRE</i> | 41 |
| VI.2 - LES ACTIONS PREVUES AU PRESENT PPBE | <u>42</u> |
| VI.2.1 - ACTIONS CURATIVES | 42 |
| VI.2.1.a - <i>RESEAU ROUTIER NON-CONCEDE</i> | 42 |
| VI.2.1.b - <i>RESEAU ROUTIER CONCEDE</i> | 45 |
| VI.2.1.c - <i>RESEAU FERROVIAIRE</i> | 45 |
| VI.2.2 - ACTIONS PREVENTIVES COMPLEMENTAIRES | 45 |
| VI.2.2.a - <i>RESEAU ROUTIER NON CONCEDE</i> | 45 |
| VI.2.2.b - <i>RESEAU ROUTIER CONCEDE</i> | 47 |
| VI.2.2.c - <i>RESEAU FERROVIAIRE</i> | 47 |
| VII - FINANCEMENT DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES..... | <u>48</u> |
| VII.1 - RESEAU ROUTIER NON CONCEDE..... | <u>49</u> |
| VII.1.1 - ECRANS ET MODELES : | 49 |
| VII.1.2 - ISOLATION DE FACADES : | 50 |
| VII.2 - RESEAU ROUTIER CONCEDE..... | <u>50</u> |
| VII.3 - RESEAU FERROVIAIRE | <u>50</u> |
| VIII - JUSTIFICATION DU CHOIX DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES | <u>51</u> |
| IX - L'IMPACT DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES SUR LES POPULATIONS..... | <u>52</u> |
| IX.1 - RESEAU ROUTIER NON CONCEDE..... | <u>52</u> |
| IX.2 - RESEAU ROUTIER CONCEDE..... | <u>52</u> |
| IX.3 - RESEAU FERROVIAIRE | <u>52</u> |

| | |
|---|-----------|
| ANNEXE 1 : LES DIFFERENTS TYPES DE PROTECTION..... | 54 |
| LES PROTECTIONS A LA SOURCE..... | 54 |
| LES TRAITEMENTS DE FACADES | 54 |
| COUTS DES PROTECTIONS | 55 |
| ANNEXE 2 : TRAVAUX DE REDUCTION DU BRUIT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES...56 | |
| LE BRUIT DE L'INFRASTRUCTURE | 56 |
| LA RESORPTION DES SITUATIONS CRITIQUES SUR LE RESEAU EXISTANT | 56 |
| LES SOLUTIONS TRADITIONNELLES DE REDUCTION DU BRUIT FERROVIAIRE | 56 |
| LES SOLUTIONS DE REDUCTION DU BRUIT FERROVIAIRE INNOVANTES | 59 |

NOTE CONCERNANT LA CONSULTATION DU PUBLIC**GLOSSAIRE**

I - INTRODUCTION

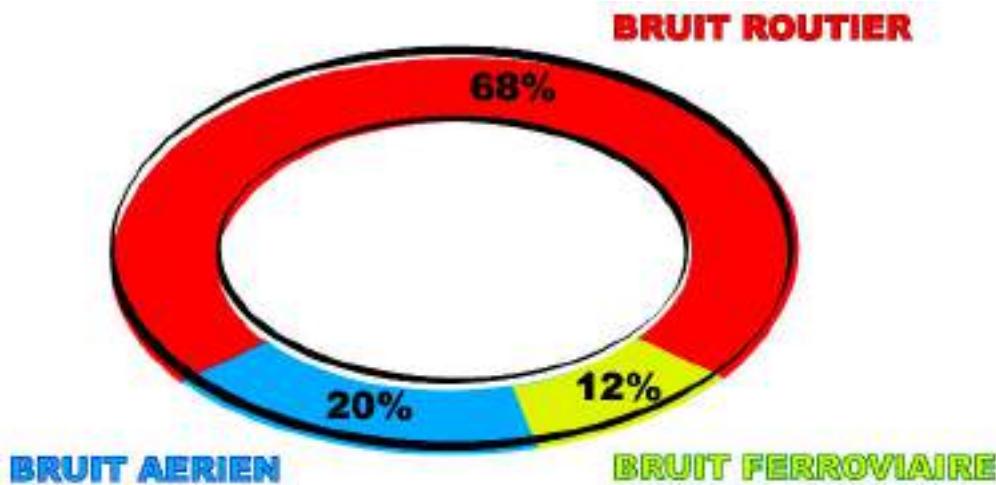


Le bruit généré par les transports et les activités, notamment industrielles, est l'un des principaux enjeux environnementaux en Europe et les plaintes formulées à ce sujet sont toujours plus nombreuses. On estime qu'environ 20% de la population en Europe, soit environ 80 millions de personnes, souffrent de niveaux de bruit jugés inacceptables par les scientifiques et les experts de la santé (source du Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions).

Le bruit peut constituer une réelle atteinte à la santé. Pour l'Organisation mondiale de la santé notamment, les effets du bruit ne se limitent pas à la perturbation des communications ou à une dégradation de l'acuité auditive. Ils peuvent aller jusqu'à la perturbation du sommeil, l'hypertension artérielle, la réduction du champ de vision, et l'irritation nerveuse occasionnant fatigue et dépression. En outre, 170 millions de personnes environ vivent dans des zones où le bruit, moins intense, atteint toutefois des niveaux sérieusement perturbateurs (source du Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions).

Le coût externe environnemental de l'exposition au bruit des transports s'élevait, en 2000, à près de 45 milliards d'euros, soit 7% de l'ensemble des coûts externes environnementaux des transports. 95% des coûts externes dus au bruit sont imputables aux transports routier (80%) et aérien (15%) (source CERTU).

Le bruit des transports terrestres provient pour près de 70% du trafic routier (source ADEME).



Ces constatations ont conduit l'ensemble des pays de l'Union européenne à fonder une politique commune en matière de bruit dans l'environnement, laquelle a conduit à l'adoption de la directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002.

Dans certains pays, ces dispositions constituent les premiers pas en matière de lutte contre le bruit. En France, où ces prises de conscience sont un peu plus anciennes, une tradition de lutte contre le bruit est déjà bien installée et la directive donne l'occasion de la compléter.

Auparavant, il convient de rappeler que dans notre pays, les pratiques professionnelles correspondantes se sont constituées progressivement au cours de ces trente dernières années, au fil de quelques grandes étapes législatives, réglementaires et politiques, parmi lesquelles les renforcements successifs des conditions d'homologation des véhicules et matériels bruyants avant mise sur le marché, ou encore les dispositions préventives introduites par la loi Bruit du 31 décembre 1992, permettant de mieux tenir compte du bruit dans les futurs aménagements ou constructions.

Si ces mesures ambitieuses permettent de préserver l'avenir, elles ne répondent toutefois pas complètement aux insatisfactions déjà présentes sur le territoire, compte tenu de l'ampleur des aménagements existants et des évolutions parfois contradictoires de la société : les attentes environnementales de la société civile s'affirment de plus en plus fortement et dans le même temps les besoins en terme de déplacement ne cessent de s'accroître.

Pour tenter de pallier ces difficultés, les gouvernements ont donc été amenés à se doter d'une politique de résorption des Points Noirs du Bruit (PNB), politique réaffirmée par la secrétaire d'Etat chargée de l'écologie Chantal JOUANNO dans son communiqué de presse du 8 juillet 2010.

La mise en œuvre de la directive européenne devrait permettre de renforcer et d'étendre ces dispositifs.

La première phase a consisté à cartographier l'exposition au bruit afin d'en informer le public avant de fonder les prochaines actions à mener. Sa déclinaison à travers l'organisation décentralisée des pouvoirs publics devrait permettre aux différentes autorités concernées de se doter des outils les plus appropriés, en les adaptant à la fois à leurs territoires et à leurs moyens, afin de répondre au mieux aux attentes de la population.

Ces cartes de bruit fondent les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) qui visent à prévenir et/ou réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones calmes.

Les PPBE comprennent une liste de mesures établie en accord avec les autorités chargées de les mettre en œuvre et les éléments budgétaires correspondant. Ils sont établis au terme d'une participation du public et d'une consultation des communes concernées.

II - LE CONTEXTE A LA BASE DE L'ETABLISSEMENT DU PPBE

La réglementation en matière de bruit des transports terrestres repose à l'échelon de la France sur la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit introduite dans le code de l'environnement au livre V, titre VII, chapitre 1er « Lutte contre le bruit » et à l'échelon européen sur la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

II.1 - LA REGLEMENTATION FRANCAISE

La politique de la France pour réduire les nuisances sonores engagée depuis 1992 a été renforcée par la grenelle de l'environnement. Elle s'articule autour de trois lignes directrices :

- Le classement sonore des voies bruyantes et la définition des secteurs où l'isolation des locaux doit être renforcée.

Le classement sonore des voies bruyantes concerne les infrastructures de transports terrestres suivantes :

- les voies routières dont le trafic est supérieur à 5000 véhicules par jour
- les lignes ferroviaires où circulent plus de 50 trains par jour
- les transports en commun urbains dont la circulation est supérieure à 100 véhicules par jour (ne concerne pas la Meurthe-et-Moselle).

Il détermine les secteurs affectés par le bruit qui sont reportés dans les POS/PLU, les niveaux sonores que les constructeurs doivent prendre en compte et les isolements de façade requis.

Il définit pour les bâtiments à construire situés dans ces secteurs l'isolation acoustique minimum contre le bruit extérieur à appliquer. Les prescriptions sont fixées par l'article L.571-10 du code de l'environnement, les articles R. 571-32 à R. 571-43 du code de l'environnement, l'arrêté du 30 mai 1996 et les circulaires des 25 juillet 1996 et 12 décembre 1997.

- La prise en compte du bruit lors de la construction ou la modification significative d'infrastructures.

Ainsi, les maîtres d'ouvrage d'infrastructures doivent prendre en compte les nuisances sonores dans la construction de voies nouvelles et la modification significative de voies existantes, et s'engager à ne pas dépasser des valeurs seuils de niveaux sonores.

Ces prescriptions sont fixées par les articles L 571-9 et R. 571-44 à R. 571-52 du code de l'environnement, l'arrêté du 5 mai 1995 et la circulaire du 12 décembre 1997.

- L'observatoire du bruit et la résorption des PNB des transports terrestres.

C'est l'objet des circulaires des 12 juin 2001 et 25 mai 2004 qui prévoient notamment la mise en place, dans chaque département, d'un observatoire du bruit destiné à recenser les zones de bruit critique, identifier les PNB et déterminer les actions hiérarchisées de résorption à envisager.

II.2 - LA REGLEMENTATION EUROPEENNE

Le dispositif législatif du code de l'environnement en matière de bruit (livre V, titre VII chapitre 1^{er}) « lutte contre le bruit ») a été conforté par la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement qui définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement, directive transposée en droit français dans le code de l'environnement, livre V, titre VII chapitre II « Evaluation, prévention et réduction du bruit dans l'environnement ».

Cette approche est basée sur une cartographie stratégique de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de PPBE au niveau local visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones calmes.

Les cartes de bruit stratégiques doivent être réalisées avant le 30 juin 2007 pour les routes dont le trafic est supérieur ou égal à 6 millions de véhicules par an (seuil réduit à 3 millions de véhicules à échéance du 30 juin 2012) et pour les grandes infrastructures ferroviaires de plus de 60000 passages de trains par an (seuil réduit à 30000 passages de trains par an avant le 30 juin 2012).

Les PPBE correspondants doivent être réalisés avant le 30 juin 2012 et le 18 juillet 2013.

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 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. En ce qui concerne les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national, les cartes de bruit et le PPBE sont arrêtés par le Préfet, selon les conditions précisées par la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et par l'instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des PPBE relevant de l'état et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières.

II.3 - COHERENCE ENTRE LES REGLEMENTATIONS

L'observatoire du bruit a été conçu sur la base d'un pré-zonage établi à partir des empreintes identifiées au classement sonore.

De même, conformément à la circulaire du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des PPBE, les diagnostics issus des cartes de bruit ont été superposés avec ceux issus des observatoires du bruit pour en déduire les zones et les bâtiments à traiter.

III - LA DEMARCHE MISE EN ŒUVRE POUR LE PPBE DE L'État

Le groupe de travail technique chargé de la rédaction du PPBE de l'État en Meurthe-et-Moselle, animé par Yann TABERKANE chef de l'unité Bruit, Publicité, Qualité de l'air et Patrice REBOUCHÉ, chargé d'études bruit, à la Direction Départementale des Territoires de Meurthe-et-Moselle, assisté par Catherine LAMOUROUX KUHN et Loïc TOUSSAINT du Centre d'Études Techniques de l'Équipement de l'Est (CETE de l'Est) de Strasbourg, a réuni régulièrement l'ensemble de ces services.

Ont plus particulièrement participé à la rédaction du PPBE de Meurthe-et-Moselle :

| | | |
|-----------------------------|--|---|
| Marylise FLEURY | DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT DE LORRAINE (DREAL Lorraine) |  |
| Jean-Marie SMOL | | |
| Véronique CARPENTIER | DIRECTION INTERDÉPARTEMENTALE DES ROUTES EST (DIR-EST) |  |
| Julien LOISELAY | RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE (RFF) |  |
| Benoît KLEIN | COMMUNAUTÉ URBAINE DU GRAND NANCY (CUGN) |  |
| Laurent MASSON | CONSEIL GÉNÉRAL DE MEURTHE-ET-MOSELLE (CG54) |  |
| Xavier HARDY | AUTOROUTES PARIS-RHIN-RHÔNE (APRR) |  |
| Damien CERCEUIL | SOCIÉTÉ DES AUTOROUTES DU NORD ET DE L'EST DE LA FRANCE (SANEF) |  |

L'élaboration du PPBE a été menée en quatre étapes :

• **Une première phase de diagnostic** a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations dans l'objectif d'identifier les Zones de Bruit Critiques (ZBC) c'est-à-dire les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006. Ce diagnostic s'est basé essentiellement sur la synthèse des résultats disponibles dans les observatoires départementaux du bruit en les comparant aux données issues des cartes de bruit stratégiques arrêtées par le préfet.

Cette phase a notamment mis en évidence des populations en situation de multi-exposition (route/route, route/fer) sur lesquelles une attention toute particulière a été portée.

• **A l'issue la phase d'identification** de toutes les zones considérées comme bruyantes, et après avoir effectué l'inventaire des opérations réalisées depuis 10 ans, une seconde phase 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 PPBE (5 années), mais aussi les études complémentaires nécessaires et prévues sur cette même période pour poursuivre l'action.

- **A partir des propositions** faites par les différents gestionnaires, un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées a été présenté en comité départemental de suivi des cartes et des PPBE et à l'ensemble des organismes et collectivités concernés.

Le projet de PPBE a ensuite été mis à la consultation du public entre le 09 mai 2012 et le 10 juillet 2012. Un registre a été ouvert à la direction départementale des territoires (DDT) à la cité administrative – 45 rue Sainte Catherine à Nancy, ainsi que dans ses pôles relais de Briey, Lunéville et Toul, et mis à disposition du public pendant deux mois. Parallèlement, le PPBE a été rendu accessible sur le site Internet de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

- A l'issue de cette consultation, la Direction Départementale des Territoires a établi une synthèse des observations du public, l'a soumise pour suite à donner aux différents gestionnaires et l'a présentée en comité départemental de suivi des cartes et des PPBE.

Le document final, accompagné d'une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée constitue le présent PPBE arrêté par le préfet de Meurthe-et-Moselle.

III.1 - LES INFRASTRUCTURES CONCERNEES PAR LE PPBE

Dans le département de Meurthe-et-Moselle, les cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures de transports ont été approuvées par le préfet par les arrêtés suivants :

INFRASTRUCTURES ROUTIERES :

- Autoroutes non concédées et routes nationales

Arrêté N°2008/DDE/013/TBSC du 30 juin 2008

- Autoroute A4 concédée

Arrêté N°2008/DDE/022/TBSC du 24 décembre 2008

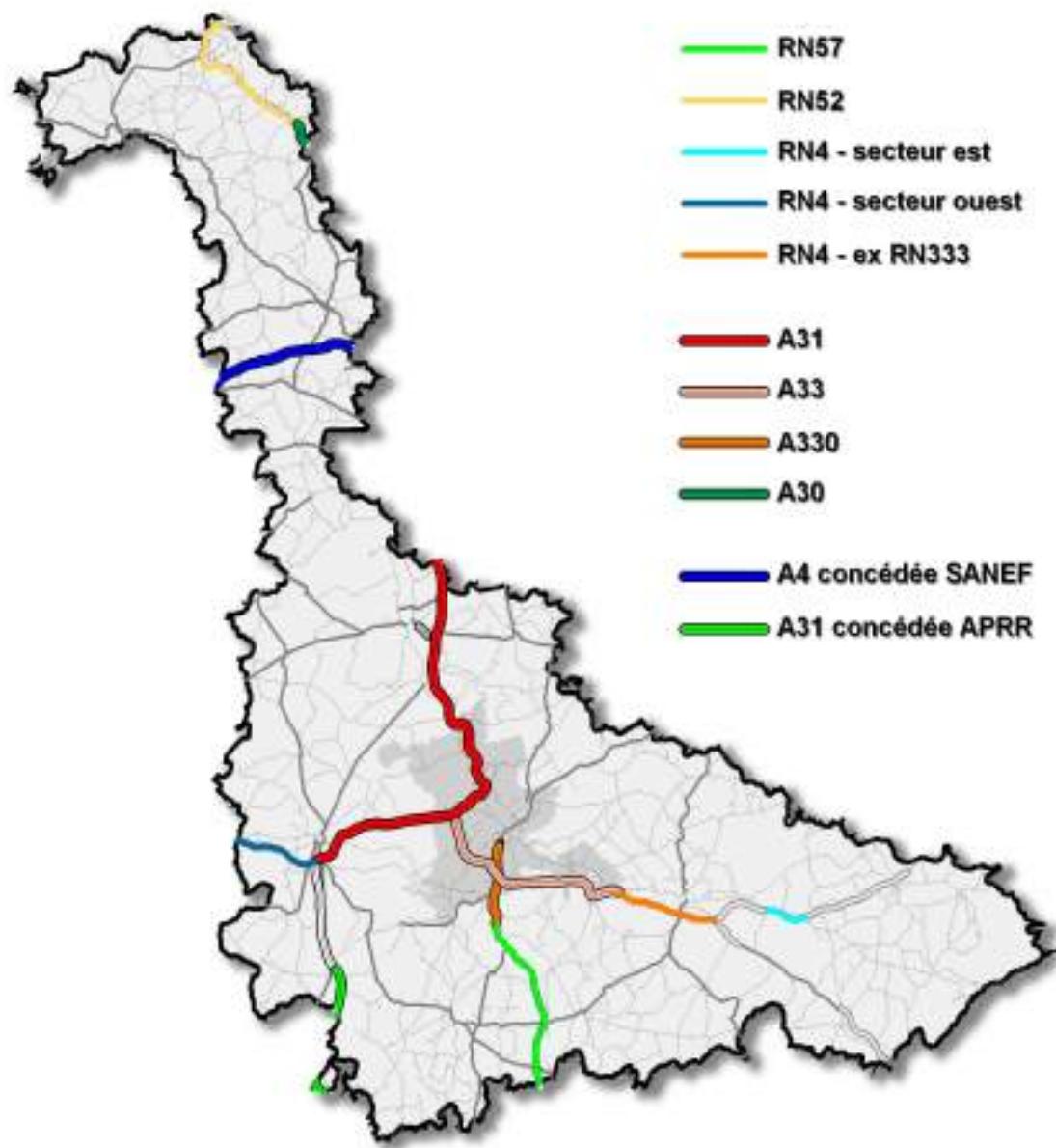
- Autoroute A31 concédée

Arrêté N°2008/DDE/022/TBSC du 24 décembre 2008

INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES :

- Arrêté N°2009/DDEA/TS/012 du 18 juin 2009

III.1.1 - LES VOIES ROUTIERES NATIONALES CARTOGRAPHIEES



LES ROUTES NATIONALES :

| Route | Longueur (km) | Début | Fin |
|----------------------------|---------------|--------------------------|-----------------------|
| RN57 | 21,929 | Échangeur A330 | Limite départ. Vosges |
| RN52 | 21,273 | Frontière belge | Échangeur A30 |
| RN4 - secteur est | 4,777 | Échangeur D99 | Échangeur D400 |
| RN4 - secteur ouest | 10,554 | Limite département Meuse | Échangeur A31 |
| RN4 - ex RN333 | 12,279 | Échangeur A33 | Échangeur N59 |

LES AUTOROUTES NON CONCEDEES :

| Route | Longueur (km) | Début | Fin |
|-------|---------------|---------------|------------------------|
| A31 | 53,210 | Échangeur N52 | Limite départ. Moselle |
| A33 | 26,478 | Échangeur A31 | Échangeur N333 |
| A330 | 9,705 | PR.0 (D674) | Échangeur N57 |
| A30 | 2,973 | Échangeur N52 | Limite départ. Moselle |

AUTOROUTE A4 CONCEDEE SANEF :

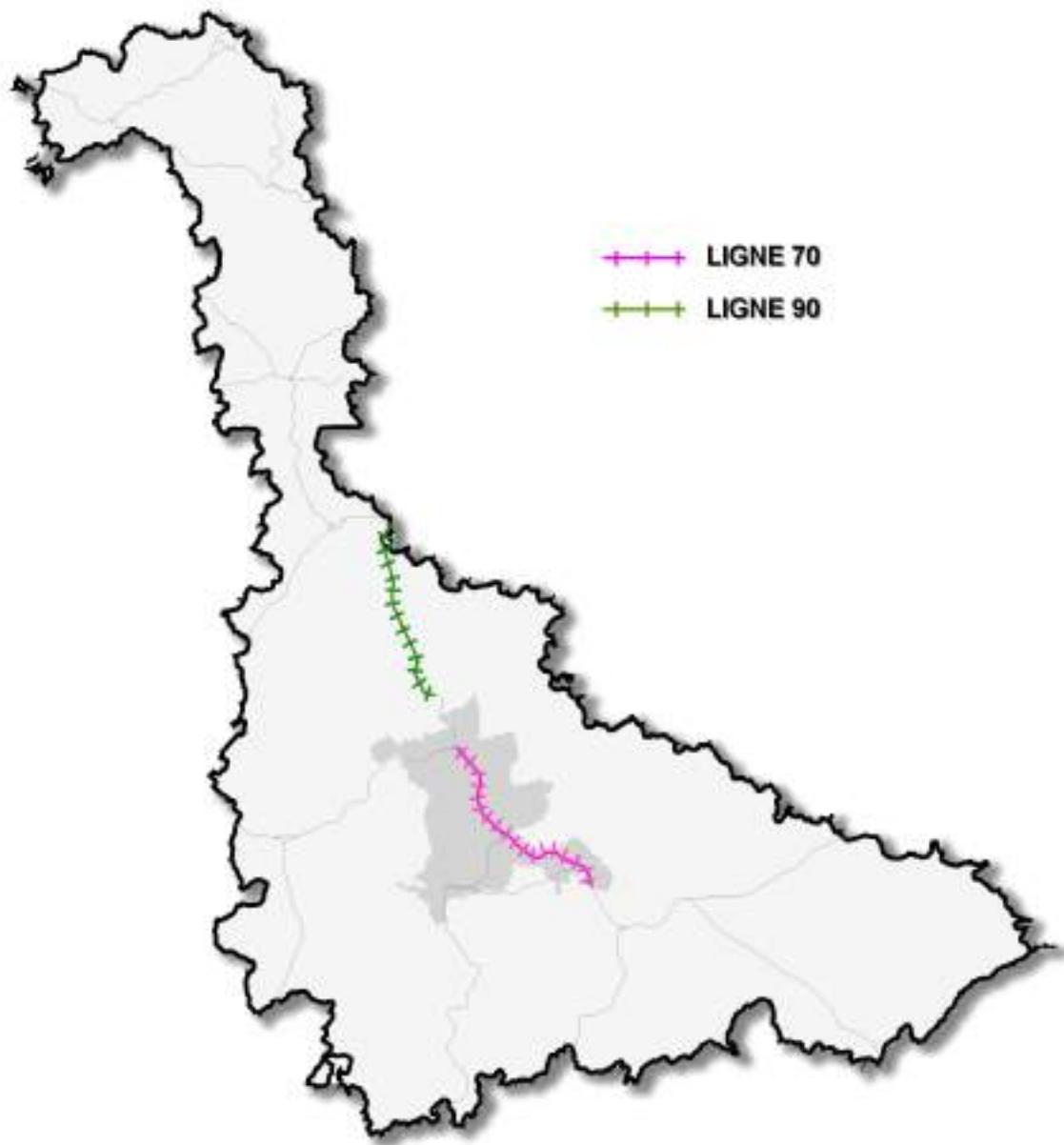
| Route | Longueur (km) | Début | Fin |
|-------|---------------|------------------|-------------------|
| A4 | 18,000 | Commune de Olley | Commune de Auboué |

AUTOROUTE A31 CONCEDEE APRR :

| Route | Longueur (km) | Début | Fin |
|------------------------------|---------------|------------|------------------------|
| A31 (enclave dans dpt 88) | 2.5 km | Gémonville | Limites départ. Vosges |
| A31 (enclave dans dpt 88) | 1.4 km | Favières | Limites départ. Vosges |
| A31 | 6.3 km | Favières | Allain |
| A31 (*) | 13.6 km | Allain | Toul |

(*) Section n'ayant pas fait l'objet de cartographie au format européen car concernée par la seconde échéance (TMJA < 16400 véhicules/jour).

III.1.2 - LES VOIES FERROVIAIRES CARTOGRAPHIEES



| Arc | Ligne | Longueur | PKR Début | PKR Fin |
|-----------|---|----------|-----------|---------|
| 178 à 183 | N70 entre Frouard (raccordement des lignes venant de Metz et Paris) et Dombasle-sur-Meurthe | 29,3 km | 343+385 | 370+143 |
| 261 à 265 | N90 entre Belleville et Arnaville | 22,7 km | 351+572 | 372+785 |

III.2 - LES PRINCIPAUX RESULTATS 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 calmes.

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 routières et ferroviaires ; les secteurs subissant du bruit excessif nécessiteront un diagnostic complémentaire.

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union européenne Lden (pour le jour) et Ln (pour la nuit).

L'indicateur Lden (Level day-evening-night) associe des niveaux de bruit moyens sur les trois périodes que sont la journée, la soirée et la nuit, en pondérant le niveau de bruit moyen de chaque période en fonction de la sensibilité de cette période. L'indicateur Ln (Level night) ne prend en compte que le niveau du bruit moyen la nuit.

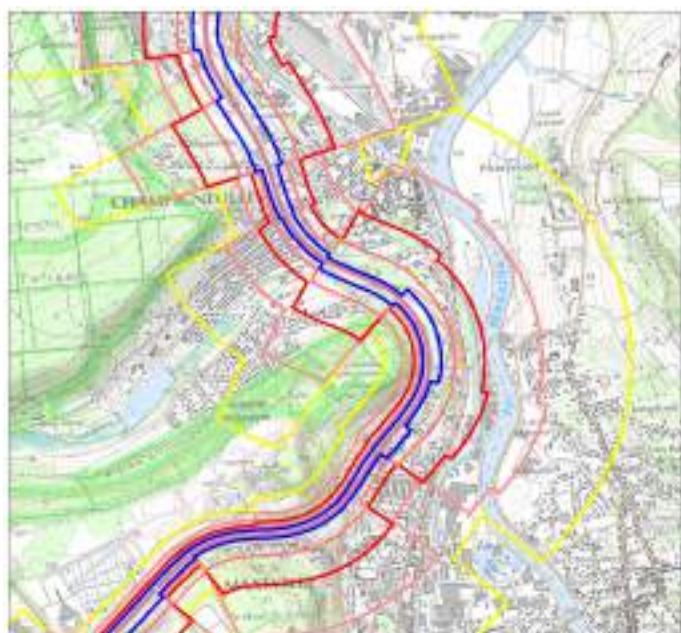
Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

Le principal intérêt des cartes de bruit arrêtées réside dans une représentation en profondeur (mise en évidence des isophones 55dB(A) en Lden et 50dB(A) en Ln), dans l'identification des territoires les plus exposés, là où se concentrent les risques d'effet sur la santé, et selon des critères objectifs et cohérents appliqués à de vastes territoires.

III.2.1 - LES CARTES DE BRUIT

Il existe quatre types de cartes stratégiques :

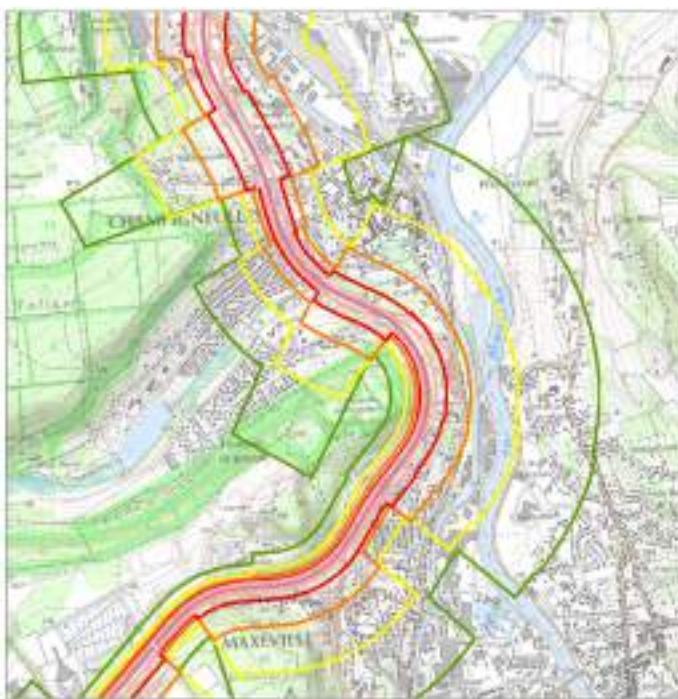
LES CARTES DE TYPE A : Zones exposées au bruit - courbes isophones



Carte de type A
Indicateur Lden (période de 24H)
Paliers de 5 en 5dB(A)
à partir de 55dB(A)

Niveaux sonores

| |
|-------------------|
| Isophone 55 dB(A) |
| Isophone 60 dB(A) |
| Isophone 65 dB(A) |
| Isophone 70 dB(A) |
| Isophone 75 dB(A) |

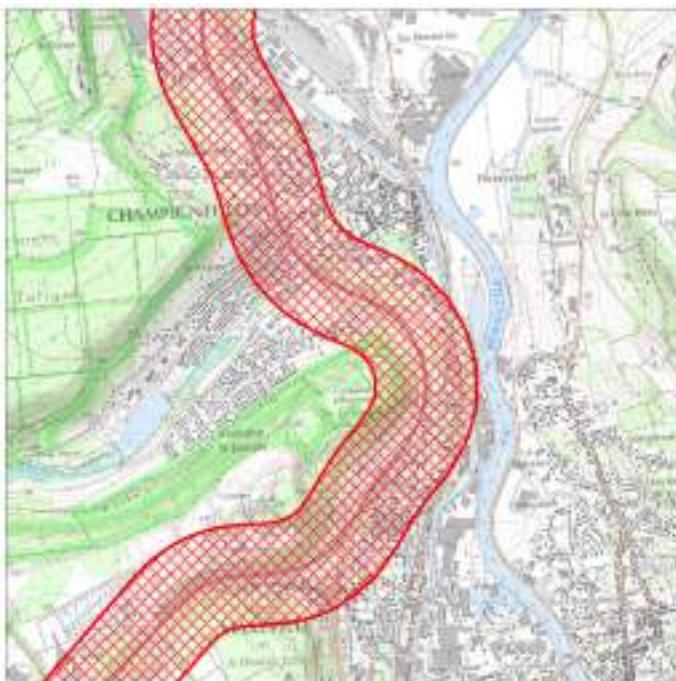


Carte de type A
Indicateur Ln (période nocturne)
Paliers de 5 en 5dB(A) à partir de 50dB(a)

Niveaux sonores

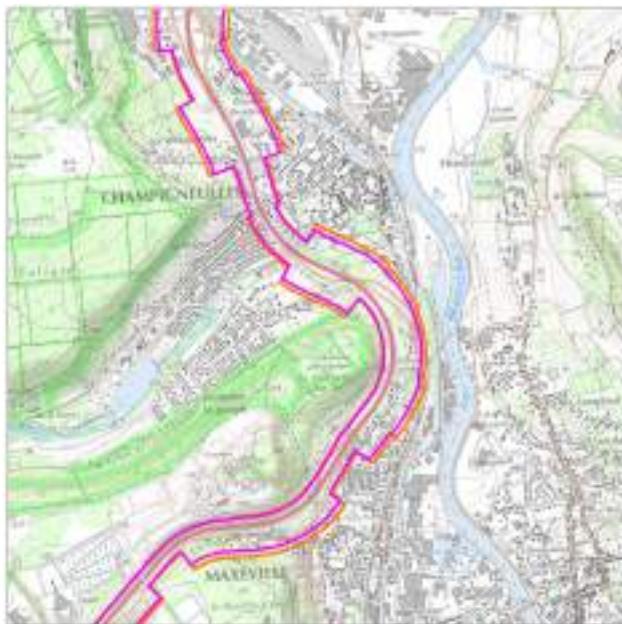
| |
|-------------------|
| Isophone 50 dB(A) |
| Isophone 55 dB(A) |
| Isophone 60 dB(A) |
| Isophone 65 dB(A) |
| Isophone 70 dB(A) |

LES CARTES DE TYPE B :



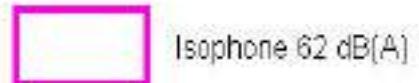
Secteurs affectés par le bruit en référence au classement sonore des infrastructures

LES CARTES DE TYPE C :



Identification des zones où les seuils sont dépassés - indicateur $Lden > 68 \text{dB}$ et $Ln > 62 \text{dB}$

Indicateur Ln



Indicateur $Lden$



LES CARTES DE TYPE D :

Évolution du niveau de bruit en référence aux projets d'infrastructure nouvelles. Dans le département de Meurthe-et-Moselle, il n'y a pas à ce jour, de projets identifiés dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an.



Toutes les cartes sont consultables sur
le [site Internet de la préfecture de Meurthe-et-Moselle](http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/index.php)
(<http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/index.php>)

rubrique Environnement / bruit

III.2.2 - LES SITUATIONS D'EXPOSITION ROUTIERE

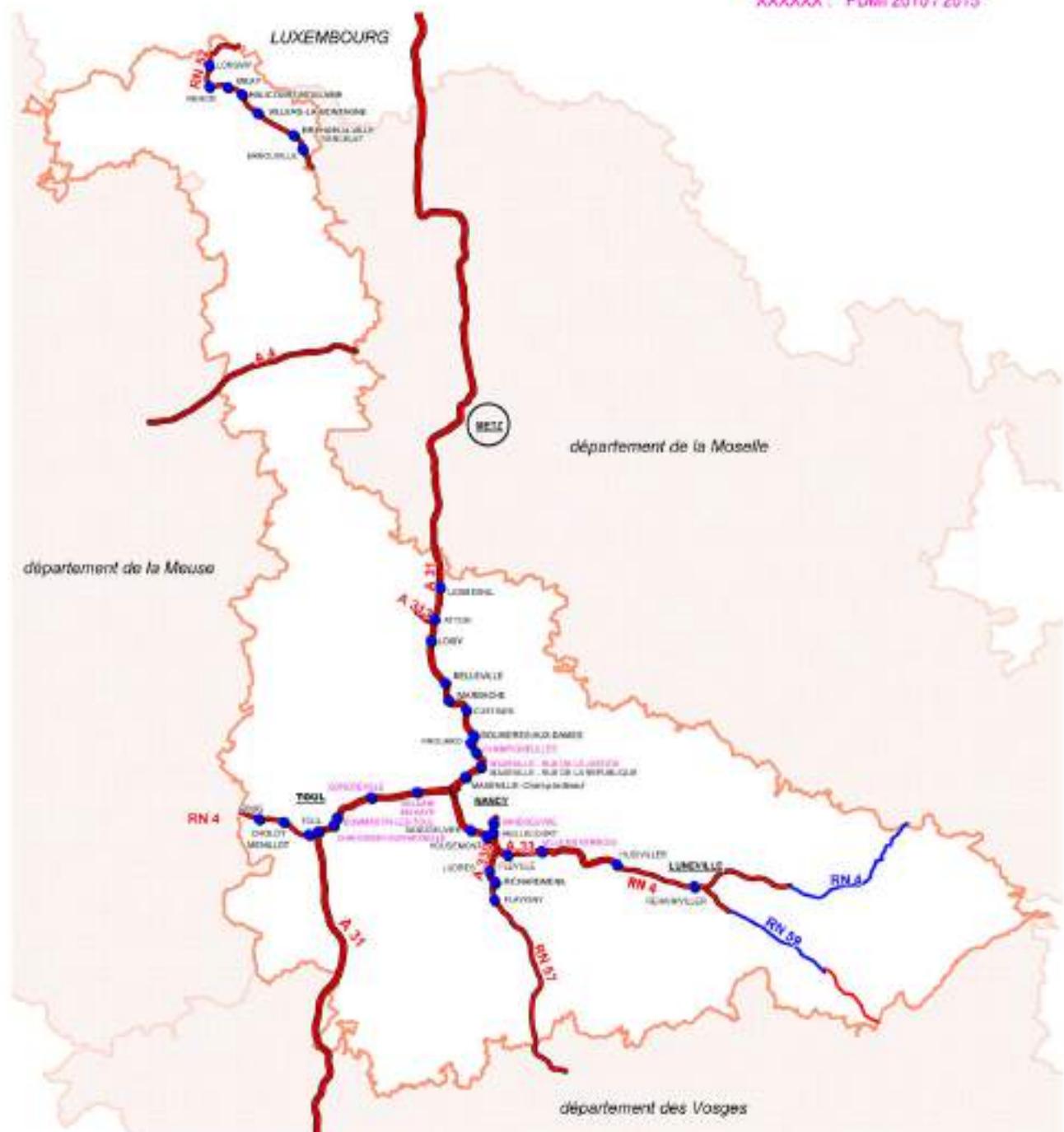
III.2.2.a - AUTOROUTES NON CONCEDEES ET ROUTES NATIONALES

| VOIE | SECTEUR | COMMUNE | NZBC | LOCALISATION | | |
|-------------|-----------------------|--|------------|--------------|--------------|--|
| | | | | PR début | PR fin | |
| A31 | NORD DE NANCY | LESMEENIL | 221 | env.280+ 800 | | |
| | | ATTON | 223 | Env.275+ 000 | | |
| | | LOISY | 224 | 272+ 530 | 272+ 750 | |
| | | BELLEVILLE | 227 | 266+ 550 | 267+ 135 | |
| | | MARBACHE | 1606 | 265+ 300 | 265+ 500 | |
| | | CUSTINES | 1638 | 261+ 270 | env.263+ 000 | |
| | | BOUXIERES-AUX-DAMES | 234 | 257+ 420 | 258+ 464 | |
| | | FROUARD | 235 / 1030 | | | |
| | | CHAMPIGNIEULLES - ZONE 1 | 604 | 254+ 814 | 256+ 720 | |
| | CUGN | CHAMPIGNIEULLES - ZONE 2 | 1055 / 220 | | | |
| A330 | | MAXEVILLE - SECTEUR RUE DE LA JUSTICE | 1609 | 252+ 000 | env.254+ 000 | |
| | | MAXEVILLE - SECTEUR RUE DE LA REPUBLIQUE | 1646 | | | |
| | | MAXEVILLE - « CHAMP LE BOEUF » | 607 | 249+ 000 | 250+ 314 | |
| | | LAXOU - « CHAMP LE BOEUF » | | | | |
| | | LAXOU - « LES BARAQUES » | 999 | env.247+ 500 | | |
| EST DE TOUL | VELAINE-EN-HAYE | 729 / 1048 | 241+ 189 | env.245+ 100 | | |
| | GONDREVILLE | 274 / 1052 | 236+ 400 | env.238+ 900 | | |
| | DOMMARTIN-LES-TOUL | 276 | 232+ 341 | 232+ 371 | | |
| | CHAUDENAY-SUR-MOSELLE | 734 | 230+ 000 | 231+ 000 | | |
| | TOUL | 734 | | | | |
| A33 | CUGN | VANDOEUVRE - SECTEUR ESSTIN | 963 | 0+ 000 | 1+ 000 | |
| | | HEILLCOURT | 1633 | | | |
| | | HOUDEMONT | 1621/1058 | Env.2+ 800 | | |
| | | LUDRES | 932 | 5+ 600 | | |
| | | RICHARDMENIL | 931 / 926 | env.7+ 500 | | |
| A33 | CUGN | VANDOEUVRE - SECTEUR CHU | 315 | env.5+ 900 | env.6+ 200 | |
| | | HOUDEMONT | 316 | 5+ 245 | | |
| | EST DE NANCY | FLEVILLE | 319 | 12+ 060 | | |
| | | VILLE-EN-VERMOIS | PAS DE ZBC | | | |

| | | | | | |
|------|---------------|---------------------|-------------|-------------|---------|
| RN4 | OUEST DE TOUL | CHOLOY-MENILOT | 268 / 730? | 5+ ? | |
| | | FOUG | 265 / 1025? | 3+ 155 | 3+ 332 |
| | EST DE NANCY | REHAINVILLER | 328 | 34+ 600 | |
| | | HUDIVILLER | 324 | env.27+ 150 | |
| RN52 | NORD | LONGWY | 45 | 19+ 050 | 19+ 200 |
| | | REHON | 47 | 17+ 077 | |
| | | MIEXY | 68 | env.15+ 700 | |
| | | HAUCOURT-MOULAINNE | 69 | 12+ 110 | 12+ 130 |
| | | VILLERS-LA-MONTAGNE | 729 / 1048 | Env.9+ 200 | |
| | | TIERCELET | 73 | 6+ 150 | |
| | | BREHAIN-LA-VILLE | 74 | Env.4+ 000 | |
| | | ERROUVILLE | 75 | Env.0+ 000 | |
| RN57 | | FLAVIGNY | 929 | Env.50+ 400 | |

LOCALISATION DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT RESEAU ETAT

XXXXXX : PDMM 2010 / 2015



III.2.2.b - AUTOROUTE A4 CONCEDEEE SANEF

Une seule Zone de Bruit Critique (ZBC) a été identifiée.
Elle est située sur la commune de Moineville.

III.2.2.c - AUTOROUTE A31 CONCEDEEE APRR

Aucune ZBC n'a été identifiée.

III.2.3 - LES SITUATIONS D'EXPOSITION FERROVIAIRES

Sur l'ensemble des lignes ferroviaires concernées par cette étude dans le département de Meurthe-et-Moselle, on recense 118 ZBC.

III.2.4 - LES POPULATIONS EXPOSEES

Il est rappelé que les décomptes de population sont basés sur la synthèse des résultats de l'observatoire du bruit en les comparant aux données issues des cartes de bruit. Ils ont une valeur en partie conventionnelle (affectation de l'ensemble de la population d'un bâtiment au niveau sonore calculé sur la façade la plus exposée) qu'il convient de manipuler avec prudence et de ne pas considérer comme une restitution fidèle de la réalité.

III.2.4.a - RESEAU ROUTIER

On dénombre 640 logements, 3 écoles et 3 bâtiments de santé concernés par une situation de Point Noirs du bruit. La population affectée correspondante s'élève à 1700 personnes.

| AXE | L _{Aeq} nuit > valeur limite 65 dB(A) soit L _n > 62 dB (A) | | | L _{Aeq} jour > valeur limite 70 dB(A) soit L _{den} > 68 dB (A) | | |
|--------------|---|-------------------------|-------------------|---|-------------------------|-------------------|
| | Population exposée | Bâtiment d'enseignement | Bâtiment de santé | Population exposée | Bâtiment d'enseignement | Bâtiment de santé |
| A31 | 975 | 2 | 1 | 1220 | 2 | 1 |
| A33 | 0 | 2 | 0 | 5 | 2 | 0 |
| A330 | 0 | 1 | 0 | 380 | 1 | 0 |
| RN52 | 63 | 0 | 0 | 110 | 0 | 0 |
| A4 concédée | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| A31 concédée | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| RN4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| RN57 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

III.2.5 - RESEAU FERROVIAIRE

Au sein des 118 Zones de Bruit Critique identifiées, l'étude réalisée a permis de dénombrer 3750 personnes concernées par une situation de Point Noirs du bruit.

| LIGNE 90 | Nb de personnes exposées Laeq > 73 dB(A) soit Lden > 73 dB(A) | Nb de personnes exposées Laeq > 68 dB(A) soit Ln > 65 dB(A) | Nb d'établissements de santé | Nb d'établissements d'enseignement |
|---------------------------|--|--|------------------------------|------------------------------------|
| Pagny sur Moselle | 120 | 165 | 0 | 0 |
| Vandières | 65 | 120 | 0 | 1 |
| Norroy-les-Pont-à-Mousson | 6 | 6 | 0 | 0 |
| Pont-à-Mousson | 285 | 360 | 0 | 0 |
| Dieulouard | 80 | 100 | 0 | 0 |
| Belleville | 140 | 165 | 0 | 0 |

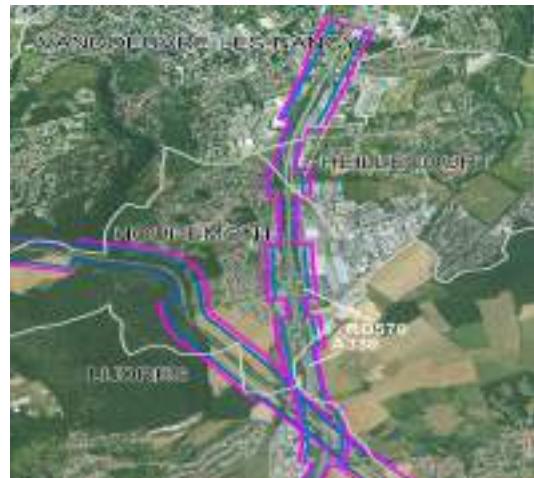
| LIGNE 70 | Nb de personnes exposées Laeq > 73 dB(A) soit Lden > 73 dB(A) | Nb de personnes exposées Laeq > 68 dB(A) soit Ln > 65 dB(A) | Nb d'établissements de santé | Nb d'établissements d'enseignement |
|---------------------------|--|--|------------------------------|------------------------------------|
| Frouard | 40 | 50 | 0 | 0 |
| Champigneulles | 90 | 90 | 0 | 0 |
| Maxéville | 145 | 220 | 0 | 1 |
| Nancy | 1670 | 1770 | 2 | 2 |
| Jarville | 255 | 255 | 0 | 0 |
| Laneuveville-Devant-Nancy | 315 | 330 | 0 | 0 |
| Varangéville | 70 | 85 | 0 | 0 |
| Dombasle-sur-Meurthe | 25 | 35 | 0 | 0 |

III.2.6 - LES PRINCIPALES SITUATIONS DE MULTI-EXPOSITION

Il s'agit des parties de territoires exposées au bruit produit par plusieurs infrastructures. Les principales situations de multi-exposition concernent :

III.2.6.a - MULTI EXPOSITION ROUTE / ROUTE

AXES ROUTIERS A33 - RD 974
Localisation Vandoeuvre-les-Nancy,
secteur Brabois



AXES ROUTIERS A330 - RD 570
Localisation Vandoeuvre-les-Nancy,
Heillecourt et Ludres



AXES ROUTIERS A31 non concédée bretelle de sortie vers Nancy - RD30
Localisation Maxéville, rue de la République (2 zones recensées)



III.2.6.b - MULTI EXPOSITION ROUTE / FER

| AXE ROUTIER | voie ferree | LOCALISATION | REMARQUES |
|------------------|------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| A31 non concédée | Ligne 70 entre Frouard et Dombasle | Champigneulles et Maxéville | Triple exposition avec RD 570 |

Ces situations vont nécessiter des études acoustiques détaillées, basées sur un cahier des charges unique consensuel, financées par les différents gestionnaires concernés qui permettront d'affiner le diagnostic initial, de déterminer la contribution de chacun (travail sur les indicateurs de gêne) et de proposer des systèmes de protection cohérents et adaptés, financés au prorata des nuisances occasionnées par chaque infrastructure.

Il existe d'autres situations de multi-exposition avec d'autres gestionnaires de voirie mais le présent PPBE ne traite pas de ces situations.

IV - LES OBJECTIFS EN MATIERE DE REDUCTION 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 du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transport terrestre. C'est ainsi qu'un point noir du bruit se définit comme tout bâtiment sensible (bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé) respectant le critère d'antériorité et dépassant en LAeq la valeur limite diurne de 70 dB(A) et/ou la valeur limite nocturne de 65 dB(A).

Ces valeurs limites, converties en indicateurs Lden et Ln pour chaque type de bruit, sont détaillées dans le tableau ci-après :

| VALEURS LIMITE EN dB(A) | | | |
|-------------------------|------------------------------------|-----------------------------|---|
| Indicateurs de bruit | Route et/ou ligne à grande vitesse | voie ferrée conventionnelle | Cumul Route et/ou LGV+voie ferrée conventionnelle |
| Laeq jour | 70 | 73 | 73 |
| Lden | 68 | 73 | 73 |
| Laeq nuit | 65 | 68 | 68 |
| Ln | 62 | 65 | 65 |

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 PNB.

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

| OBJECTIFS ACOUSTIQUES APRES REDUCTION DU BRUIT A LA SOURCE dB(A) | | | |
|--|-----------------|-----------------------------|--|
| Indicateurs de bruit | Route et/ou LGV | Voie ferrée conventionnelle | Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle |
| LAeq(6h-22h) | 65 | 68 | 68 |
| LAeq(22h-6h) | 60 | 63 | 63 |
| LAeq(6h-18h) | 65 | - | - |
| LAeq(18h-22h) | 65 | - | - |

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolation 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 |
| $D_{nT,A,tr} \geq$ | LAeq(6h-22h) - 40 | $I_f(6h-22h) - 40$ | Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée |
| et $D_{nT,A,tr} \geq$ | LAeq(6h-18h) - 40 | $I_f(22h-6h) - 35$ | |
| et $D_{nT,A,tr} \geq$ | LAeq(18h-22h) - 40 | - | |
| et $D_{nT,A,tr} \geq$ | LAeq(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 :
 - Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure.
 - 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.
 - Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables.
 - Mise en service de l'infrastructure.
 - 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, foyers de réinsertion sociale, ...) 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 L571-10 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.

V - LA PRISE EN COMPTE DES « ZONES CALMES »

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.

Par nature les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiques altérés sur lesquels l'autorité compétente n'a pas d'ambition particulière en terme de sauvegarde.

Les aires de repos du domaine routier pourraient constituer des zones à enjeux qu'il conviendrait d'aborder dans un prochain PPBE.

VI - LA DESCRIPTION DES MESURES REALISEES, ENGAGEES OU PROGRAMMEES

Les efforts entrepris par l'Etat 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 cinq années.

VI.1 - LES MESURES DE PREVENTION OU DE REDUCTION ARRETEES 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 – code de l'environnement, livre V, titre VII, chapitre 1er « Lutte contre le bruit ». 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 PNB.

VI.1.1 - LA PROTECTION DES RIVERAINS INSTALLES 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 significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'Etat (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 significatives 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.

VI.1.2 - LA PROTECTION DES RIVERAINS QUI S'INSTALLENT EN BORDURE DES VOIES EXISTANTES

VI.1.2.a - LE CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET FERROVIAIRES

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 nuisantes.

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 fixent 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. Toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne sont donc concernées par la réglementation française.

Dans le département de Meurthe-et-Moselle, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en 1998. Ce classement correspond aux arrêtés du 31 Aout 1998 relatif aux infrastructures de transports terrestres routières et du 22 septembre 1998 relatif aux infrastructures de transports ferroviaires.

Le classement sonore des voies fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen.

Il est consultable sur le site [internet de la préfecture de Meurthe-et-Moselle](http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/index.php)
[\(http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/index.php\)](http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/index.php)

Rubrique : Environnement / Bruit.

Conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, le Préfet porte à la connaissance des communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur Plan Local d'Urbanisme, les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite obligation à reporter ces informations dans les annexes de son Plan Local d'Urbanisme (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

Les services de la Direction Départementale des Territoires se tiennent à la disposition du citoyen pour assurer la bonne mise en œuvre de ce texte, dans le respect de l'article R111-4 du code de la construction et de l'habitat.

EXEMPLE DE CARTE DU CLASSEMENT SONORE PUBLIEE SUR LE SITE INTERNET DE LA PREFECTURE DE MEURTHE-ET-MOSELLE :



Le classement sonore du département de Meurthe-et-Moselle est actuellement en cours de révision.

VI.1.3 - LES AUTRES MESURES ENGAGEES :

VI.1.3.a - RESEAU ROUTIER NON CONCEDE :

Compte-tenu des réorganisations des services de l'État en charge du domaine routier, il a été difficile d'identifier précisément les protections phoniques réalisées ces 10 dernières années. Néanmoins, un listing de l'existant le long de réseau routier national relativement exhaustif a tenté d'être dressé.

Concernant les travaux de chaussée, il ne semble pas pertinent de remonter au delà de 3 ans, les performances d'un enrobé étant les plus importantes lors de son renouvellement. A noter qu'il ne sera pas possible de présenter le programme de renouvellement des enrobés à une échéance de 5 ans comme demandé dans la circulaire du 23 juillet 2008.

La définition des sections à traiter l'année n+1 s'organise en fonction des dégradations de la chaussée observées l'année n voire en début d'année n+1 pour tenir compte des conséquences de l'hiver.

Les protections acoustiques

Ci-dessous un tableau récapitulant les protections phoniques existantes le long du réseau routier national de Meurthe-et-Moselle : 12 merlons et 4 murs anti-bruit.

| Route | Sens | PR début | PR fin | Commune | Type | Observations |
|-------|--------|--------------------|---------|--------------|-----------------------------------|---------------------------|
| RN 59 | 2 | 6+300 | 8+000 | Betaigne | Merlon | 2x2 déviation St Clément |
| RN 59 | 2 | 9+800 | 11+000 | St Clément | Merlon | 2x2 St Clément-Azerailles |
| RN 59 | 2 | 12+700 | 14+600 | Chenevières | Merlon | 3x2 St Clément-Azerailles |
| RN 59 | 2 | 19+800 | 21+400 | Azerailles | Merlon | 4x2 St Clément-Azerailles |
| RN 59 | 1 | 19+400 | 20+800 | Azerailles | Merlon | 5x2 St Clément-Azerailles |
| RN4 | 2 | 26+700 | 27+300 | Hudviller | Merlon | |
| RN4 | 1 | 29+450 | 29+850 | Vitrimont | Merlon | Aire + station Vitrimont |
| RN4 | 2 | 29+850 | 30+150 | Vitrimont | Merlon | Aire + station Anthelupt |
| RN4 | 2 | 44+000 | 44+200 | Marainviller | Merlon | |
| RN4 | 2 sens | 46+000 | 47+100 | Thiébauménil | Merlon | |
| RN4 | 2 | 49+800 | 50+200 | Bénaménil | Merlon | |
| RN4 | 1 | 60+500 | 61+000 | Verdenal | Petit merlon | |
| A31 | 1 | 260+940 | 261+090 | Custines | Merlon | |
| A31 | 1 | 261+090 | 261+940 | Custines | Plexiglas et absorbant béton bois | |
| A31 | 1 | 262+050 | 262+730 | Custines | Merlon | |
| A31 | 1 | 263+270 | 263+520 | Custines | Merlon | |
| A31 | 2 | 232+500 | 233+000 | Dommartin | Métallique et matériau absorbant | |
| A33 | 2 | Bretelle de sortie | | Brabois | Absorbant béton bois | |
| A33 | 2 | Bretelle d'entrée | | Brabois | Absorbant béton bois | |

Les déviations d'agglomération

Ces projets routiers permettent de délester les traversées d'agglomération de leur trafic de transit et contribuent donc à une réduction du bruit généré par la circulation au droit des habitations.

Ces 10 dernières années, on compte :

- la déviation de Bénaménil mise en service en septembre 2003
- la section Bénaménil – Blâmont mise en service en décembre 2006
(Agglomérations déviées : Ogéviller, Herbéviller, Domèvre, Blâmont)
- la déviation de Saint Clément mise en service en mars 2010
- la section Saint Clément – Azerailles mise en service en novembre 2010
(Agglomérations déviées : Chenevières, Ménil Flin, Azerailles)

Les travaux d'enrobés et de joints de chaussées

Ci-dessous un tableau récapitulant les chantiers d'enrobés réalisés ces 3 dernières années sur le réseau routier national de Meurthe-et-Moselle : environ 50 km de couche de roulement ont été renouvelés.

| Route | Sens | PR début | PR fin | Commune | Date réalisation | Technique mise en oeuvre | Caractéristique bruit |
|-------|------|--------------------------|---------|----------------------|------------------|--------------------------|-----------------------|
| A31 | 1 | 245+000 | 246+000 | Velaine | 2008 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| RN52 | 1 | 17+300 | 18+400 | Longwy | 2008 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| RN52 | 2 | 17+400 | 16+800 | Longwy | 2008 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| A31 | 1 | 248 bretelle Toul Epinal | 239+000 | Laxou | 2008 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| A31 | 1 | 238+000 | 239+000 | Gondreville | 2008 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| A33 | 1 | 10+000 | 11+000 | Ludres | 2008 | BBM3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| A33 | 1 | 3+425 | 6+100 | Clairlieu | 2008 | BBM3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| A33 | 1 | 24+100 | 24+500 | Dombasle | 2008 | BBM3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| RN333 | | 29+800 | 31+000 | Vitrimont | 2008 | BBM3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| RN59 | | 3+000 | 3+400 | Moncel-les-Lunéville | 2008 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |

| Route | Sens | PR début | PR fin | Commune | Date réalisation | Technique mise en oeuvre | Caractéristique bruit |
|-------|--------|----------|---------|----------------------|------------------|--------------------------|-----------------------|
| RN52 | 1 | 8+800 | 10+400 | Villers-la-Montagne | 2009 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| RN52 | 1 | 16+495 | 17+080 | Longwy | 2009 | BBM3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| RN52 | 1 | 17+080 | 17+640 | Longwy | 2009 | BBM3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| RN52 | 2 sens | 8+200 | 10+570 | Villers-la-Montagne | 2009 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| A33 | 1 | 22+100 | 23+500 | Rosières-aux-Salines | 2009 | BBTM 0/10 | Enrobé peu bruyant |
| A33 | 2 | 22+000 | 20+800 | Rosières-aux-Salines | 2009 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| A33 | 2 | 4+000 | 7+000 | Brabois | 2009 | BBM3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| A33 | 2 | 12+400 | 10+200 | Ludres | 2009 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| RN52 | 3 | 22+200 | 25+000 | Mont-Saint-Martin | 2010 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| A33 | 1 | 0+000 | 3+500 | Brabois | 2010 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| A33 | 2 | 0+000 | 4+000 | Brabois | 2010 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| A31 | 2 | 261+000 | 257+000 | Custines | 2010 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |
| A31 | 2 | 245+000 | 249+500 | Laxou | 2010 | BBSG3 0/10 | Enrobé intermédiaire |

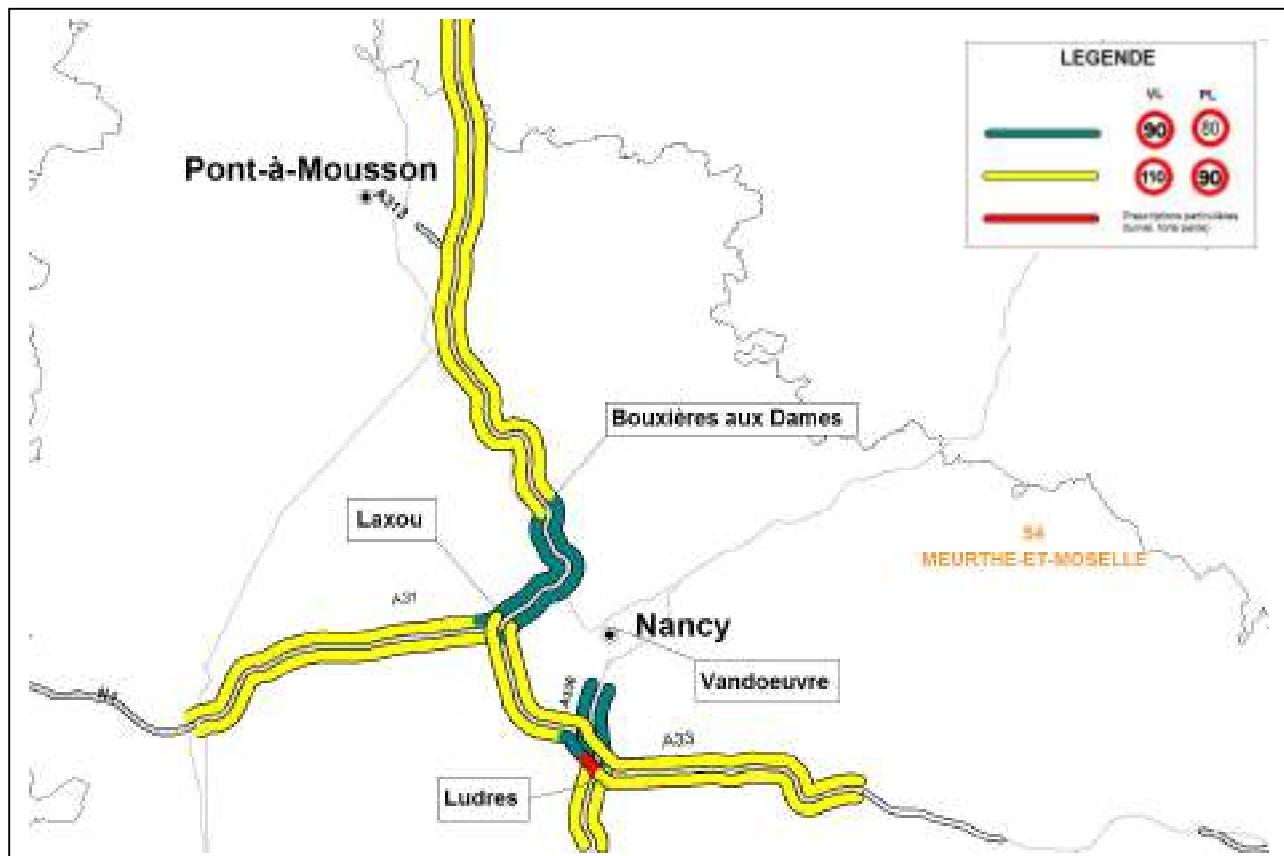
En matière de renouvellement des couches de roulement, les techniques adoptées par la DIR Est présentent des caractéristiques au regard du bruit compatibles avec la proximité des agglomérations.

Outre ces travaux d'enrobés, on peut noter d'importantes opérations de réfection de joints de chaussées à hauteur de Belleville en 2008 et d'Autreville en 2010. De même, les joints de chaussée sur les ouvrages d'art localisés au droit de Toul ont été renouvelés en partie fin 2010. Ce type de travaux contribue à une réduction du bruit routier au droit des agglomérations situées à proximité en supprimant les déformations et/ou les claquements liés à des lignes de joints anciennes.

Les mesures de réduction de vitesse

En 2009, une démarche d'harmonisation des limitations de vitesse sur les autoroutes du sillon lorrain a été mise en œuvre avec :

- > réduction à 110 km/h dans les zones interurbaines
(sections avec passage de la vitesse de 130km/h à 110km/h : A31 Metz-Nancy, A31 Toul-Nancy, A33 bifurcation avec A330 à Rosières)
- > réduction à 90 km/h dans les zones agglomérées
(sections avec passage de la vitesse de 110km/h à 90 km/h : A31 traversée de Nancy, A330 pénétrante sur Nancy)



Les mesures d'information du trafic

Pour les travaux susceptibles de perturber fortement la circulation, une campagne renforcée d'information préalable est menée auprès des usagers (information sur France Bleue, affichage sur PMV, communiqué de presse...). A cette occasion, des études de trafic précises sont réalisées pour permettre d'évaluer les perturbations du trafic attendues et liées aux travaux programmés (allongement des temps de parcours, longueur des ralentissements...). Cette campagne d'information permet de porter à la connaissance des usagers l'état du trafic et de les encourager à adapter leur mode de déplacement.

VI.1.3.b - RESEAU ROUTIER CONCEDE :

Autoroute A4 concédée

- Aucune mesure n'a été prise depuis 10 ans.

Autoroute A31 concédée

- Description des mesures réalisées, engagées ou programmées :

Engagement général :

APRR a mené depuis les années 1990 un travail de résorption des PNB en application de ses contrats d'entreprise. Ces programmes ont permis le traitement de la majorité des problèmes de bruit sur le réseau concédé APRR, l'essentiel des enjeux restant concentrés sur le réseau A6 Sud.

Aucun aménagement particulier de rattrapage en application de la circulaire du 25 mai 2004 n'a été nécessaire sur le département de Meurthe et Moselle.

Revêtements de chaussées :

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.

La qualité des revêtements participe ainsi à un meilleur confort acoustique mais elle n'est pas prise en compte dans les modélisations ou cartographies réalisées par APRR. Ces informations peuvent néanmoins être intégrées en tant qu'élément complémentaire aux mesures de réduction, en faveur de la protection des riverains.

75 % des chaussées APRR sur le département de Meurthe et Moselle sont conçues en solutions "minces".

60 % du linéaire total de chaussées a été rénové dans les 10 dernières années, en employant systématiquement des solutions minces.

Mesures de réduction du trafic opérées :

Aucune mesure de ce type engagée par APRR. APRR non compétente sur cette question.

Mesures de réduction des vitesses opérées :

Aucune mesure de ce type engagée par APRR. APRR non compétente sur cette question.

Nota : la vitesse réglementaire sur chaque section est prise en compte dans les modèles acoustiques.

Mesures de prévention arrêtées (déjà réalisées ou engagées) depuis 1998 :

2008 – synoptique bruit détaillé – modélisation des niveaux sonores en façades des habitations.

VI.1.3.c - RESEAU FERROVIAIRE

Dans le cadre du raccordement d'Athus en 2005, des protections par isolement de la façade ont été mis en place sur 20 bâtiments pour un montant de 93000 € TTC.

Les sections de lignes entre Blainville (54) et Epinal (88) et entre Lunéville (54) et Saint-Dié (88) ont été électrifiées. Ces opérations d'électrification des lignes permettent la circulation de matériels roulants électriques moins bruyants que les matériels à traction thermique.

Le remplacement d'ouvrages 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. Dans le département de la Meurthe et Moselle, au cours des dix dernières années, 12 ouvrages métalliques ont fait l'objet d'un changement par des tabliers à poutrelles enrobées sur les communes de Pont-à-Mousson, Jarville-la-Malgrange, Nancy, Frouard, Toul, Sancy, Joppecourt, Laneuveville, Rehainviller, Lunéville et Jarny.

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.

Le tableau ci-dessous précise entre 2000 et 2008 le kilométrage approximatif de renouvellement voie / ballast (RVB) réalisé dans le département de la Meurthe et Moselle et rappelle le nombre d'ouvrages d'art remplacés.

| Longueur approximatif RVB (km) | OA à tablier métallique remplacés par des tabliers béton | Année de réalisation |
|--------------------------------|--|----------------------|
| 50 | 1 | 2000 |
| 50 | 2 | 2001 |
| 50 | 1 | 2002 |
| 50 | 2 | 2003 |
| 50 | 1 | 2004 |
| 50 | 2 | 2005 |
| 44 | 1 | 2006 |
| 69 | 1 | 2007 |
| 79 | 1 | 2008 |

VI.2 - LES ACTIONS PREVUES AU PRESENT PPBE

L'Etat 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 de cinq années respecteront les engagements introduits par l'article L571-9 du code de l'environnement.

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, la Direction Départementale des Territoires et la Direction Régionale de Réseau Ferré de France s'engagent 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.

Parallèlement, L'État s'engage à réaliser les actions curatives indispensables pour réduire l'exposition sonore des personnes les plus exposées au voisinage de son réseau.

VI.2.1 - ACTIONS CURATIVES

Si le diagnostic décrit au chapitre **II** a permis de définir un certain nombre de situations prioritaires à traiter, les éléments techniques nécessaires pour apprécier les solutions à mettre en œuvre ne sont pas toujours disponibles aujourd'hui ou ne seront pas disponibles à temps pour permettre d'inscrire des travaux dans le présent PPBE.

L'ETAT S'ENGAGE A ENTREPRENDRE LES ACTIONS SUIVANTES :

VI.2.1.a - RESEAU ROUTIER NON-CONCEDE

Protection à la source

Opérations inscrites au programme de modernisation des itinéraires (PDMI) 2009-2014 :

- A31 – Protections phoniques entre Toul et Nancy (n° 23Q54A) :

4 sites sont concernés par la réalisation d'écrans acoustiques : Dommartin-les-Toul (432m de longueur sur une hauteur comprise entre 2 et 3m), Gondreville (longueur de 148m sur une hauteur de 3m), Velaine-en-Haye Ouest (longueur de 464m sur une hauteur de 3,20m) et Velaine-en-Haye Est (longueur de 332m sur une hauteur de 2m).

Les études de projet sont terminées.

L'estimation du coût de cette opération est de 4,215 M€. La consultation pour les travaux a été réalisée.

Les travaux ont démarré à l'automne 2011 et seront réalisés sur les années 2011 et 2012, à raison de deux sites par an.

- A31 – Protections phoniques à Maxéville (n°33Q54A) :

Les études acoustiques doivent être actualisées et les études de niveau projet doivent être réalisées.

Le planning actuel prévoit la réalisation des études sur les années 2012 et 2013. En fonction du montant estimé des travaux et de la nécessité ou non d'acquérir des terrains complémentaires, cette opération pourrait être soumise à une enquête publique qui se déroulerait fin 2013.

Le planning des travaux n'est pas arrêté à ce jour.

- A31 - Protections phoniques à Champigneulles (n°33 Q54C) :

Les études acoustiques sont en cours d'actualisation. Les études de niveau projet seront réalisées en 2012. En fonction du montant estimé des travaux et de la nécessité ou non d'acquérir des terrains complémentaires, cette opération pourrait être soumise à une enquête publique qui se déroulerait début 2013.

Les travaux pourraient alors démarrer fin 2013 / début 2014.

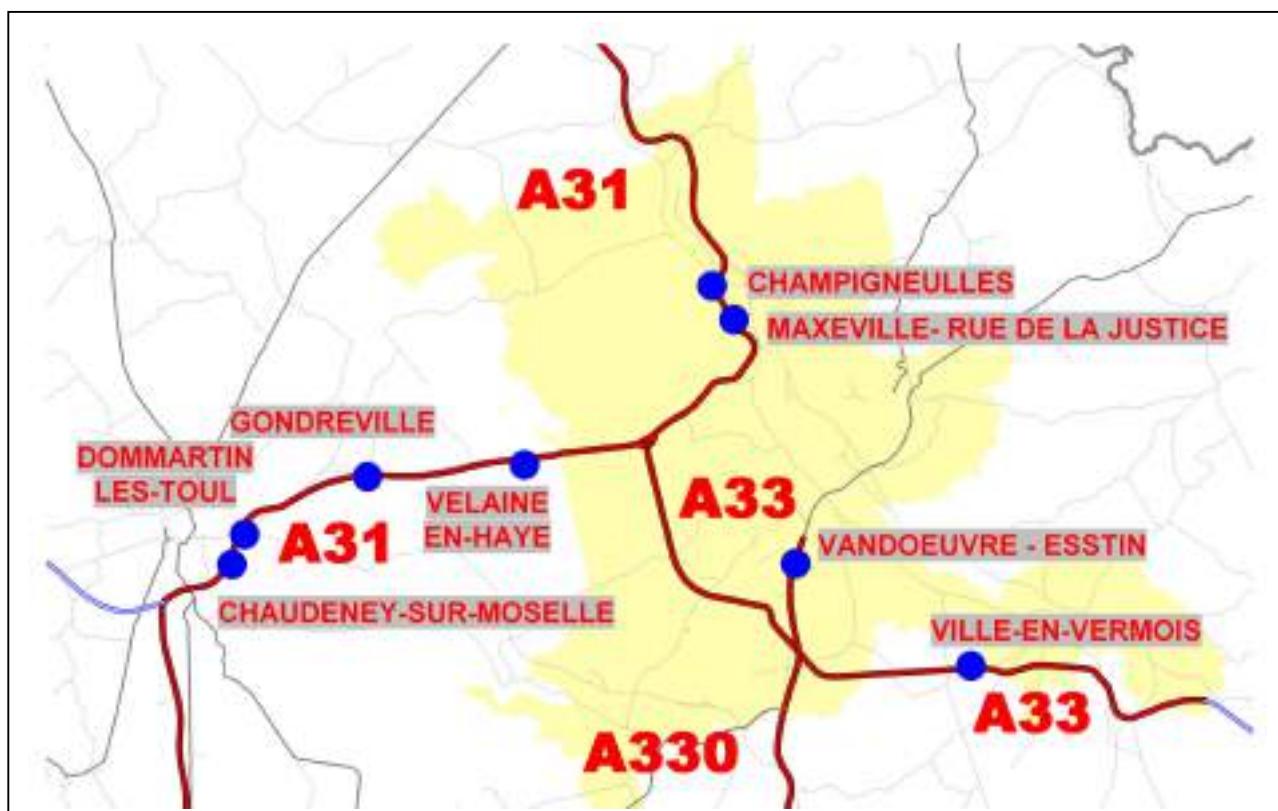
- A33 – Protections phoniques à Ville-en-Vermois (n°21Q54B) :

Les études de niveau projet ont été approuvées en octobre 2010, pour un montant de l'opération estimé à 1,9 M€. Les travaux ont démarré en juillet 2011 pour une mise en service en octobre 2011.

- A330 - Protections phoniques à Vandoeuvre (n°33Q54 B) :

Les études acoustiques doivent être actualisées et les études de niveau projet doivent être réalisées. Le planning actuel prévoit la réalisation des études sur les années 2012 et 2013.

En fonction du montant estimé des travaux et de la nécessité ou non d'acquérir des terrains complémentaires, cette opération pourrait être soumise à une enquête publique qui se déroulerait fin 2013.



Opérations inscrites au contrat de plan État région (CPER) 2000-2006 :

- A31 – Protections phoniques du quartier Champ le Boeuf (projet ANRU – Parc Linéaire de Champ le Boeuf) – Maxéville / Laxou - (n°21A54A) :

Protections phoniques réalisées sous maîtrise d'ouvrage de la CUGN, avec subvention de l'État dans le cadre du CPER 2000-2006.

Les travaux ont démarré en 2010 et se sont terminés en 2011.

- RN52 – Protections phoniques entre Crusnes et Mexy (n°11Q54B) :

Dans le cadre des études de la mise aux normes autoroutières de la RN 52 entre Crusnes et Mexy, le besoin de réaliser des protections acoustiques a été identifié sur 4 secteurs : Mexy, Haucourt-Moulaine, Villers la Montagne nord et Villers-la-Montagne sud.

Les études de projet ont été réalisées pour le secteur de Villers-la-Montagne sud et les travaux ont débuté au second semestre 2011.

Les études de niveau projet pour les trois autres secteurs devraient intervenir en 2012. La programmation des travaux sera ensuite arrêtée en fonction des crédits disponibles.

- RN52 – Protections phoniques de la déviation de Longwy (Mexy / Frontière belge - n°13C54A) :

Les études relatives à cette opération ne sont pas programmées à ce jour par l'État. Par conséquent, aucune protection phonique à la source ne sera ni étudiée, ni réalisée à court terme.

Isolation de façades seules :

- le recensement exhaustif des PNB de son réseau et la détermination de l'isolation par façade et par étage
- le diagnostic acoustique et thermique intérieur des logements PNB.

Une hiérarchisation sera réalisée à l'issue de la seconde échéance où l'ensemble du réseau État sera couvert par les cartes de bruit. De plus, une étude en cours permettra de déterminer de façon définitive les PNB et proposera une première hiérarchisation. Conformément à la circulaire du 25 mai 2004, elle prendra comme critère la localisation en ZUS, aux établissements d'enseignement, de soin, de santé ou d'action sociale ainsi qu'aux PNB à la fois diurnes et nocturnes, puis aux PNB nocturnes et enfin aux PNB diurnes.

VI.2.1.b - RESEAU ROUTIER CONCEDE

- AUTOROUTE A4 CONCEDEE SANEF

Le PNB identifié constituant un habitat isolé, une protection par isolation de façade est retenue.

- AUTOROUTE A31 CONCEDEE APRR

Pas de PNB identifié.

VI.2.1.c - RESEAU FERROVIAIRE

RFF et l'ADEME au travers d'un accord cadre de partenariat, RFF et l'État au travers du contrat de performance d'autre part, ont mis en œuvre un plan bruit pour résorber les points noirs bruit ferroviaire. Ce plan bruit a fait l'objet d'une hiérarchisation nationale suite à l'achèvement de l'inventaire des PNB sur le réseau ferroviaire à l'aide des observatoires du bruit.

Cet accord cadre 2009-2011 ne prévoit pas d'actions de résorption dans le département de Meurthe et Moselle. Le PPBE comme les cartes de bruit doit être réexaminé et actualisé tous les cinq ans. Lors de la future échéance, il pourra intégrer de nouvelles mesures de réduction et de résorption (écrans / isolation de façades). Par ailleurs, la prise en compte du bruit ferroviaire est abordé dans les opérations d'entretien et dans la participation active de RFF aux programmes de recherche et développement au niveau national et européen pour trouver des solutions innovantes.

Le matériel roulant existant a été renouvelé par du matériel moins bruyant (remplacement progressive dès 2013 des trains CORAIL et les autorails X4750 par des rames Regiolis).

La voie ballast sur 20,8 km entre Lunéville et Hémings a été renouvelée en 2009.

VI.2.2 - ACTIONS PREVENTIVES COMPLEMENTAIRES

VI.2.2.a - RESEAU ROUTIER NON CONCEDE

Des stratégies de gestion du trafic sont à l'étude par les services de la DIR Est afin d'optimiser les flux de circulation sur les autoroutes du sillon lorrain.

On peut citer par exemple : connaissance du réseau en temps réel et différé, gestion des événements, gestion dynamique des vitesses, information multimodale.

Pour mettre en œuvre ces stratégies, le réseau autoroutier devra être équipé de panneaux à messages variables, caméras et boucles de comptage avec l'objectif d'être opérationnel en 2014.

Révision du classement sonore

La DDT de Meurthe-et-Moselle dispose d'un classement sonore des voies sur tout le département, établi le 31 août 1998 pour les infrastructures de transport terrestre et le 22 septembre 2008 pour les infrastructures ferroviaires.

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. Ces arrêtés préfectoraux sont aujourd'hui obsolètes.

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.

Il s'agit d'une démarche lourde puisqu'on dénombre environ 950 km de voies routières classées sur tout le département, pour lesquels il est indispensable de vérifier les données d'entrée (trafic, vitesse, pente...) et les hypothèses d'évolution, de modéliser les données pour établir le nouveau classement sonore des voies, et enfin de conduire la procédure d'approbation.

Cette action entamée en 2009 devrait se concrétiser en 2012.

Une information dont la forme reste à définir sera établie et diffusée aux communes et aux urbanistes qui travaillent sur le département.

Les communes et les gestionnaires concernés par cette décision seront consultés avant l'approbation des nouveaux arrêtés et devront intégrer le nouveau classement dans leur PLU par simple mise à jour.

Un budget de 10 000 € TTC a été approvisionné pour réaliser l'étude relative à la mise à jour du classement sonore des voies routières. Elle est financée sur des crédits de l'État, ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (MEDDTL).

Amélioration du volet « bruit » dans les Porters à Connaissance (PAC) de l'État

L'État doit veiller au respect des principes fondamentaux à savoir diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, maîtrise des déplacements et de la circulation automobile, préservation de la qualité de l'air, de l'eau et des écosystèmes dans le respect du développement durable, tels que définis à l'article L.121.1. du Code de l'Urbanisme.

Deux outils assurent l'implication de L'État : le Porter à Connaissance (PAC) dans le cadre de l'élaboration des Schémas de Cohérence Territorial (SCOT), des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et des cartes communales ainsi que l'association des services de l'État à la démarche d'élaboration des documents d'urbanisme.

Les cartes de bruit et les PPBE n'ont pas de caractère prescriptif en matière d'urbanisme. Toutefois l'État veillera à la prise en compte du présent PPBE dans les documents d'urbanisme et de programmation.

Ainsi, la phase diagnostic (identification des Zones de Bruit Critique et des Points Noirs du Bruit) et la phase curative du PPBE constituent des données précieuses pour réglementer l'urbanisation dans les secteurs affectés par les nuisances sonores.

Création d'un site Internet

Les démarches de prévention et de protection contre les nuisances sonores des infrastructures sont des outils d'aide à la décision à faire connaître et à mettre à disposition de toutes les collectivités.

Un site Internet, géré par la DDT, met à disposition de tous, la réglementation applicable selon les sources de bruit, les diagnostics et cartes existantes, les outils de prise en compte du bruit (guides, plaquettes...), soit toutes les informations disponibles et utiles sur le département.

Ce portail, localisé sur le site de la préfecture, rassemble tous les acteurs de la lutte contre le bruit des infrastructures.

Concertation

En marge du comité départemental de suivi des cartes et PPBE, plusieurs groupes de travail techniques ont été initiés par la DDT, assistée du CETE de l'Est.

VI.2.2.b - RESEAU ROUTIER CONCEDE

- AUTOROUTE A4 CONCEDEE SANEF

Des mesures acoustiques de vérification des niveaux sonores ont été réalisées dans le cadre de l'observatoire du bruit SANEF-SAPN et localement dans le cadre d'études spécifiques.

- AUTOROUTE A31 CONCEDEE APRR

Finalisation des cartes et modélisations acoustiques pour la partie du réseau supportant des trafics compris entre 3 et 6 millions de véhicules par an.

Tous les PNB potentiels qui pourront être identifiés sur le réseau non cartographié aujourd'hui feront l'objet d'une étude acoustique permettant la validation du caractère ayant-droit (niveaux sonore, antériorité, caractère d'habitation).

VI.2.2.c - RESEAU FERROVIAIRE

Réalisation de l'observatoire du bruit ferroviaire afin de recenser l'ensemble des points noirs du bruit sur l'ensemble du réseau ferré.

Mise à jour du classement sonore des voies ferrées.

VII - FINANCEMENT DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES

Les mesures programmées ou envisagées sont financées conformément aux textes en vigueur et notamment aux circulaires du 12 juin 2001, du 25 mai 2004 et du 4 mai 2010.

Pour le réseau routier national, les opérations visant à traiter l'infrastructure ainsi que les opérations mixtes (traitement de l'infrastructure complété par l'isolation acoustique des façades) sont financées dans le cadre des Contrats de Plan État-Régions (CPER) devenus Programme de Développement et de Modernisation d'Itinéraire (PDMI) et par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour le réseau autoroutier concédé.

Dans le cas d'opérations mixtes, l'isolation acoustique des bâtiments pourra être financée par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) ou le MEDDTL.

Les opérations visant à ne traiter que l'isolation acoustique des bâtiments pourront être financées par l'ANRU ou par le MEDDTL. Dans le cas d'un financement MEDDTL, les travaux seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage des propriétaires et subventionnés par l'État à hauteur de 80 à 100% en fonction des conditions de ressources conformément aux articles R 571-53 à R571-57 du code de l'environnement, en tenant compte des plafonds fixés par l'arrêté du 3 mai 2002.

Pour le réseau ferroviaire national, un accord cadre national relatif au financement d'interventions sur les infrastructures pour l'accélération de la résorption des PNB a été signé le 1^{er} décembre 2009, entre RFF et l'agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'énergie (ADEME).

Pour le traitement par écrans ou modelés, RFF + État financent 50% du coût des protections, le reste étant à la charge des collectivités locales (Région, Département, Commune), dans le cadre d'une enveloppe annuelle RFF + État de 15,4 M€.

Pour le traitement par isolation de façades exclusif, l'État propose des subventions aux propriétaires à hauteur minimale de 80% (pouvant aller jusqu'à 100% en fonction des conditions de ressources) du coût des travaux plafonné.

Pour les isolations de façades complémentaires associées à des écrans, les deux possibilités existent à savoir, cofinancement basé sur la même répartition que les écrans ou subventions de l'État.

VII.1 - RESEAU ROUTIER NON CONCEDE

VII.1.1 - ECRANS ET MODELES :

| OPERATIONS | COUT DES TRAVAUX T.T.C | OBSERVATIONS |
|--|---|--------------------------------------|
| A31 protections phoniques entre Toul et Nancy | 4 ,215 M€ | Opération inscrite au PDMI 2009-2014 |
| A31 Protections phoniques du quartier Champ le Boeuf à Maxéville et Laxou Projet ANRU - Parc linéaire de Champ-le-Boeuf | 3,8 M€ | Opération inscrite au CPER 2000-2006 |
| A31 Protections phoniques à Champigneulles | 3,0 M€ | Opération inscrite au PDMI 2009-2014 |
| A31 Protections phoniques à Maxéville | 3,016 M€ | Opération inscrite au PDMI 2009-2014 |
| A330 Protections phoniques à Vandoeuvre-les-Nancy | | |
| A33 Protections phoniques à Ville-en-Vermois | 1,9 M€ | Opération inscrite au PDMI 2009-2014 |
| RN 52 Protections phoniques entre Crusnes et Mexy | Reliquat de crédits de 1,7 M€ disponible sur l'opération de mise aux normes de la RN 52 entre Crusnes et Mexy Protections phoniques dans le secteur de Villers-la-Montagne sud coût 660 K€ | Opération inscrite au CPER 2000-2006 |
| RN 52 Protections phoniques de la déviation de Longwy (Mexy / frontière Belge) | Opération non chiffrée à ce jour | |

VII.1.2 - ISOLATION DE FACADES :

| voie | cout des études ttc | |
|--------------|--|--|
| | Recensement des PNB et détermination des isolations par façade | Diagnostic intérieur des logements PNB |
| A31 | 40 000 | 69000 |
| A330 | | 4000 |
| A33 | | 15 000 |
| RN52 | | 12 000 |
| TOTAL | 40 000 | 100 000 |

VII.2 - RESEAU ROUTIER CONCEDE

- AUTOROUTE A4 CONCEDEE SANEF

Le coût de réalisation de l'isolation de façades du bâtiment PNB identifié est estimé à 10 000€.

- AUTOROUTE A31 CONCEDEE APRR

Pas de PNB identifié.

VII.3 - RESEAU FERROVIAIRE

Sans objet.

VIII - JUSTIFICATION DU CHOIX DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES

Parmi les différentes mesures proposées, les solutions préventives, généralement peu coûteuses au regard des services rendus, sont systématiquement mises en avant dans le présent PPBE.

Les mesures nécessitant des travaux ont fait l'objet d'une analyse coût/avantage, afin d'aboutir à la meilleure utilisation possible de l'argent public dans une conjoncture financièrement délicate.

En matière de sources routières, les solutions du type réduction des trafics, réduction des vitesses, voire changement des revêtements de chaussées offrent des gains généralement trop partiels pour aboutir individuellement au traitement de Points Noirs du Bruit. Le choix se limite donc souvent soit à une solution de protection à la source par écran (ou modelé), soit à une solution de reprise de l'isolation acoustique des façades. D'un point de vue sanitaire et sous réserve d'une mise en œuvre dans les règles de l'art, ces deux solutions offrent des résultats généralement comparables, notamment vis à vis du critère « qualité du sommeil » souvent incriminé dans les enquêtes de gêne.

Le critère technique peut parfois aider au choix ; ainsi une protection à la source s'avère souvent peu (voire pas du tout) efficace en présence d'immeubles hauts ou lorsque les constructions présentent des vues dominantes sur l'infrastructure.

Le critère financier constitue souvent le critère finalement déterminant. Le ratio utilisé est variable selon le gestionnaire, puisque les coûts des protections sont eux-mêmes très variables.

La DREAL de Lorraine propose un ratio maximum de 30 k€ par logement protégé pour engager la construction d'un écran. Au delà, la solution du traitement individuel constitue la seule solution économiquement justifiable.

En matière de sources ferroviaires, la maîtrise du bruit sur le matériel est éminemment plus intéressante en terme de rapport coût/efficacité que les interventions sur l'infrastructure (et notamment la construction d'écran), le bénéfice des gains produits se généralisant à tout le réseau et à tout l'environnement. Si certaines lignes disposent de matériels modernes (cas des lignes à grande vitesse) et si certains opérateurs comme les régions (qui exploitent les TER) se sont massivement lancés dans le renouvellement de leur parc, la responsabilité principale du bruit ferroviaire incombe au fret; les quelques 100000 wagons circulant à travers la France (et les 650000 wagons circulant en Europe) appartiennent à de multiples opérateurs ferroviaires qui n'ont pas encore programmé le renouvellement de leur matériel parfois très ancien. Cette piste doit être poursuivie notamment par le biais d'un éventuel fonds d'aide à l'investissement, mais n'est pas à l'échelle temporelle du présent PPBE.

En présence d'une exposition à plusieurs sources, sauf cas particuliers permettant techniquement la mise en œuvre de protections d'ensemble efficaces pour chacune des sources de bruit, la technique à privilégier offrant la meilleure efficacité est souvent le traitement individuel.

IX - L'IMPACT DES MESURES PROGRAMMEES OU ENVISAGEES SUR LES POPULATIONS

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée à priori de leur impact. Dans le cadre des bilans, ces actions pourront par contre être évaluées a posteriori.

Il est par contre possible d'évaluer l'efficacité de certaines actions curatives proposées dans le présent plan. Cette efficacité s'apprécie en terme de réduction de l'exposition au bruit des populations. Les indicateurs retenus se basent sur :

- le nombre d'habitants qui ne seront plus exposés au delà des valeurs limites,
- le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au delà des valeurs limites.

IX.1 - RESEAU ROUTIER NON CONCEDE

| Mesure programmée ou envisagée | Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln | Nombre d'établissements sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln |
|--------------------------------|--|--|
| Écrans et modelés | 100 | 2 écoles |
| Isolations de façades | 0 | 0 |

IX.2 - RESEAU ROUTIER CONCEDE

- AUTOROUTE A4 CONCEDEE SANEF

| Mesure programmée ou envisagée | Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln | Nombre d'établissements sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln |
|--------------------------------|--|--|
| Isolations de façades | 2 | 0 |

- AUTOROUTE A31 CONCEDEE APRR

Néant

IX.3 - RESEAU FERROVIAIRE

A l'échelle temporelle du présent PPBE, il n'est pas possible d'estimer le nombre de personnes redescendant en dessous des seuils. Les actions de modernisation et renouvellement des matériels roulants doivent être réalisées sur un nombre important de trains en circulation pour avoir un effet sur les populations.

En outre, RFF ne prévoit pas d'actions de résorption des bâtiments PNB.

ANNEXES

ANNEXE 1 : LES DIFFERENTS TYPES DE PROTECTION

Afin de diminuer l'impact sonore de la route, différents dispositifs sont envisageables :

LES PROTECTIONS A LA SOURCE

Les protections à la source offrent l'avantage de protéger aussi bien le bâtiment que ses espaces extérieurs.

Elles peuvent être :

- Buttes en terre, écrans acoustiques et couvertures :**

Leur dimensionnement doit être étudié au cas par cas. Ils doivent être placés le plus proche possible de la voie, tout en tenant compte de la topographie du terrain (il est intéressant de placer la protection en hauteur, lorsque la route est en déblai)

La distance minimale (distance de sécurité) entre le bord de la plate-forme et la protection est de l'ordre de 1,5 m.

Leur efficacité varie entre 10 à 12 dB(A) dans les meilleurs des cas à hauteur de rez-de-chaussée et à proximité des ouvrages, et surtout sur les hautes fréquences.

- Les revêtements de chaussée :**

Suivant le type de la voie, des revêtements de chaussée moins bruyants peuvent être mis en place, afin de diminuer le bruit de roulement (contact pneus – chaussée).

Le bruit de roulement (contact pneus / chaussée) étant la principale source sonore, il est possible de diminuer son influence par la mise en place d'un revêtement acoustique performant.

Actuellement, plusieurs types de revêtements, aux caractéristiques acoustiques plus performantes que celles des revêtements traditionnels, peuvent être utilisés.

Cependant, dans l'état actuel des connaissances, il n'est pas possible de prévoir de façon suffisamment fiable quelle sera leur efficacité acoustique à long terme, compte tenu de l'usure.

- Les différentes opérations d'aménagement :**

Cela peut aller de la mise en place d'une signalisation, afin de réduire la vitesse, à des aménagements plus importants (chicanes, gendarmes couchés, ...). Ces mesures simples et souvent faciles à mettre en place permettent de gagner de 2 à 4 dB.

LES TRAITEMENTS DE FACADES

Le traitement des ouvertures améliore nettement le confort acoustique des logements mais les espaces extérieurs sont alors négligés.

Ce traitement demande une connaissance simultanée de l'intérieur et de l'extérieur de chaque bâtiment.

L'obtention de niveaux réglementaires est recherchée en priorité par un traitement à la source, sous réserve que le coût des travaux soit raisonnable et que l'insertion dans l'environnement soit correcte.

Dans le cas où un traitement à la source ne pourrait suffire à lui seul à assurer la protection nécessaire, une solution de type mixte (protection à la source et traitement de façade) est alors recherchée.

Les protections à la source améliorent l'ambiance sonore des riverains de la voie bruyante, mais parfois sans parvenir à abaisser les niveaux sonores aux objectifs fixés ; pour ces bâtiments, un complément de protection acoustique par traitement de façade est alors nécessaire.

De plus, dans le cas de bâtiments isolés, le traitement de façade est aussi privilégié.

COUTS DES PROTECTIONS

• **Les buttes en terre (ou merlons)**

Les coûts moyens sont de l'ordre de 90 € HT le mètre linéaire ; ce coût comprend le surcoût de terrassement, les modelés, la mise en place de terre végétale et l'engazonnement, mais ne comprend pas le prix des acquisitions foncières nécessaires à leur implantation.

• **Les écrans acoustiques**

Le prix par m² des écrans est très dépendant du matériau et des quantités à utiliser. Dans ce rapport nous ne faisons pas de différence entre les écrans absorbants et réfléchissants, et nous estimons le coût unitaire moyen à 500 € HT/m².

• **Les traitements de façade**

Pour le niveau principal d'une façade d'une maison individuelle (en général rez-de-chaussée), le renforcement de l'isolation acoustique (ouvrants, entrées d'air, etc ...) est estimé, dans ce rapport, à :

- 7 000 € HT, pour des habitations individuelles.
- 1 000 € HT/ ouvrant pour des bâtiments collectifs.

Pour un niveau d'une maison individuelle, la mise en place d'un système V.M.C. est estimée à 2 000 € HT.

Avec un niveau supplémentaire, il convient d'ajouter 500 €

• **Les revêtements de chaussée**

L'analyse des coûts au m² est un exercice généralement difficile qui dépend plus des conditions locales du marché et des quantités mises en œuvre.

Ce qu'il faut retenir :

- A conditions égales, les bétons bitumineux drainant 4cm et les bétons bitumineux semi-grenus 4cm présentent actuellement des prix assez proches,
- Les Bétons Bitumineux Ultra Mince (BBUM) et les Bétons Bitumineux Très Mince (BBTM) sont quant à eux légèrement moins coûteux (de 10 à 15 % environ).

ANNEXE 2 : TRAVAUX DE REDUCTION DU BRUIT DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

LE BRUIT DE L'INFRASTRUCTURE

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 RFF. 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 ».

LA RESORPTION DES SITUATIONS CRITIQUES SUR LE RESEAU EXISTANT

Si les 2 grands volets préventifs de la loi bruit assurent la stabilisation du nombre de situations critiques, RFF est actuellement en train de réaliser la cartographie et le décompte des Points Noirs du Bruit sur son réseau classé.

Ce recensement est achevé sur la région Lorraine.

LES SOLUTIONS TRADITIONNELLES DE REDUCTION 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 voies 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'ouvrages 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 OA.



Exemple de changement de pont métallique à Oissel

On peut parfois s'interroger sur la pertinence de conserver certains éléments techniques du réseau devenus inutiles et pourtant à l'origine de bruits particuliers, comme certains aiguillages ou certains joints de rails isolants collés.

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 réduire les bruits de roulement ferroviaire, RFF préconise de mettre en place dans les secteurs les plus adaptés des absorbeurs dynamiques sur rail. Cet élément technique placé en bordure du rail, uniquement en dehors des zones d'appareils de voie, a pour but d'absorber les vibrations ; elle a été homologuée sur le réseau de lignes classiques français et conduit à des réductions comprises entre 1 et 4dB(A), variables en fonction du type et de la vitesse du train.



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, RFF est tenu de mettre en place des mesures de réduction adaptées qui peuvent prendre la forme de protections passives (écrans ou modélés acoustiques) ou de renforcement de l'isolation des façades. Une protection par écran ou modélisé 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 disques sur les remorques TGV et la mise en place de semelles de freins en matériau composite sur les motrices TGV ont permis de réduire de 10dB(A) sur 10 ans le bruit de circulation des rames.



Frein à disque

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

LES SOLUTIONS DE REDUCTION 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.

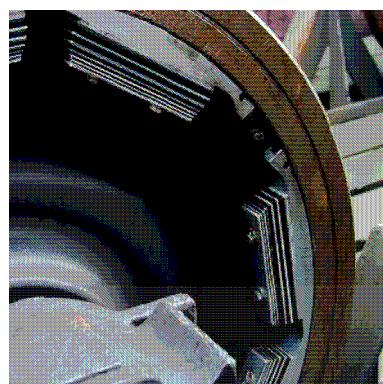
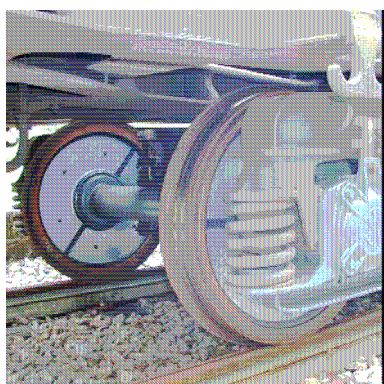


Rail freineur (gare d'Antwerpen)

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 objectif de réduire les bruits de roulement en optimisant la dimension, le profil ou la composition de la roue (diamètre réduit, rigidité de la toile, roue perforée, bandage élastomère entre jante et toile, absorbeurs dynamiques sur roue, pose de systèmes à jonc après usinage d'une gorge, ...), en plaçant des dispositifs de sourdine ou de carénage au niveau du bas de caisse des trains.



Exemples de roues optimisées

NOTE CONCERNANT LA CONSULTATION DU PUBLIC

**Les cartes de bruit sont consultables sur le
site Internet de la préfecture de Meurthe-et-Moselle
(<http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/index.php>)**

rubrique Environnement / bruit

Ces cartes de bruit approuvées par les arrêtés suivants :

- Autoroutes non concédées et routes nationales

Arrêté N°2008/DDE/013/TBSC du 30 juin 2008

- Autoroute A4 concédée

Arrêté N°2008/DDE/022/TBSC du 24 décembre 2008

- Autoroute A31 concédée

Arrêté N°2008/DDE/022/TBSC du 24 décembre 2008

- Infrastructures ferroviaires

- Arrêté N°2009/DDEA/TS/012 du 18 juin 2009.

Ces cartes de bruit ne sont pas reprises dans le présent document.

Conformément à la directive européenne 2002/49/CE, le présent PPBE est soumis à la consultation du public pendant deux mois (article 6 de la directive).

Le public a été informé de l'ouverture de la consultation par voie de presse quinze jours avant le début de celle-ci.

La consultation du public relative au PPBE de l'État s'est déroulée du 09 mai 2012 au 10 juillet 2012.

Un registre a été ouvert à la direction départementale des territoires (DDT) à la cité administrative – 45 rue Sainte Catherine à Nancy, ainsi que dans ses pôles relais de Brie, Lunéville et Toul pour être mis à la disposition du public pendant deux mois.

Parallèlement, le PPBE a été rendu accessible sur le site Internet de la préfecture de Meurthe-et-Moselle.

A l'issue de ce délai de deux mois il a été constaté qu'aucune observation n'a été formulée par le public sur le projet.

En conséquence, le projet de PPBE a été arrêté par le préfet le 20 juillet 2012.

Il a été publié au recueil des actes administratifs et, est consultable sur le site Internet de la préfecture (rubrique Environnement / Bruit).

GLOSSAIRE

ADEME :

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

ANRU :

Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine assure la mise en œuvre et le financement du programme national de rénovation urbaine.

BATIMENT SENSIBLE AU BRUIT :

Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale.

CERTU :

Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions

CPER :

Contrat de plan État / région

dB (décibel) :

Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique).

dB(A) :

La courbe de pondération (A) correspond de près à la correction de l'oreille humaine

DIR-Est :

Direction Inter départementale des Routes Est

DREAL :

Direction Régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

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.

Lden :

Niveau sonore continu équivalent pondéré A, pondéré par la moyenne énergétique des niveaux sonores continus équivalents définis sur trois intervalles de référence de jour, de soirée et de nuit auxquels sont appliqués des termes correctifs majorant, prenant en compte un critère de gêne en fonction de la période de la journée.

Ln :

Niveau acoustique moyen de nuit

MERLON :

Butte de terre en bordure de voie routière ou ferrée

PDMI :

Programme de modernisation des itinéraires (du réseau routier)

POINT NOIR DU BRUIT :

Un point noir du bruit est un bâtiment localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent l'une au moins des valeurs limites fixées par le code de l'environnement, soit 70 dB(A) en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (LAeq (22h-6h) et qui répond aux critères d'antériorité.

RFF:

Réseau ferré de France. Société gestionnaire des voies ferrées de la SNCF

TMJA :

Trafic moyen journalier annuel - unité de mesure du trafic routier

ZONE DE BRUIT CRITIQUE :

Zone considérée comme bruyante au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement

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.



Communauté de communes
Cœur du Pays Haut

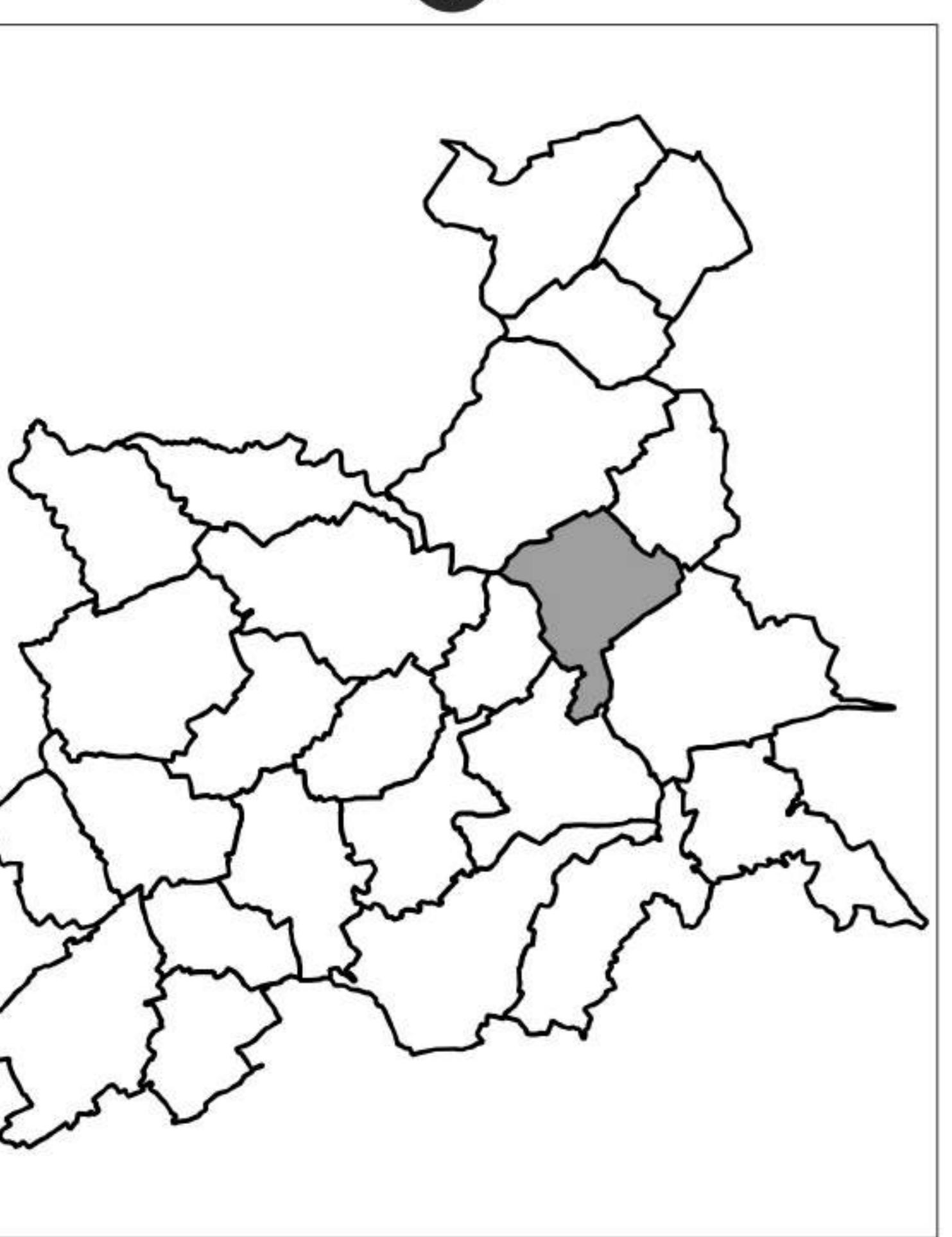
Commune de Audun-le-roman
Droit de Préemption Urbain
Nuisances acoustiques

Document conforme à celui annexé
à la délibération du Conseil Communautaire
de Cœur du Pays Haut
en date du 15 décembre 2025
arrêtant l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme
Intercommunal
Daniel Matergia, le Président

02/12/2025


Echelle: 1/10000e

0 500 1 000 m



Habillage linéaire
+-- Limite de commune
- Limite de secteur
----- Limite de zone
..... NUISANCES ACOUSTIQUES
***** Droit de préemption urbain

Zonage
à urbaniser alternatif
à urbaniser bloqué
urbanisé



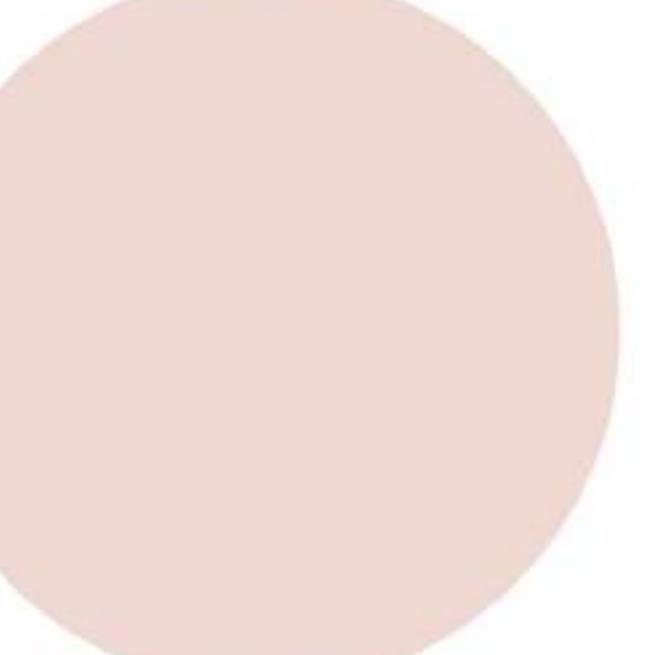


Communauté de communes
Cœur du Pays Haut

Départements de
Meurthe-et-Moselle et de
Meuse

PLUi

ELABORATION DU PLAN LOCAL
D'URBANISME INTERCOMMUNAL



Communauté de communes
Cœur du Pays Haut

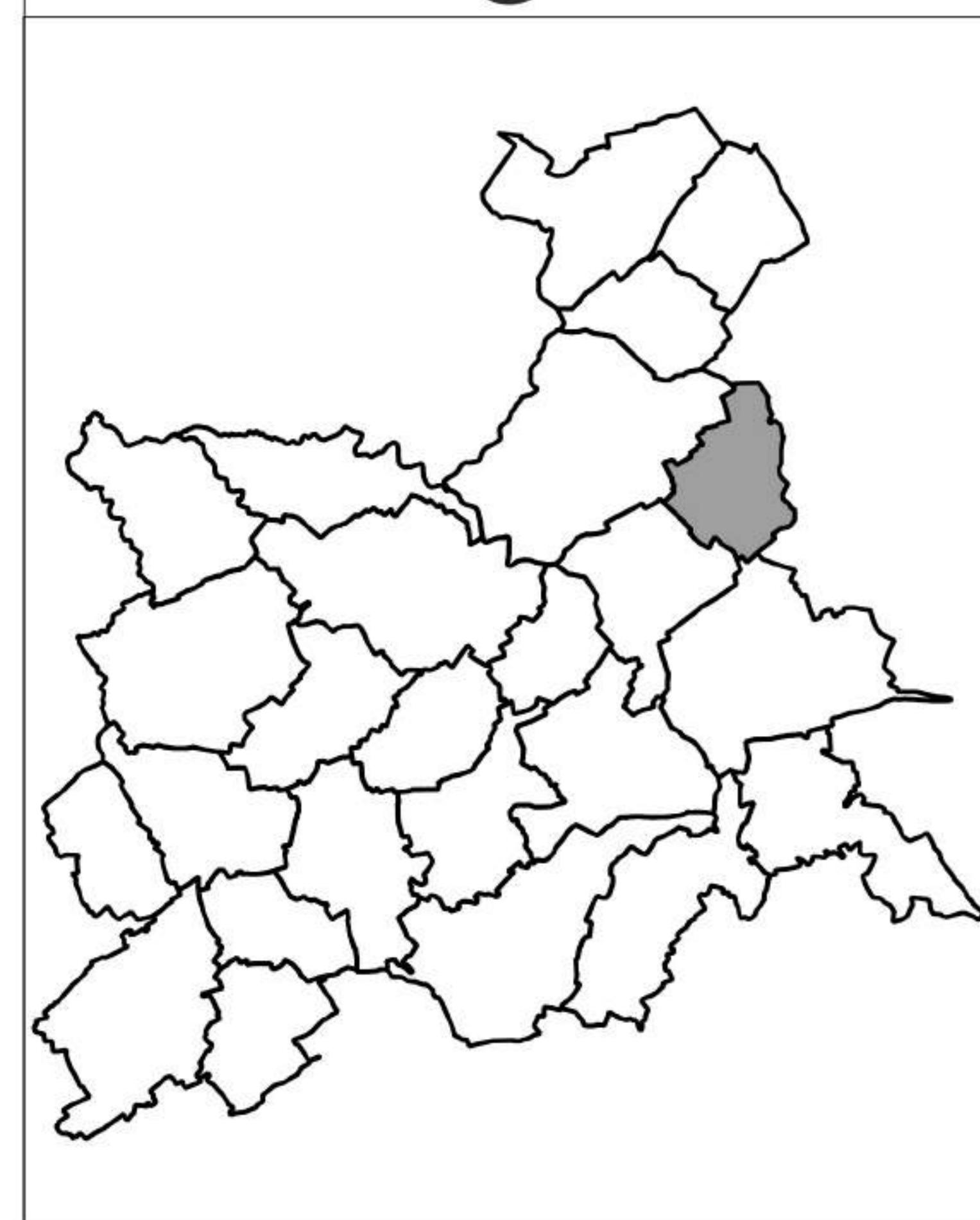
Commune de Beuvillers
Droit de Préemption Urbain
Nuisances acoustiques

Document conforme à celui annexé
à la délibération du Conseil Communautaire
de Cœur du Pays Haut
en date du 15 décembre 2025
arrêtant l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme
Intercommunal
Daniel Matergia, le Président

02/12/2025

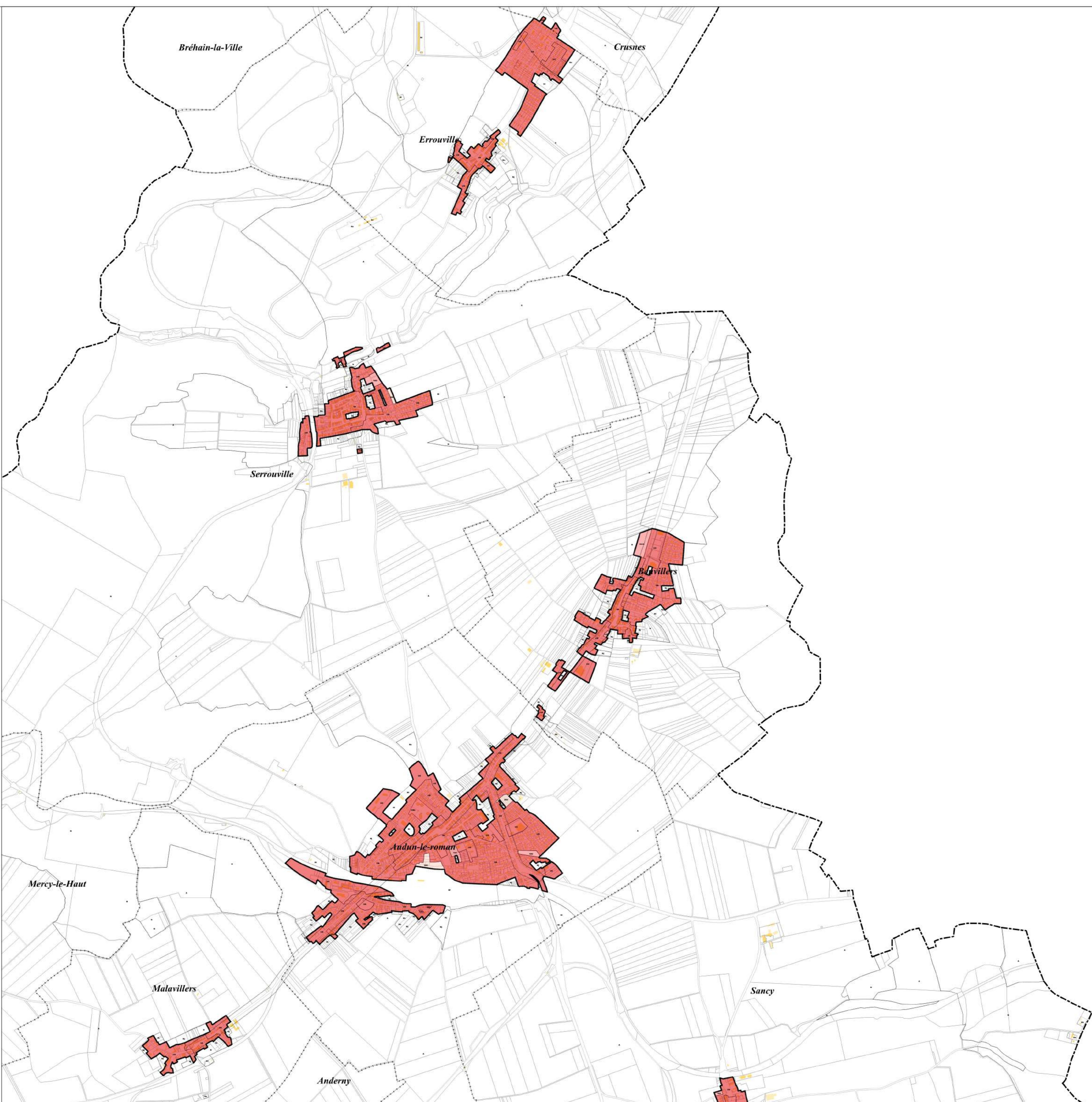
Echelle: 1/10000e

0 500 1 000 m



Habillage linéaire
— Limite de l'intercommunalité
-+ Limite de commune
— Limite de secteur
-+ Limite de zone
— NUISANCES ACOUSTIQUES
***** Droit de préemption urbain

Zonage
■ à urbaniser alternatif
■ urbanisé





Communauté de communes
Cœur du Pays Haut

Commune de Bouligny
Droit de Préemption Urbain
Nuisances acoustiques

Document conforme à celui annexé
à la délibération du Conseil Communautaire
de Cœur du Pays Haut
en date du 15 décembre 2025
arrêtant l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme
Intercommunal
Daniel Matergia, le Président

02/12/2025

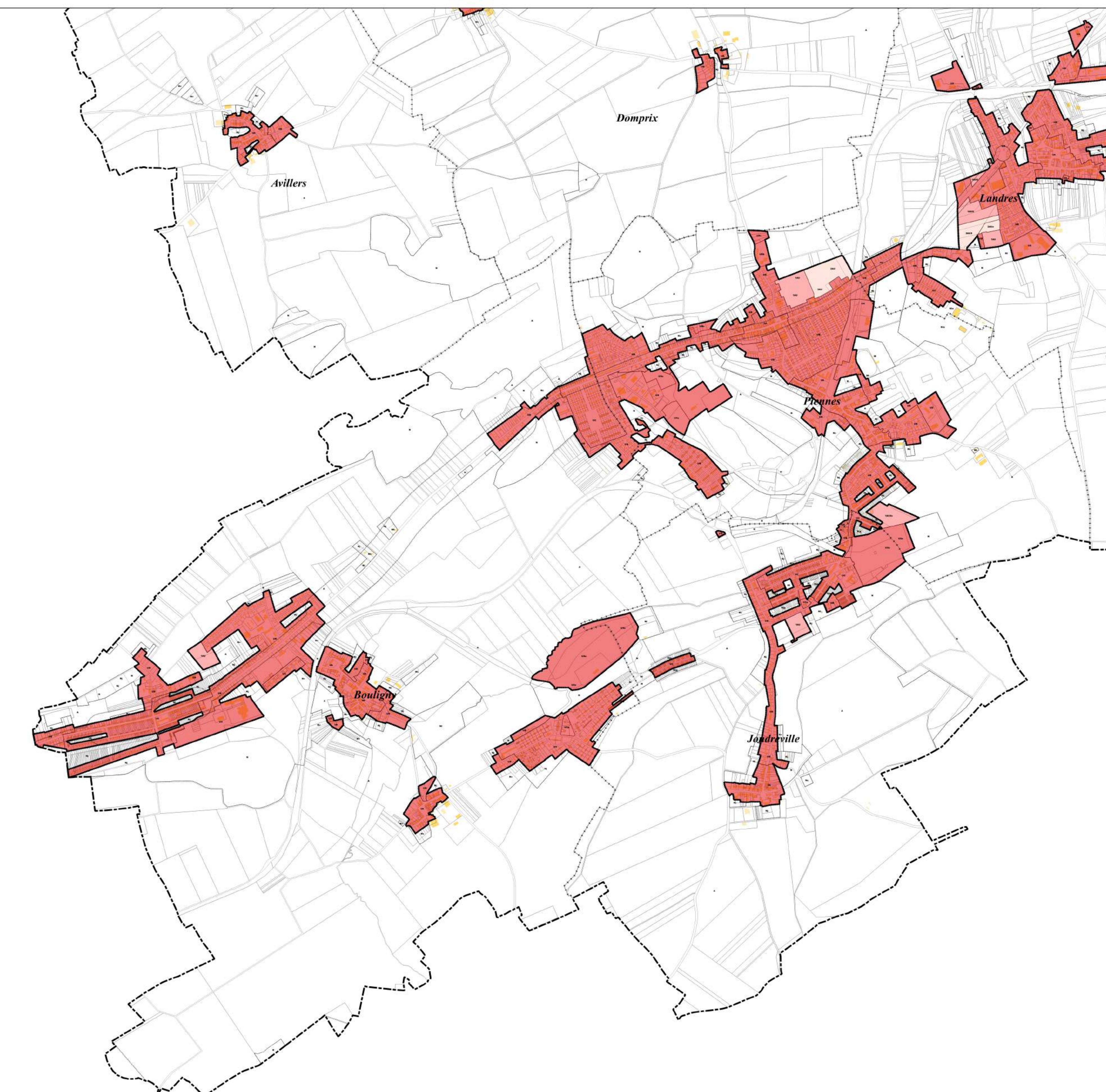
Echelle: 1/10000e

0 500 1 000 m



Habillement linéaire
— Limite de l'intercommunalité
-+-- Limite de commune
----- Limite de secteur
..... Limite de zone
..... NUISANCES ACOUSTIQUES
..... Droit de préemption urbain

Zonage
..... à urbaniser alternatif
..... urbanisé





Départements de
Meurthe-et-Moselle et de
Meuse
PLUi

ELABORATION DU PLAN LOCAL
D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Communauté de communes Coeur du Pays Haut

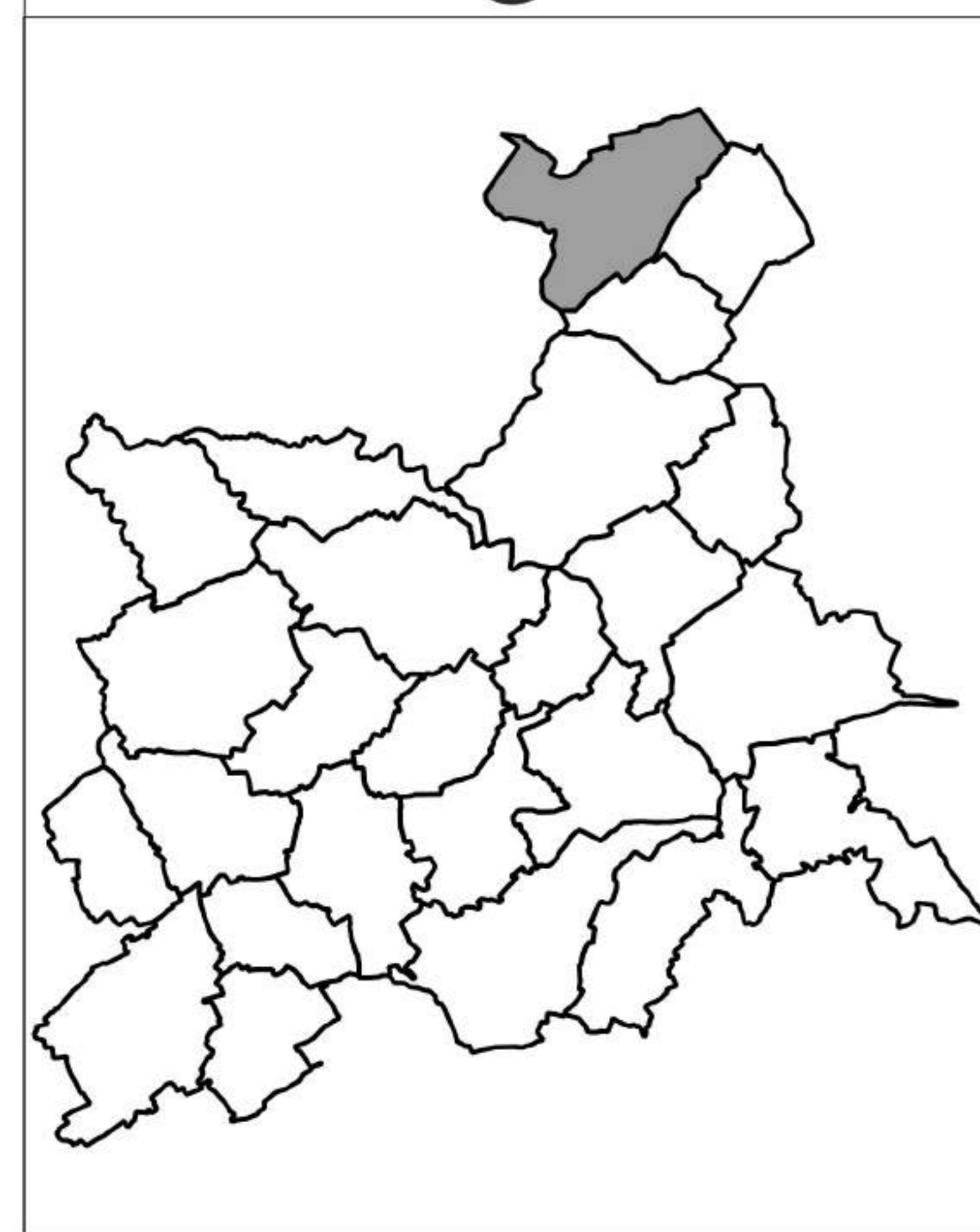
Commune de Bréhain-la-Ville Droit de Préemption Urbain Nuisances acoustiques

Document conforme à celui annexé
à la délibération du Conseil Communautaire
de Coeur du Pays Haut
en date du 15 décembre 2025
arrêtant l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme
Intercommunal
Daniel Matergia, le Président

02/12/2025

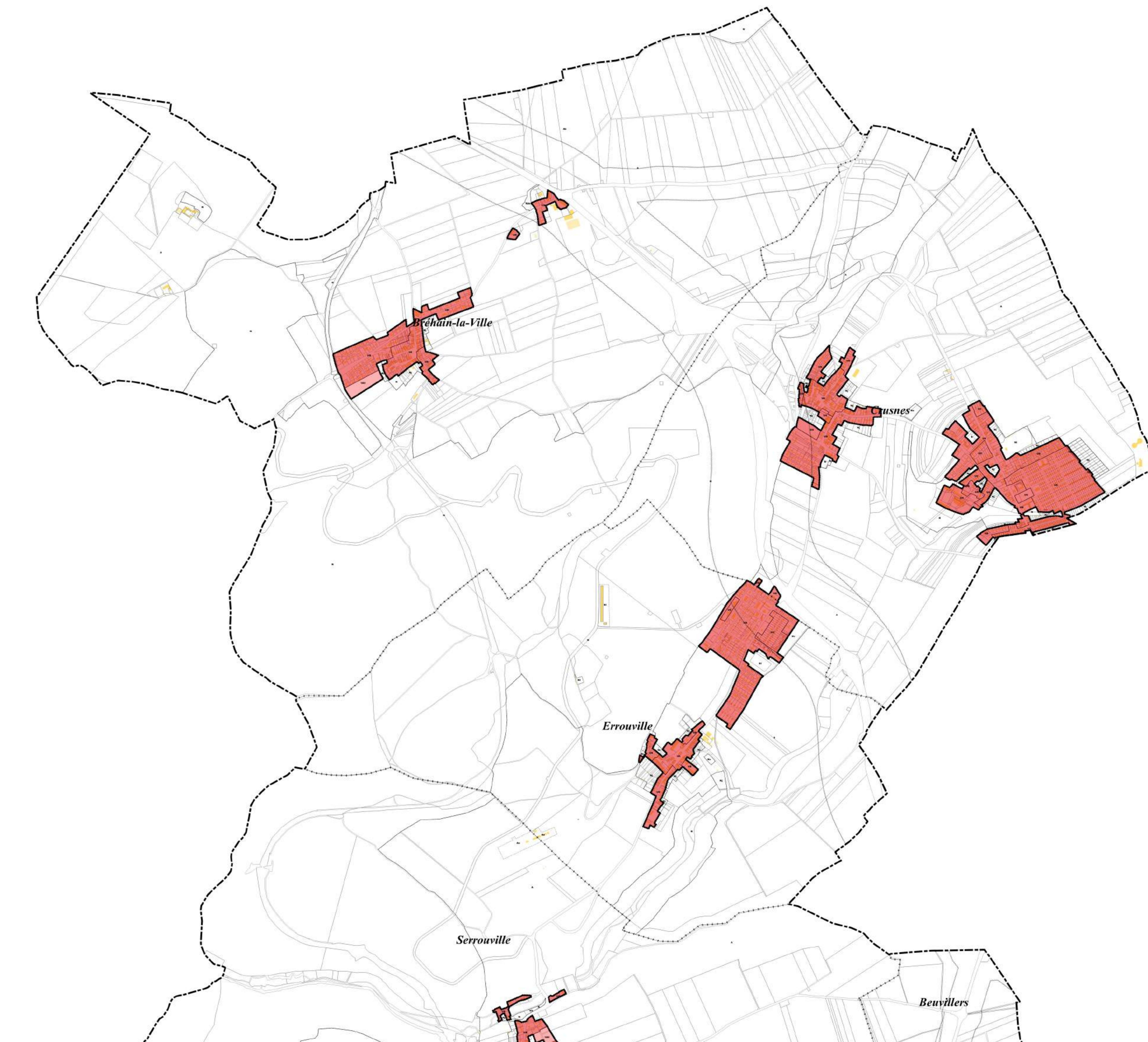
Echelle: 1/10000e

0 500 1 000 m



Habillement linéaire
— Limite de l'intercommunalité
-+ Limite de commune
--- Limite de secteur
---- Limite de zone
~~~~~ NUISANCES ACOUSTIQUES  
\*\*\*\*\* Droit de préemption urbain

**Zonage**  
■ à urbaniser alternatif  
■ urbanisé





Départements de  
Meurthe-et-Moselle et de  
Meuse  
**PLUi**

ELABORATION DU PLAN LOCAL  
D'URBANISME INTERCOMMUNAL

## Communauté de communes Coeur du Pays Haut

### Commune de Crusnes Droit de Préemption Urbain Nuisances acoustiques

Document conforme à celui annexé  
à la délibération du Conseil Communautaire  
de Coeur du Pays Haut  
en date du 15 décembre 2025  
arrêtant l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme  
Intercommunal  
Daniel Matergia, le Président

02/12/2025

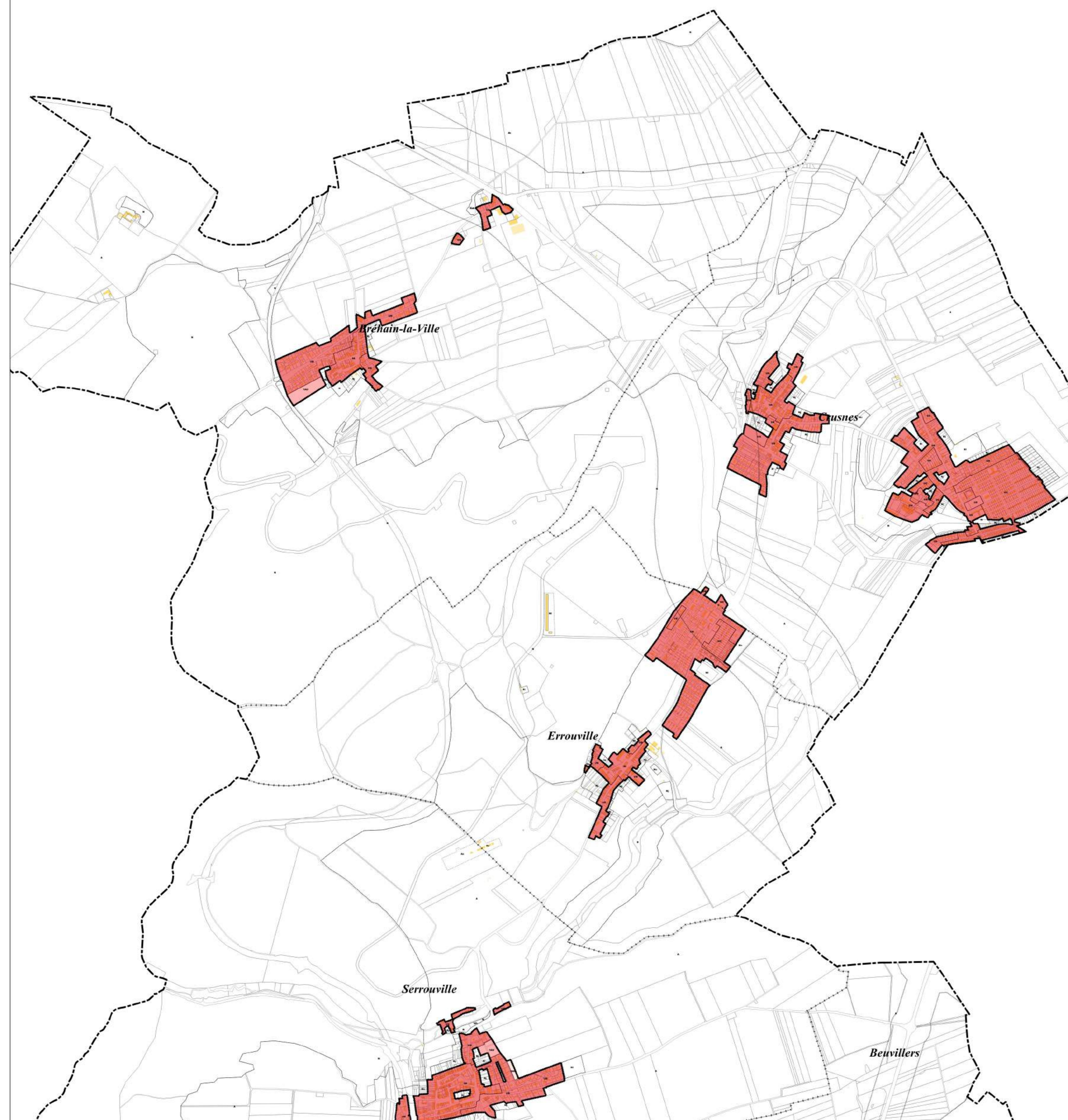
Echelle: 1/10000e

0 500 1 000 m



**Habillage linéaire**  
— Limite de l'intercommunalité  
-+ Limite de commune  
--- Limite de secteur  
---- Limite de zone  
~~~~~ NUISANCES ACOUSTIQUES  
***** Droit de préemption urbain

Zonage
■ urbanisé





Départements de
Meurthe-et-Moselle et de
Meuse

PLUi

ELABORATION DU PLAN LOCAL
D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Communauté de communes
Coeur du Pays Haut

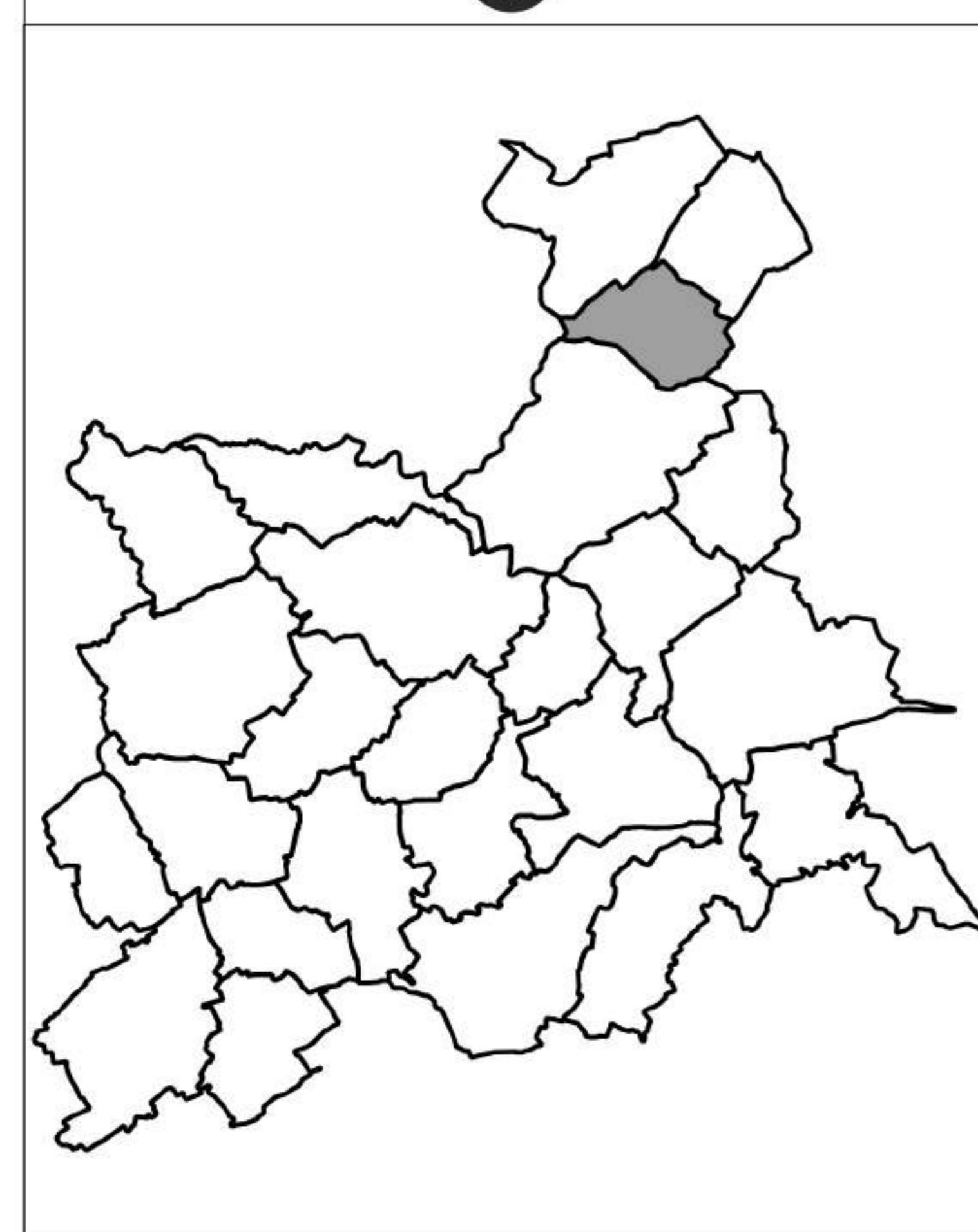
Commune de Errouville
Droit de Préemption Urbain
Nuisances acoustiques

Document conforme à celui annexé
à la délibération du Conseil Communautaire
de Coeur du Pays Haut
en date du 15 décembre 2025
arrêtant l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme
Intercommunal
Daniel Matergia, le Président

02/12/2025

Echelle: 1/10000e

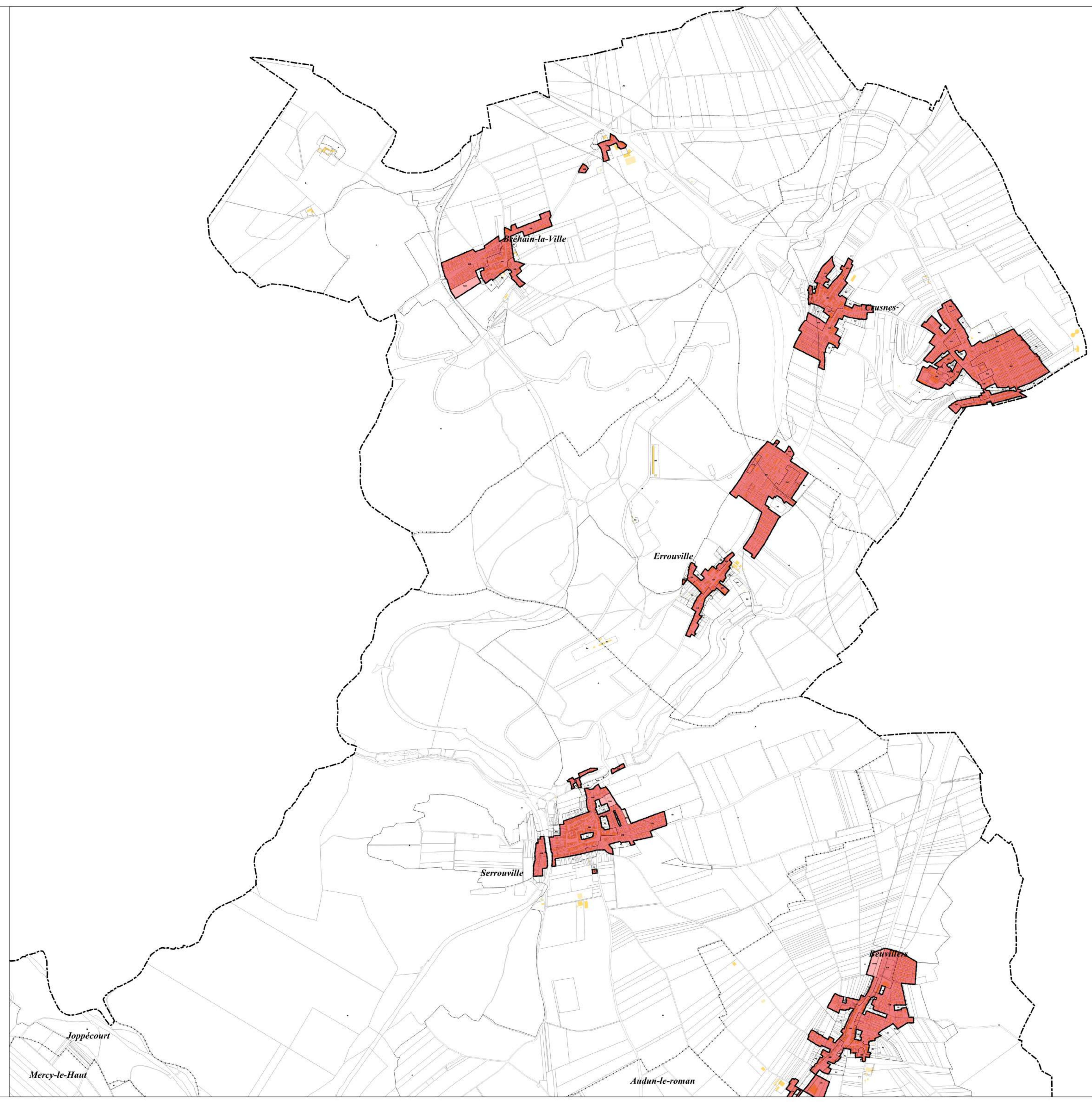
0 500 1 000 m



Habillage linéaire
— Limite de l'intercommunalité
-+ Limite de commune
--- Limite de secteur
---- Limite de zone
— NUISANCES ACOUSTIQUES
***** Droit de préemption urbain

Zonage

urbanisé

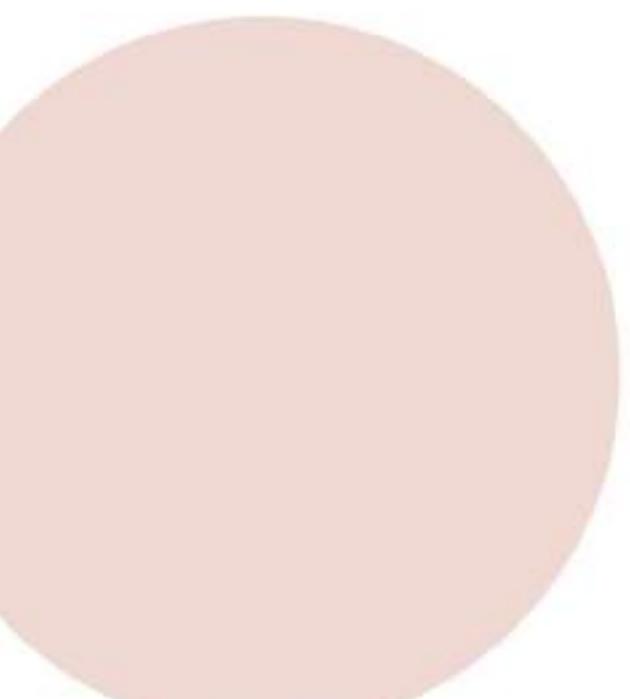




Départements de
Meurthe-et-Moselle et de
Meuse

PLUi

ELABORATION DU PLAN LOCAL
D'URBANISME INTERCOMMUNAL



Communauté de communes
Cœur du Pays Haut

Commune de Landres
Droit de Préemption Urbain
Nuisances acoustiques

Document conforme à celui annexé
à la délibération du Conseil Communautaire
de Cœur du Pays Haut

en date du 15 décembre 2025

arrêtant l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme
Intercommunal

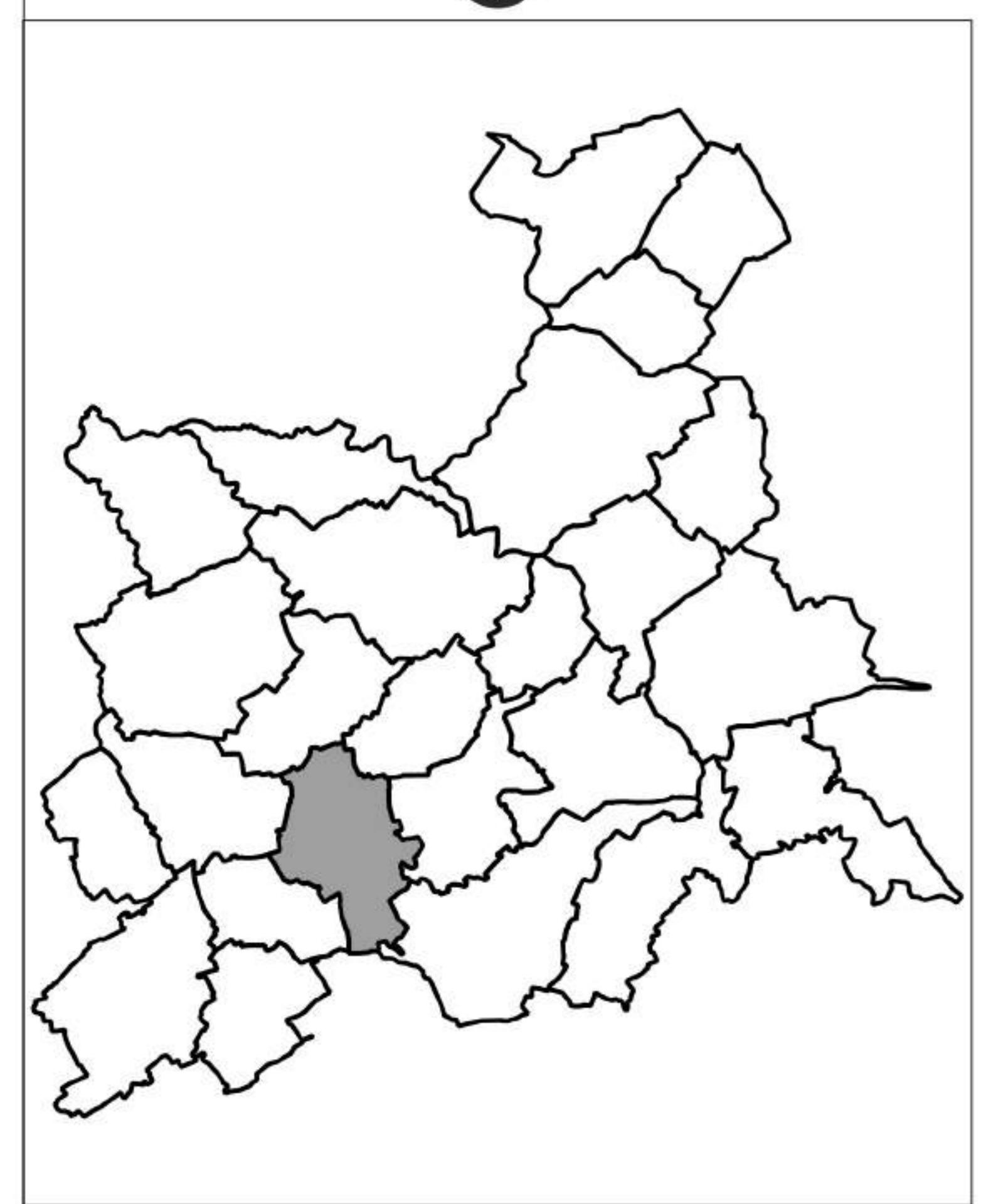
Daniel Matergia, le Président



02/12/2025


Echelle: 1/10000e

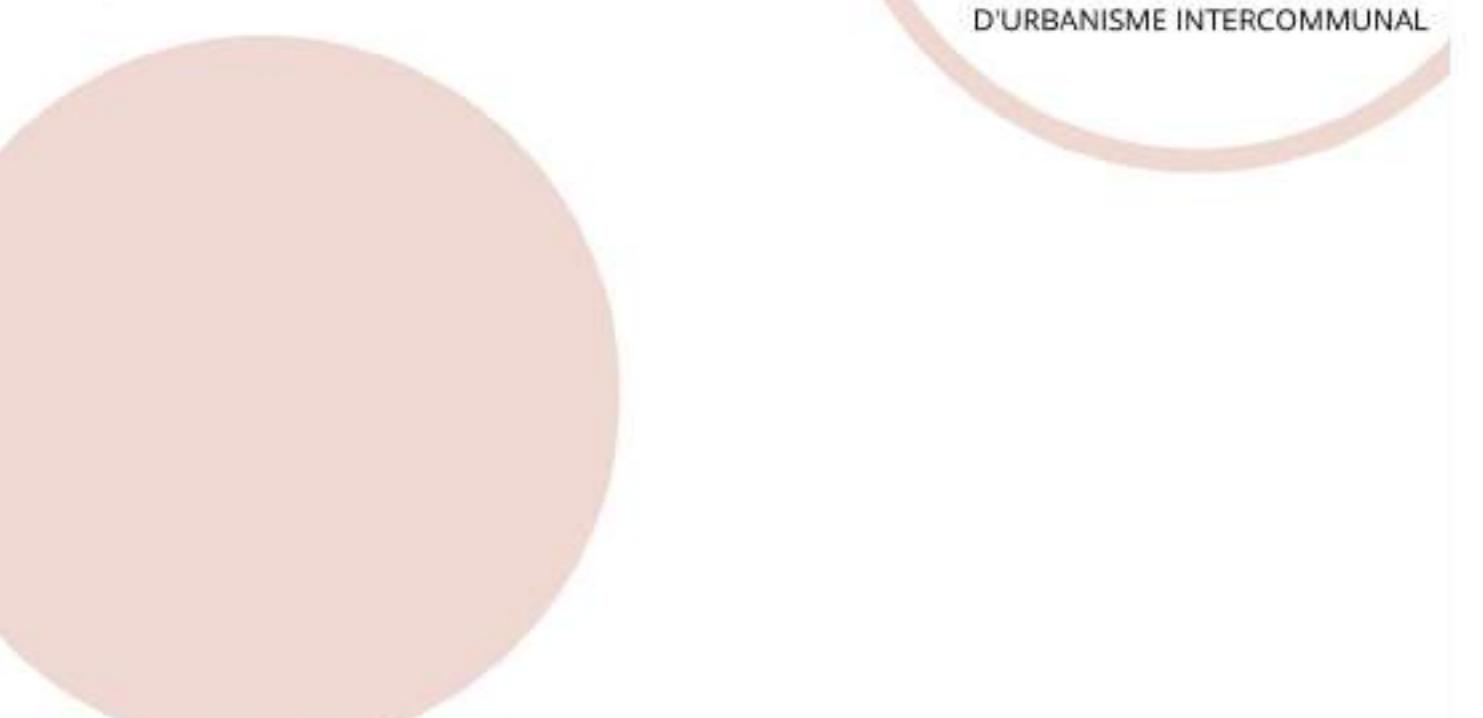
0 500 1 000 m



Habillage linéaire
— Limite de l'intercommunalité
-+ Limite de commune
— Limite de secteur
-+ Limite de zone
— NUISANCES ACOUSTIQUES
-+ Droit de préemption urbain

Zonage
— à urbaniser alternatif
— à urbaniser bloqué
— urbanisé





Communauté de communes
Cœur du Pays Haut

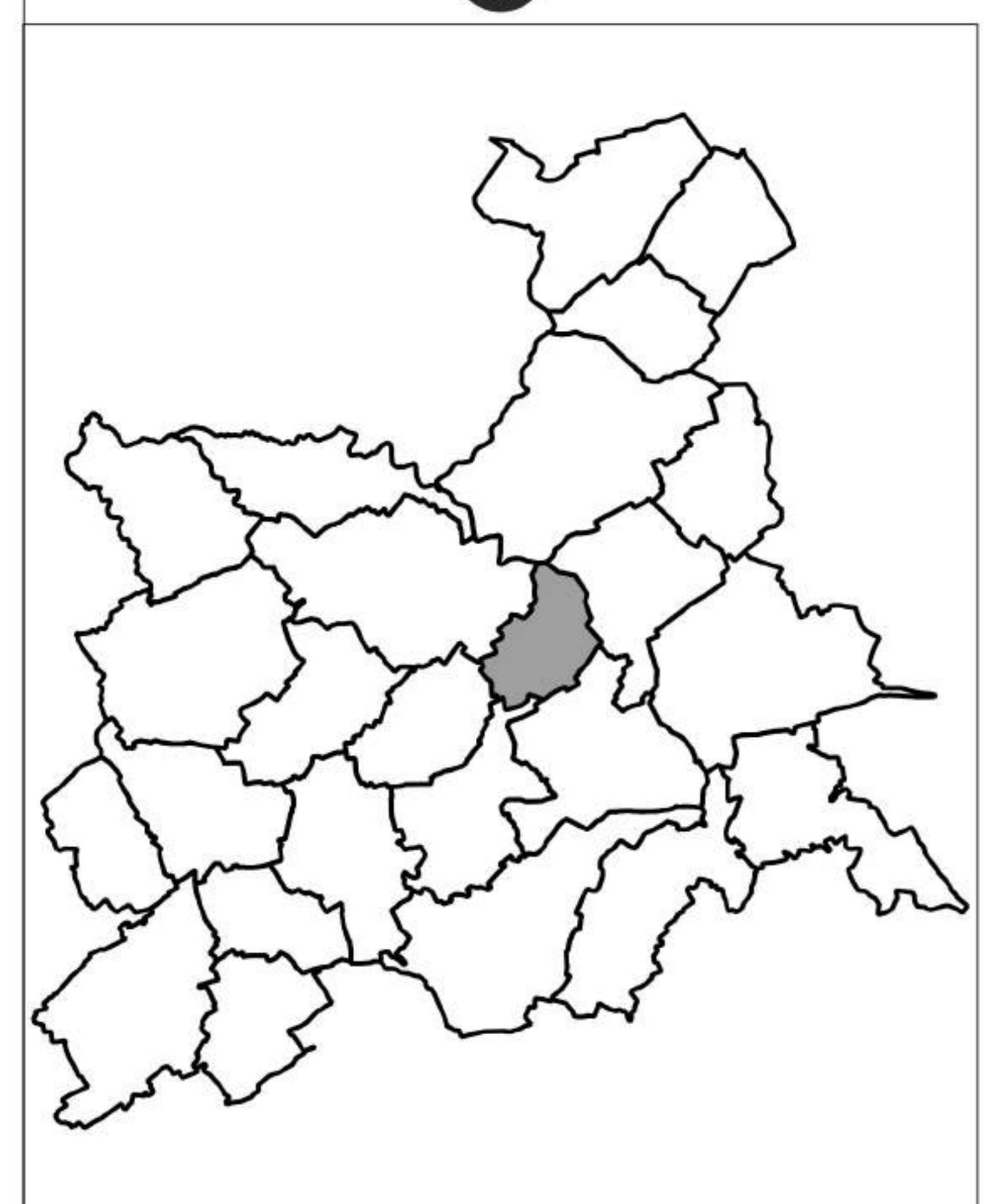
Commune de Malavillers
Droit de Préemption Urbain
Nuisances acoustiques

Document conforme à celui annexé
à la délibération du Conseil Communautaire
de Cœur du Pays Haut
en date du 15 décembre 2025
arrêtant l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme
Intercommunal
Daniel Matergia, le Président

02/12/2025


Echelle: 1/10000e

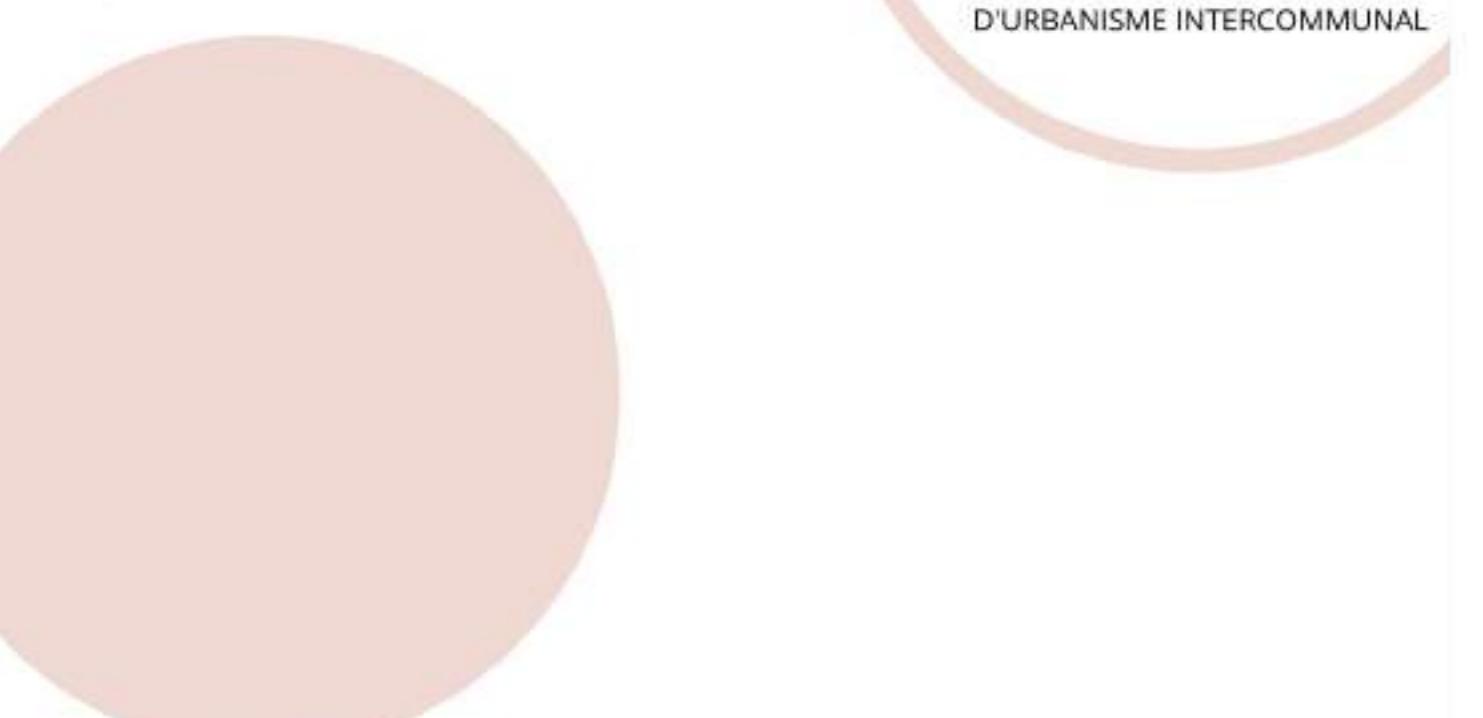
0 500 1 000 m



Habillage linéaire
+-- Limite de commune
- Limite de secteur
- - Limite de zone
- - - NUISANCES ACOUSTIQUES
- - - - Droit de préemption urbain

Zonage
- - - - urbanisé





Communauté de communes
Cœur du Pays Haut

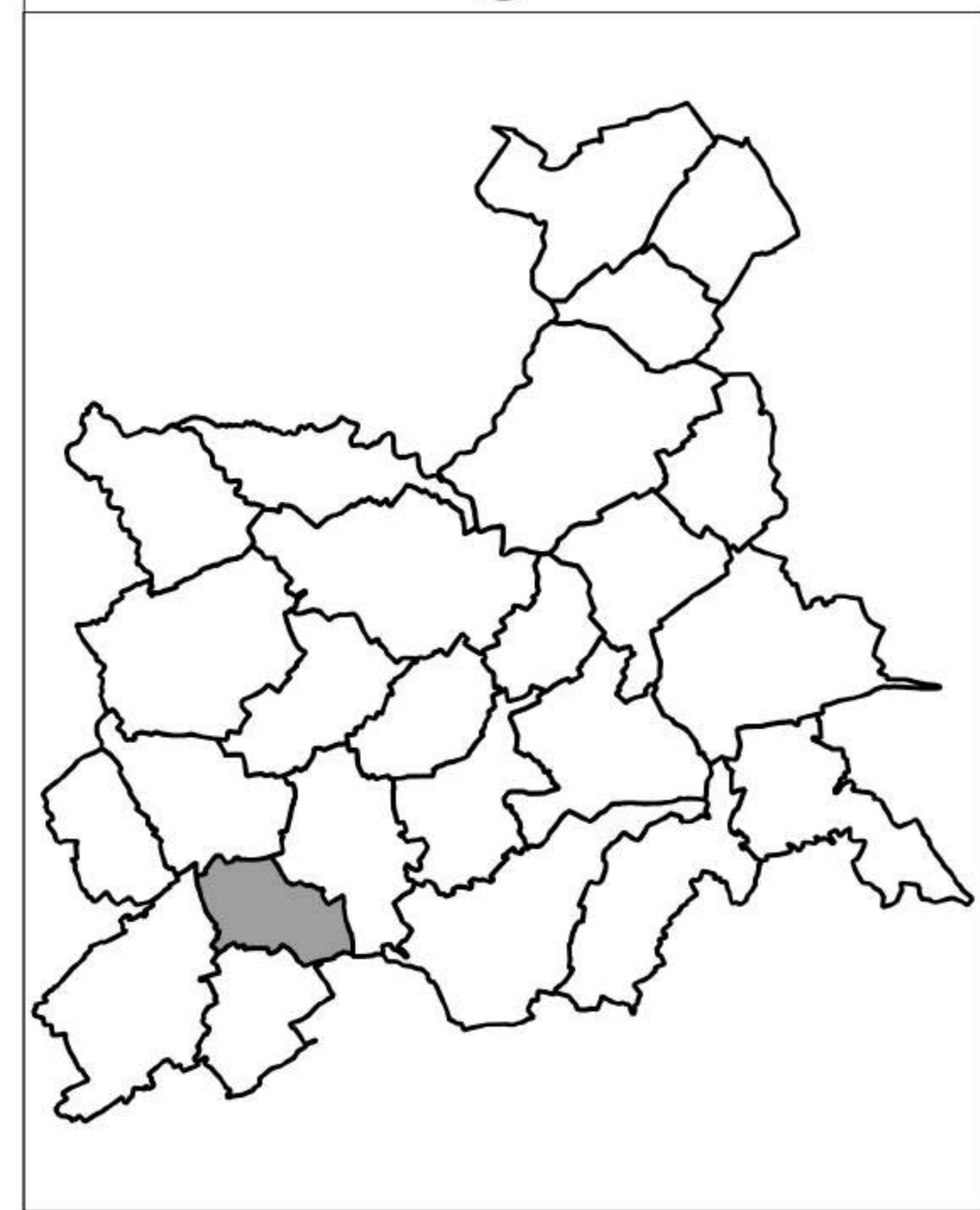
Commune de Piennes
Droit de Préemption Urbain
Nuisances acoustiques

Document conforme à celui annexé
à la délibération du Conseil Communautaire
de Cœur du Pays Haut
en date du 15 décembre 2025
arrêtant l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme
Intercommunal
Daniel Matergia, le Président

02/12/2025

Echelle: 1/10000e

0 500 1 000 m



Habillage linéaire
— Limite de l'intercommunalité
-+ Limite de commune
— Limite de secteur
- - - Limite de zone
— NUISANCES ACoustiques
- - - Droit de préemption urbain

Zonage
— à urbaniser alternatif
— à urbaniser bloqué
— urbanisé

