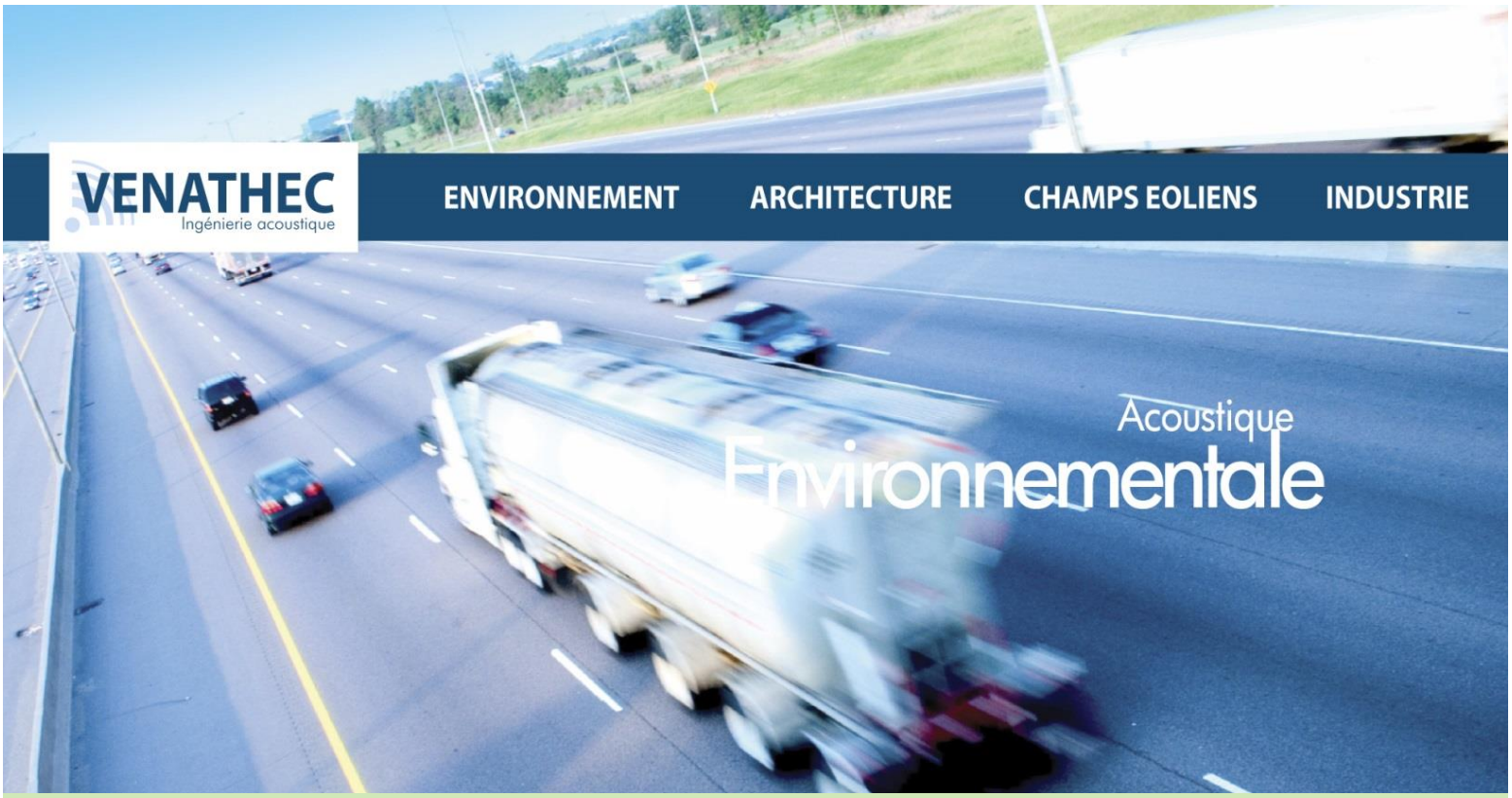


Rapport d'étude acoustique
n°14-13-60-0016-SGA

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE TERVILLE

DOCUMENT EDITE PAR :

AGENCE EST - SIEGE SOCIAL
Centre d'Affaires Les Nations
B.P. 10101
54503 VANDOEUVRE-LES-NANCY
Tél. : +33 3 83 56 02 25
Fax : +33 3 83 56 04 08

AGENCE ILE-DE-FRANCE NORD
11 rue Jean-Jaurès
95400 ARNOUVILLE

AGENCE ILE-DE-FRANCE SUD
22 rue Descartes
94450 LIMEIL BREVANNES

AGENCE SUD
255 avenue Galilée
13100 AIX EN PROVENCE

AGENCE ALSACE
38A rue du Trottberg
68530 BUHL

TERVILLE

SOMMAIRE

1. RESUME NON TECHNIQUE 3

1.1. Une cartographie du bruit des infrastructures dans l'agglomération 3

1.2. Une stratégie de prévention et de gestion de l'environnement sonore dans l'agglomération portée par la commune en relation avec les gestionnaires d'infrastructures 3

2. CONTEXTE DE L'ETUDE 5

2.1. Généralités sur le bruit 5

2.2. Méthodologie et Réglementation 8

3. ANALYSE TERRITORIALE – ETAT DES LIEUX 10

3.1. Le territoire de la commune de Terville 10

3.2. Analyse des cartes de bruit stratégiques 14

3.3. Mesures acoustiques complémentaires aux cartes de bruit 27

3.4. Synthèse des cartes de bruit 31

4. OBJECTIFS VISES 32

4.1. Méthodologie de détermination des zones à enjeux 32

4.2. Définition des objectifs 33

4.3. Localisation des zones à enjeux 34

4.4. Localisation des zones calmes 36

4.5. Projets futurs prévus sur le territoire 37

5. PLAN D'ACTIONS 39

5.1. Actions réalisées au cours des 10 dernières années 39

5.2. Mesures envisagées pour les 5 prochaines années 47

6. SUIVI ET IMPACT DES ACTIONS 52

7. CONSULTATION DU PUBLIC 53

8. COPIE DE L'AVIS DES GESTIONNAIRES 54

1. RESUME NON TECHNIQUE

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, prescrit l'élaboration de cartes de bruit stratégiques et, à partir de ce diagnostic, de plans de prévention du bruit dans l'environnement. Leur finalité est de mieux protéger les logements et les établissements sensibles (enseignement ou santé) des nuisances sonores excessives et de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore. La directive demande également de définir les zones calmes du territoire.

La réalisation des cartes de bruits stratégiques et plans d'actions pour l'ensemble des infrastructures de transports terrestres se fait en deux temps selon la taille de l'agglomération ou le trafic supporté par les infrastructures de transport :

La commune de Terville a fait les choix suivants:

- cartographier l'ensemble de ses infrastructures principales indépendamment des seuils, dès lors que les données étaient disponibles, anticipant ainsi sur la seconde étape ;
- établir ses cartes et son plan d'action sur l'ensemble de son territoire.

1.1. UNE CARTOGRAPHIE DU BRUIT DES INFRASTRUCTURES DANS L'AGGLOMERATION

Les cartes stratégiques du bruit de l'agglomération rendent compte des émissions sonores de toutes les infrastructures de transport (routes et fer) ainsi que celles provenant des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).
La cartographie du bruit stratégique, approuvée par la mairie de Terville le 20 juin 2011, permet de dresser un constat qualitatif de l'environnement sonore de l'agglomération. Le diagnostic fait apparaître une situation relativement privilégiée au regard des nuisances sonores générées par les infrastructures de transport, comparativement à d'autres métropoles.
Cependant, plusieurs secteurs à enjeux sont identifiés aux abords de l'autoroute A31 ainsi que par rapport aux axes principaux de la commune.

En raison des limites des outils et particulièrement des écarts pouvant exister entre les niveaux de bruits issus des calculs et des niveaux de bruits réels mesurés, les cartes de bruit ne sont pas opposables.
La référence juridique demeure donc les arrêtés de classement sonore des infrastructures pris par le préfet.

1.2. UNE STRATEGIE DE PREVENTION ET DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT SONORE DANS L'AGGLOMERATION PORTEE PAR LA COMMUNE EN RELATION AVEC LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

Les mesures préventives et curatives prévues sur le territoire de Terville sont (ou seront) décrites dans les PPBE établis, d'une part, par les maîtres d'ouvrage de grandes infrastructures (l'Etat, le Conseil général de Moselle, RFF) et, d'autre part, par la commune de Terville dans le cadre d'une logique territoriale.
Le présent plan d'action de la commune nécessite donc une coopération avec les maîtres d'ouvrages d'infrastructures de transport (Etat, Conseil général, Réseau Ferré de France,) pour la mise en œuvre concertée des différentes stratégies sur le territoire communal.

Si la mairie n'a pas les moyens d'agir de façon opérationnelle au niveau des infrastructures dont elle n'a pas la gestion, elle dispose néanmoins de leviers pour prévenir les nuisances sonores au titre de ses compétences propres dans les domaines de la planification et de l'aménagement urbain, des déplacements et des transports.

Elle veillera ainsi à mieux intégrer la dimension « bruit » dans le cadre des compétences communautaires (aménagement et urbanisme, transports et déplacements, environnement) en cohérence avec les plans stratégiques (Plan énergie-climat, Plan de déplacements urbain, Plan de protection de l'atmosphère…).
Le PPBE est l'occasion pour la mairie de Terville de définir les contours et le contenu de sa compétence « lutte contre les nuisances sonores», ainsi que l'articulation de ses politiques sectorielles avec les gestionnaires d'infrastructures au bénéfice de la qualité de l'environnement sonore du territoire.

Sur base du diagnostic cartographique, la mairie de Terville fonde sa stratégie sur les 4 objectifs suivants :

- Prévenir les impacts sur l'environnement sonore du territoire, qualifier et préserver les zones calmes ;
- Améliorer l'environnement sonore dans les zones à enjeux par la résorption des points noirs du bruit ;
- Développer la connaissance et les outils au service de l'environnement sonore ;
- Favoriser une culture partagée de l'environnement sonore dans l'agglomération.

Ces 4 objectifs sous-tendent la mise en place des moyens de suivi et d'expertise, afin d'entreprendre les actions nécessaires et d'évaluer leurs effets.

Les cartes de bruit stratégiques et le PPBE de première génération, s'ils ne peuvent prétendre à l'exactitude et à la résolution de tous les problèmes, ont l'avantage de dresser un diagnostic global du bruit, de mobiliser la chaîne des acteurs, d'évaluer la difficulté de l'exercice pour prendre les mesures les plus urgentes et se préparer aux échéances futures (les documents seront mis à jour tous les 5 ans).

2. CONTEXTE DE L'ETUDE

On estime en France à 300 000 le nombre de logements exposés à un niveau de bruit préoccupant auprès des infrastructures de transports terrestres, et à environ 7 millions d'habitants, soit plus de 12% de la population française subissant des niveaux de bruits diurnes extérieurs excédant le seuil de gêne de 65 dB(A) de l'Organisation mondiale de la santé.

La loi « bruit » du 31 décembre 1992 et ses textes d'application visent notamment à limiter les nuisances sonores dues à la construction et à l'aménagement de routes et de voies ferrées nouvelles à proximité d'habitations existantes. Elle vise également à assurer une insonorisation suffisante des bâtiments nouveaux construits à proximité de routes ou de voies ferrées existantes ou en projet.

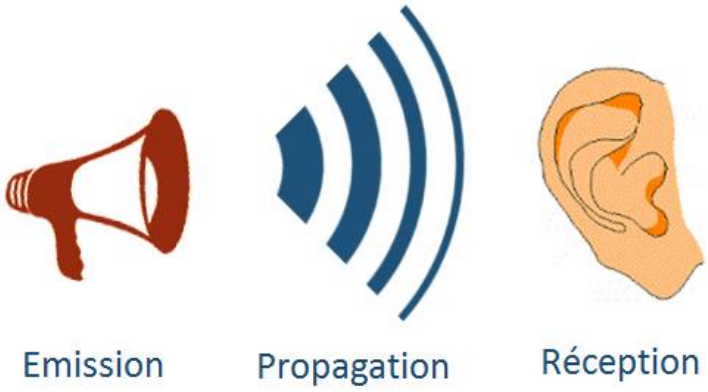
2.1. GENERALITES SUR LE BRUIT

Son

Un son est une sensation auditive produite par une variation rapide de la pression de l'air.
Ce phénomène résulte la mise en vibration des molécules qui composent l'air.

Un son est construit à partir de 3 mécanismes :

- l'émission: mécanisme par lequel une source de bruit communique un mouvement vibratoire aux molécules d'air ;
- la propagation: mécanisme par lequel le mouvement vibratoire est transmis aux molécules de proche en proche depuis la source sonore jusqu'au récepteur ;
- la réception: mécanisme par lequel le son est capté par un récepteur, par exemple un microphone ou l'oreille humaine.

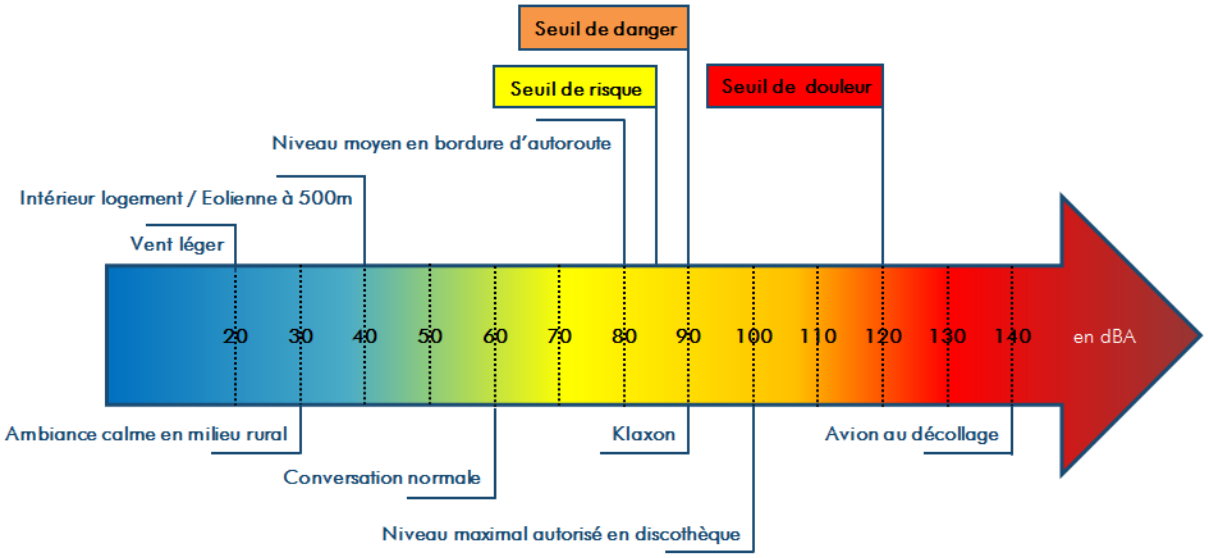


Chaque son est caractérisé par 3 critères principaux :

- sa puissance (niveau sonore) ;
- sa hauteur (fréquence) ;
- sa durée.

Niveau sonore

Le niveau sonore ou niveau de pression acoustique (Lp) caractérise la puissance (ou l'amplitude du son). Il s'exprime en Pascal (Pa). Dans la pratique, l'échelle de perception de l'oreille humaine étant très vaste, on utilise une échelle logarithmique, plus adaptée pour caractériser l'amplitude sonore. Cette échelle réduite s'exprime en décibel (dB).



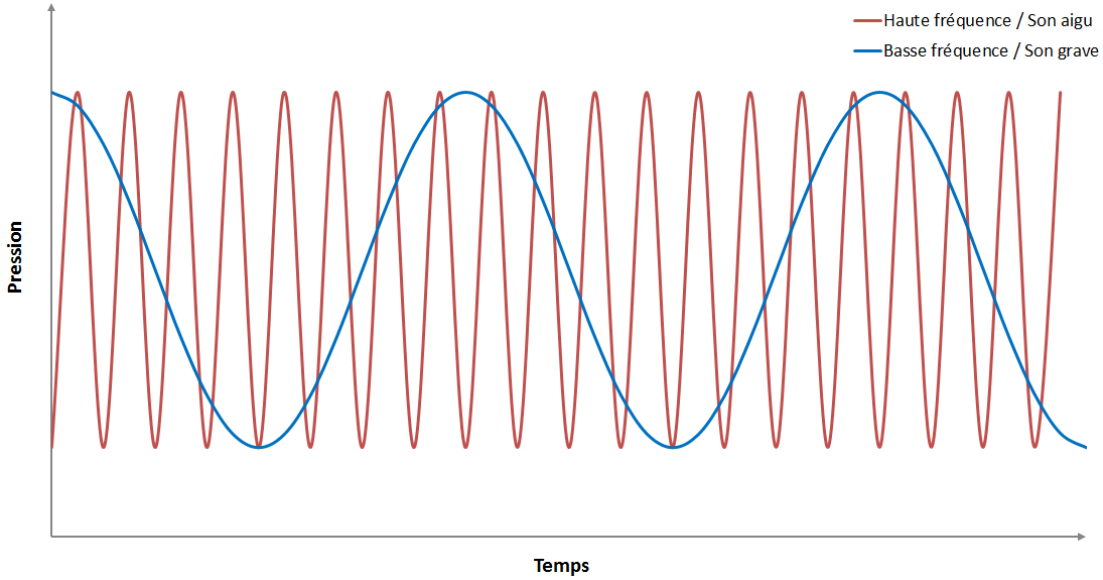
Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20µPascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB. Si l'écart entre deux niveaux de bruit est supérieur à 10 dB, le bruit le plus fort masque le plus faible. On parle d'effet « de masquage ».

La forme de l'oreille humaine influençant directement le niveau sonore perçu par l'être humain, on applique généralement au niveau sonore mesuré, une pondération dite de type A pour prendre en compte cette influence. On parle alors de niveau sonore pondéré A, exprimé en dB(A).

Fréquence

La fréquence d'un son correspond au nombre de variations d'oscillations identiques que réalise chaque molécule par seconde. Elle s'exprime en Hertz (Hz).
Pour l'être humain, plus la fréquence d'un son sera élevée, plus le son sera perçu comme aigu. A l'inverse, plus la fréquence d'un son sera faible, plus le son sera perçu comme grave.
Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.



Bruit

Un bruit perçu correspond à la combinaison de plusieurs sons. Le bruit est une notion subjective, propre à chaque être humain mais généralement, on lui attribue un caractère désagréable ou gênant.

Effets du bruit sur la santé

L'exposition à un bruit d'un fort niveau sonore ou sur une longue période est considérée de nos jours comme un facteur influençant la santé de l'être humain.

En effet, l'exposition au bruit peut engendrer différents troubles sur l'Homme :

- des troubles de l'ordre physique : perte de l'audition (temporaire ou irréversible), surdité, problèmes cardio-vasculaires…
- des troubles de l'ordre psychologique : stress, perte de sommeil, dépression…

2.2. METHODOLOGIE ET REGLEMENTATION

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les 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.
Il s'agit de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores et de préserver les zones de calme.
Cette directive européenne a été retranscrite dans le droit français en différentes réglementations intégrées dans le Code de l'Environnement.

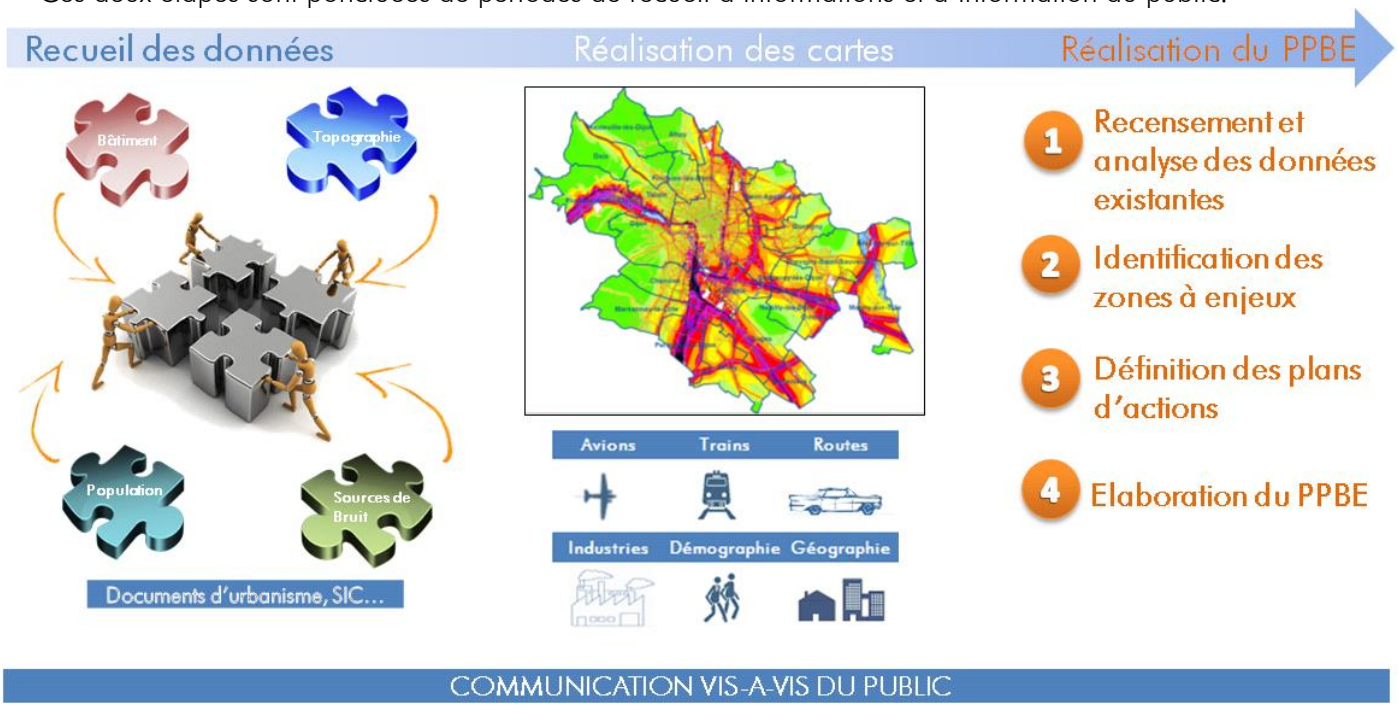
La commune de Terville est membre de la Communauté d'Agglomération « Portes de France – Thionville ». Cette dernière comptant plus de 100 000 habitants, la Ville de Terville est dans l'obligation d'établir un plan de prévention du bruit dans l'environnement pour son territoire.

Méthodologie générale

L'application de cette réglementation se déroule en deux étapes :

- une cartographie de l'exposition au bruit ;
- la mise en œuvre de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) au niveau local.

Ces deux étapes sont ponctuées de périodes de recueil d'informations et d'information du public.



Ce type d'étude concerne deux types de bruit :

- les infrastructures de transport, contenant :
  - les infrastructures routières (autoroutes, routes nationales, départementales, communales, parkings…) ;
  - les infrastructures ferroviaires (voies de chemin de fer pour le transport de personnes et de marchandises…) ;
  - les infrastructures aériennes (aérodromes) ;
- les industries dites ICPE (Installations Classés pour la Protection de l'Environnement).

Principe des cartes de bruit stratégiques

Les cartes de bruit stratégiques sont des documents de diagnostic acoustique. Elles visent à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits induits par les différentes structures de transport (routier, ferroviaire, aérien) et par certaines industries (ICPE).
Elles sont le résultat d'une approche macroscopique qui a essentiellement pour objectif, d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit et de préserver des zones de calme.

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.

Les cartes de bruit de la commune de Terville ont été réalisées au cours de l'année 2010 et approuvées par le maire en date du 20 juin 2011. Elles concernent l'intégralité du territoire communal et présentent un état des lieux de la situation sonore du territoire.

Ces cartes de bruit sont la base de l'étude et permettent d'évaluer l'exposition au bruit des populations ainsi que d'identifier la part de population impactée par un niveau de bruit excessif.

Elles sont consultables sur le site Internet de la commune à la rubrique Cadre de vie/Environnement (http://www.terville.fr).

Principe du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Le PPBE s'inscrit dans la continuité des cartes de bruit.
Il consiste à prévenir les effets du bruit, réduire (si nécessaire) les niveaux de bruit jugés excessifs et préserver d'éventuelles zones de calme.

Le PPBE vise à prévenir et à réduire les nuisances sonores, ainsi qu'à préserver des espaces extérieurs de qualité remarquable pour le bien-être des habitants, et leur assurer un cadre de vie le plus agréable possible. Il est établi pour une durée maximale de 5 ans.

Le PPBE s'articule suivant 5 étapes principales :

1. Etat des lieux / Synthèse des cartes de bruit :
   L'état des lieux s'appuie sur les cartes de bruit préalablement réalisées, mais aussi sur tout autre élément de connaissance des nuisances sonores ou de leur impact disponible sur le territoire.
   L'objectif ici est de localiser les personnes exposées au bruit de manière globale.

2. Choix des objectifs / Détermination des zones à traiter :
   Cette étape a pour objet de hiérarchiser les problématiques dégagées à l'issue de la phase d'état des lieux et de mettre en place le cadre de travail nécessaire en vue de la proposition d'un programme d'actions.

3. Plan des actions prévues afin de réduire l'exposition sonore de la population :
   Le plan d'actions doit répondre aux objectifs fixés précédemment ; les actions possibles seront consignées sous forme d'un tableau de synthèse assorties d'un objectif principal à satisfaire, d'une justification de l'action, des modalités techniques et financières et de leur localisation.

4. Présentation du projet du PPBE et consultation du public ;

5. Mise à jour finale du PPBE selon les remarques issues de la consultation.

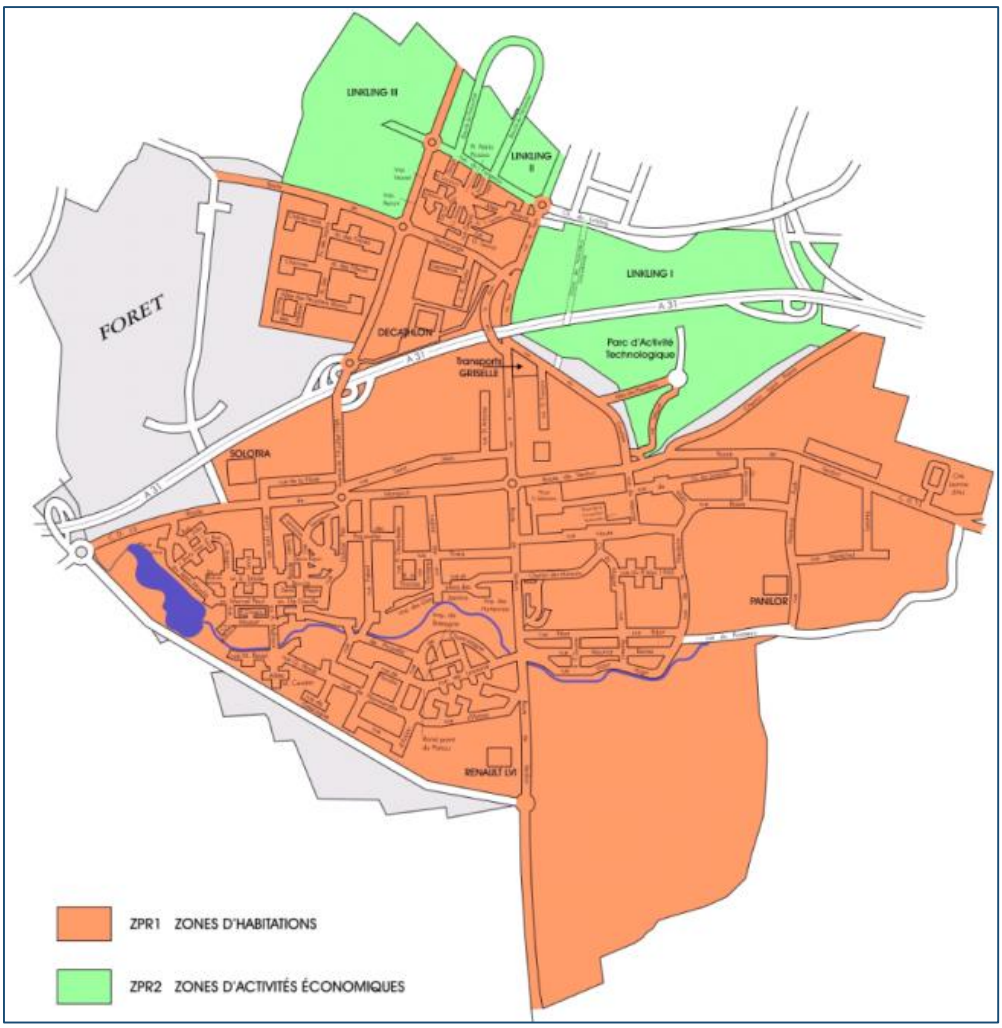
3. ANALYSE TERRITORIALE – ETAT DES LIEUX

3.1. LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE TERVILLE

3.1.1. Situation générale

La commune de Terville compte 6 600 habitants et s'étend sur environ 3.83 km ^{2}.
Elle est membre de la Communauté d'Agglomération « Portes de France – Thionville » et fait partie de l'unité urbaine de Thionville.

La commune de Terville est principalement constituée de zones d'habitations et de zones d'activités économiques, réparties en plusieurs quartiers distincts.



Identification des différents types de zones sur le territoire

3.1.2. Infrastructures de transport

➔ Infrastructures routières

Située le long de l'axe routier Metz-Luxembourg, la commune de Terville est traversée par plusieurs infrastructures routières bruyantes :

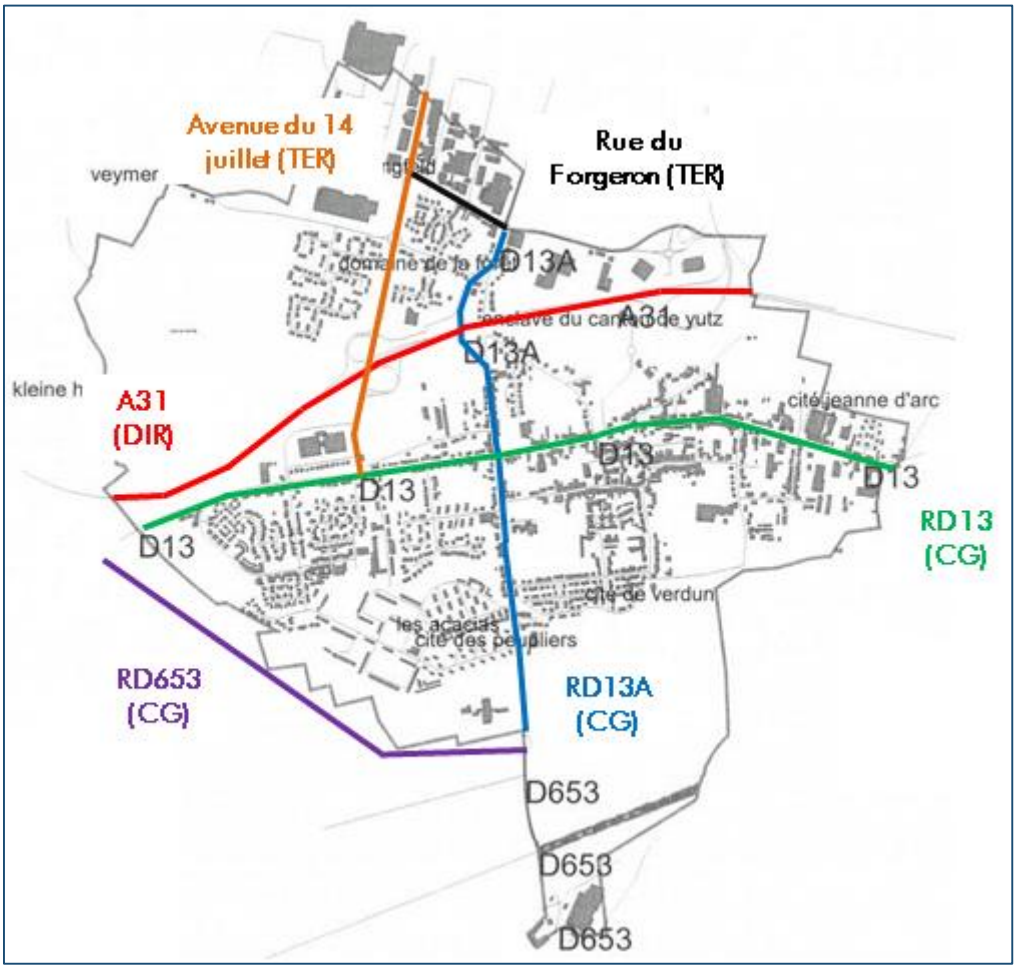
- Autoroute : A31 ;
- Routes départementales : RD13, RD13A.

On repère également la route départementale RD653 qui, bien que ne traversant que très peu le territoire de la commune, reste un acteur important du trafic dans et autour de la commune.

On note également que la mairie de Terville n'est pas gestionnaire des infrastructures présentées précédemment. En effet l'autoroute A31 est gérée par la Direction Interdépartementale des Routes de l'Est (DIR) et les routes départementales (RD13, RD13A et RD653) sont quant à elle administrées par le Conseil Général de Moselle (CG).

A ces infrastructures routières s'ajoutent des voies communales offrant un bon réseau de circulation au cœur de la commune. On peut retenir notamment l'Avenue du 14 juillet et la rue du Forgeron.

Les principales infrastructures routières de la commune sont identifiées sur le plan suivant :



Localisation des différentes infrastructures routières

➔ Infrastructures ferroviaires

La ligne ferroviaire n°204000 (du PK 269.03 au PK 276.109) est située à l'extrême sud du territoire de la commune de Terville.

Localisation de la voie ferrée

Cette ligne supporte un trafic d'environ 40 passages de train par jour dont principalement du fret. Les voies de la ligne sont constituées de traverses en bois ou en béton.

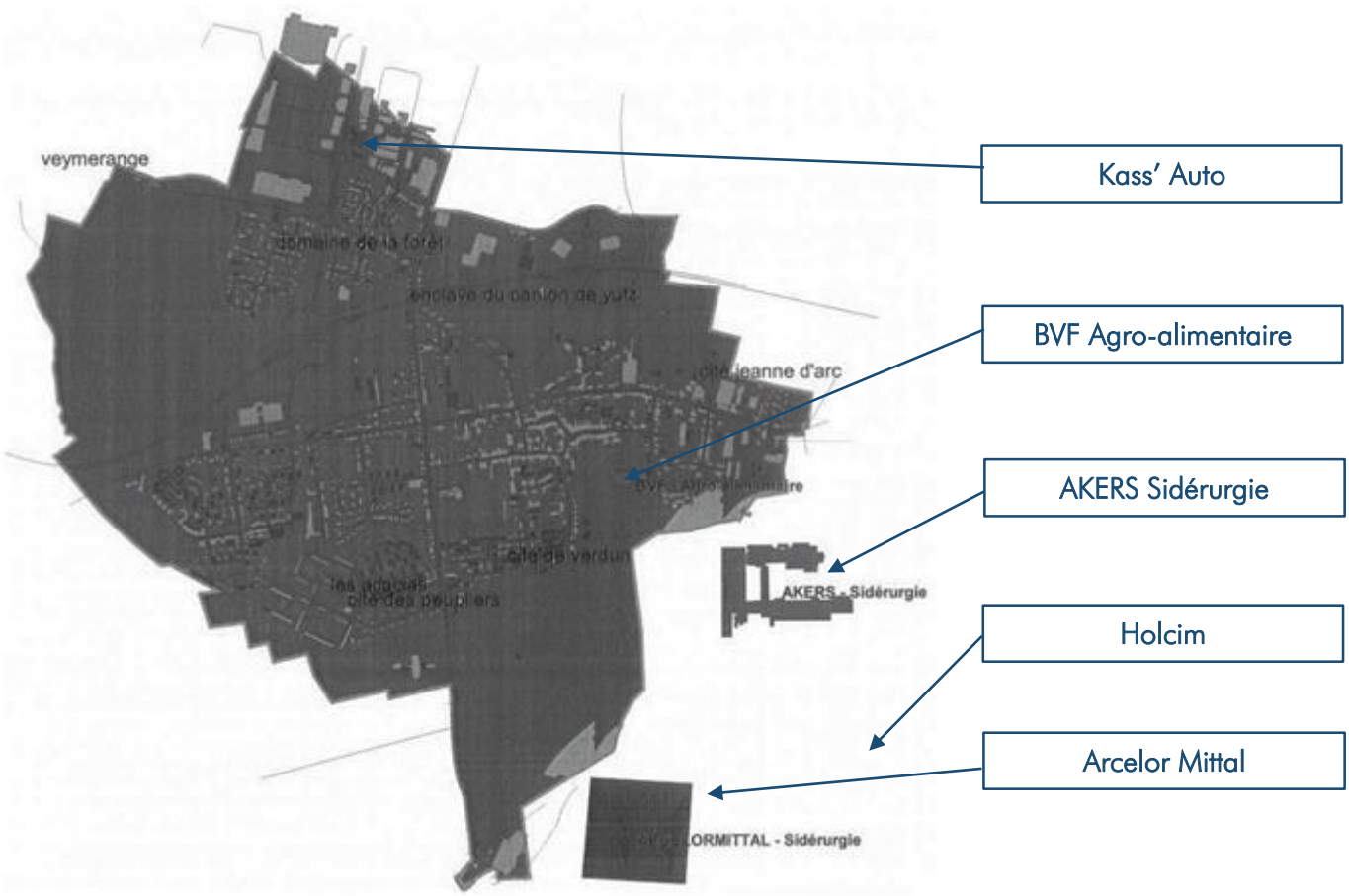
Vue de la voie ferrée n°204000 traversant le territoire de la commune (source : Google Maps)

3.1.3. Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation

A ce jour, deux activités répertoriées comme Installation Classée pour la Protection de l'Environnement sont situées sur le territoire de la commune : l'établissement de la société BVF Agro-alimentaire et celui de la société Kass' Auto.

Trois établissements situés à proximité ont également un impact acoustique sur la commune :

- Akers France à Thionville ;
- Centre de broyage Holcim à Thionville ;
- Arcelor Mittal à Florange.



3.2. ANALYSE DES CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES

3.2.1. Indicateurs utilisés

Les cartes de bruit sont établies avec deux indicateurs, harmonisés à l'échelle de l'Union européenne :

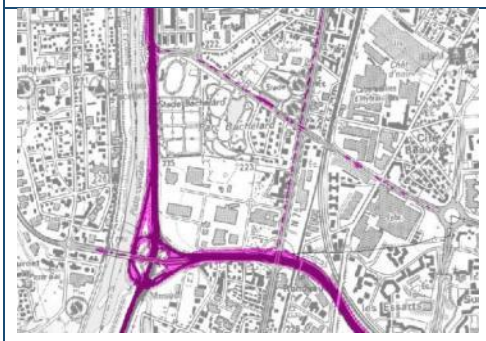
- **Lden**, représentant l'exposition au bruit pour les 24 heures d'une journée. Il est composé des niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h- 6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dBA) et de la nuit (+ 10 dBA), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes ;
- **Ln**, représentant l'exposition au bruit pour la période de nuit.

3.2.2. Rappel sur les cartes de bruit stratégiques

Les cartes de bruit stratégiques sont des documents de diagnostic acoustique. Elles visent à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits induits par les différentes structures de transport (routier, ferroviaire, aérien) et par certaines industries (ICPE).

On distingue plusieurs types de carte de bruit :

	Secteurs exposés au bruit Indicateur Lden- DB(A) >75 70-75 65-70 60-65 55-60	Carte de type « A » indicateur Lden Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Lden (période de 24 h), par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A).
	Secteurs exposés au bruit Indicateur Ln - db(A) >70 65-70 60-65 55-60 50-55	Carte de type « A » indicateur Ln Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur Ln (période nocturne) par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).
	Secteurs affectés par le bruit	Carte de type « B » Cette carte représente les secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (issus du classement sonore des voies)

	Zones de dépassement de la valeur limte - dB(A) Lden>68	Carte de type « C » indicateur Lden Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h).
	Zones de dépassement de la valeur limte - dB(A) Ln>62	Carte de type « C » indicateur Ln Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln (période nocturne).

Pour rappel, l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (reprenant la directive européenne) définit les valeurs réglementaires à ne pas dépasser pour chaque type de sources de bruit :

Indicateurs de bruit considéré	Aérodromes	Route et/ou Ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	/	62	65	60

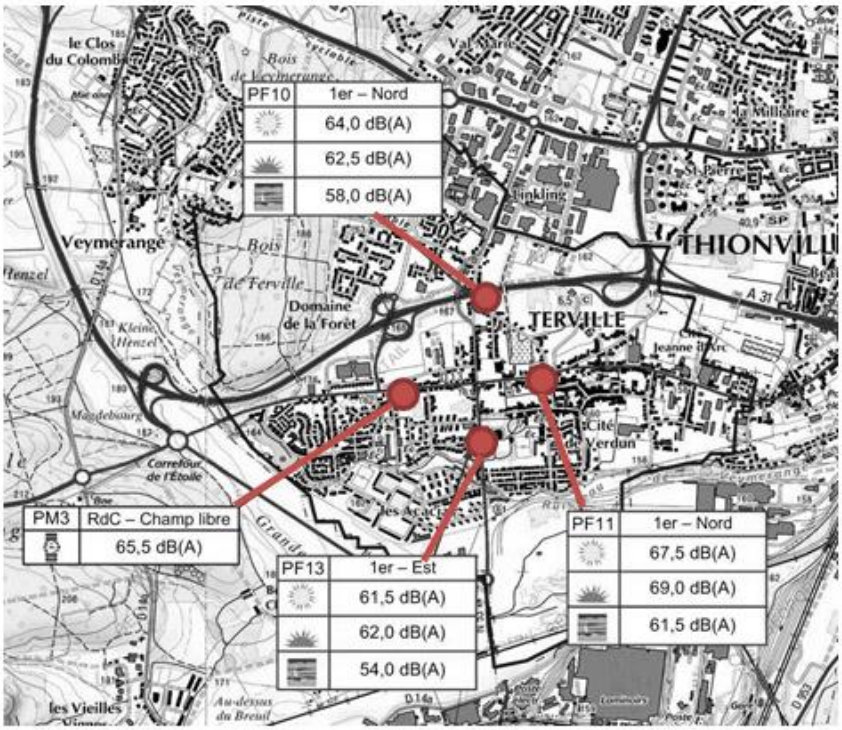
Remarques

Les valeurs seuils présentés dans le tableau ci-dessus sont exprimées en dB(A).

Les niveaux de bruit sont calculés à une hauteur de 4m, ce qui a tendance à généralement surestimer la part de population concernée par un dépassement des seuils réglementaires.

3.2.3. Analyse des cartes de bruit de la commune de Terville

Les cartes de bruit de la commune de Terville ont été réalisées au cours de l'année 2010 par la société ACOUSTB et approuvées par le maire en date du 17 juin 2011. Elles concernent l'intégralité du territoire communal et présentent un état des lieux de la situation sonore du territoire. Elles ont été réalisées à partir de 4 points de mesure situés sur le territoire.



Remarques

Les cartes de type B n'étant qu'une représentation graphique du classement sonore des voies issues des arrêtés préfectoraux, elles ne sont pas analysées dans le détail. Elles restent néanmoins nécessaires pour l'élaboration du PPBE.

En 2013, une mise à jour du classement sonore des infrastructures de la Moselle a été réalisée :

- Pour le réseau ferroviaire, le nouveau classement a été adopté par arrêté préfectoral le 15 janvier 2013 ;
- Pour le réseau des routes et autoroutes concédé et non concédé de l'Etat, le nouveau classement a été adopté par arrêté préfectoral le 21 mars 2013 ;
- Pour le réseau des routes départementales, le nouveau classement sonore a été adopté par arrêté préfectoral du 27 février 2014 (arrêté n° 2014/DDT-OBS-01).

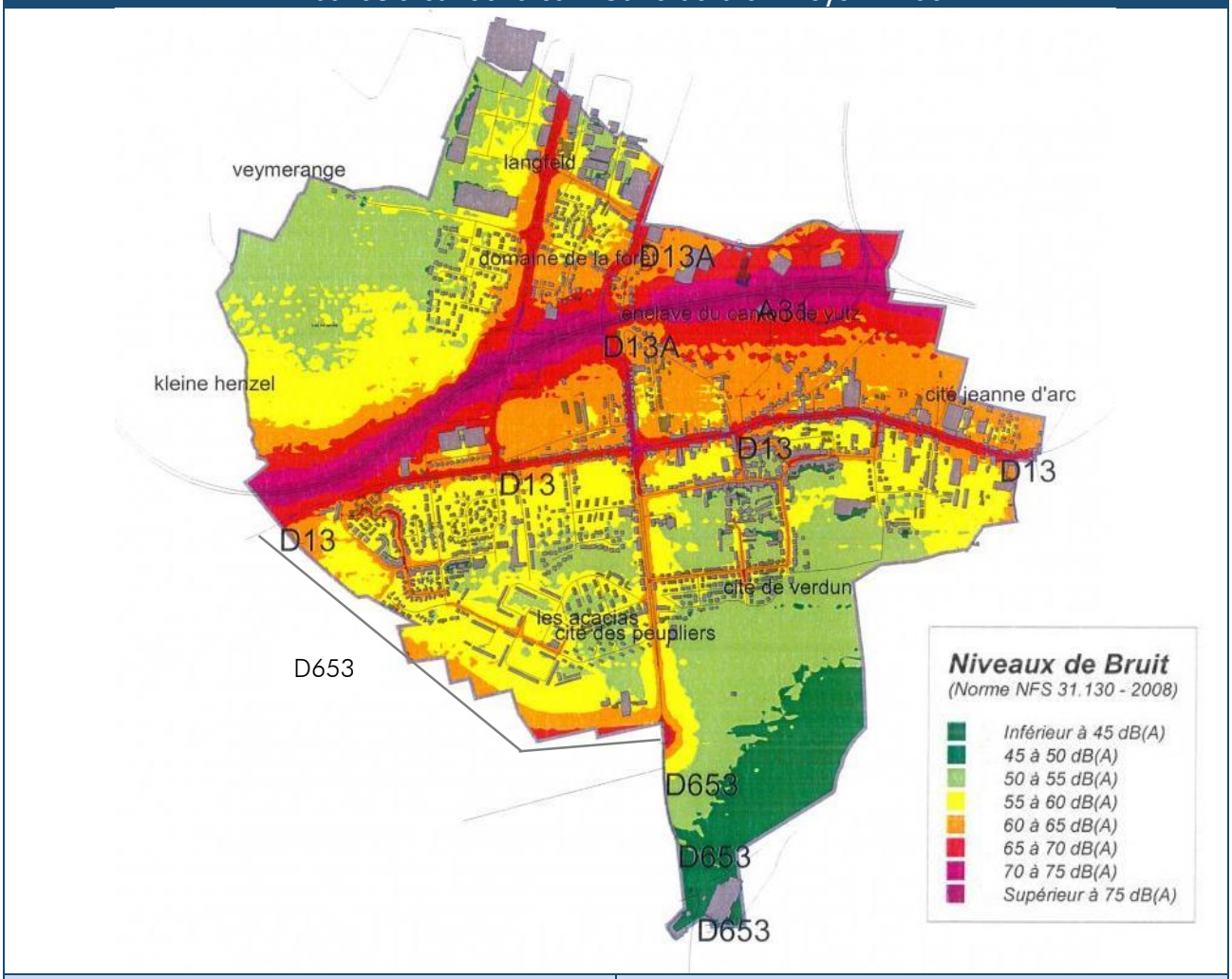
Le classement sonore des voies (à jour) fait apparaître les résultats suivants :

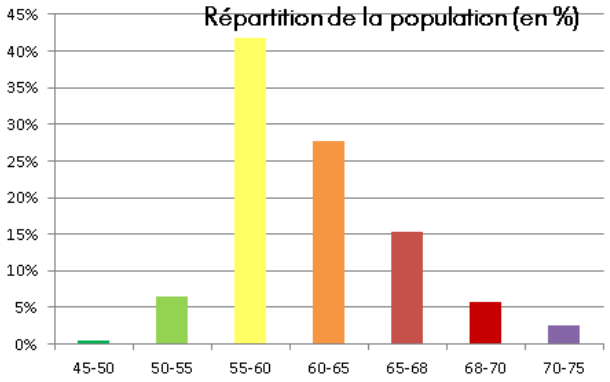
- L'autoroute A31 est classée en catégorie 1 sur la commune de Terville ;
- La voie ferrée n°204 000 est classée en catégorie 2 sur la commune de Terville ;
- La route départementale RD13 est classée en catégorie 3 de la RD14A à l'embranchement avec l'A31 et en catégorie 4 de l'embranchement avec l'A31 à la RD953 ;
- La route départementale RD13A est classée en catégorie 4 de la RD13 à la RD14 ;
- La route départementale RD653 est classée en catégorie 3 hors agglomération et catégorie 4 en agglomération sur la portion allant de la RD18 à la RD13.

Les cartes de bruit stratégiques réalisées sur la commune de Terville sont consultables sur le site de la commune à la rubrique Cadre de vie/Environnement (http://www.terville.fr).

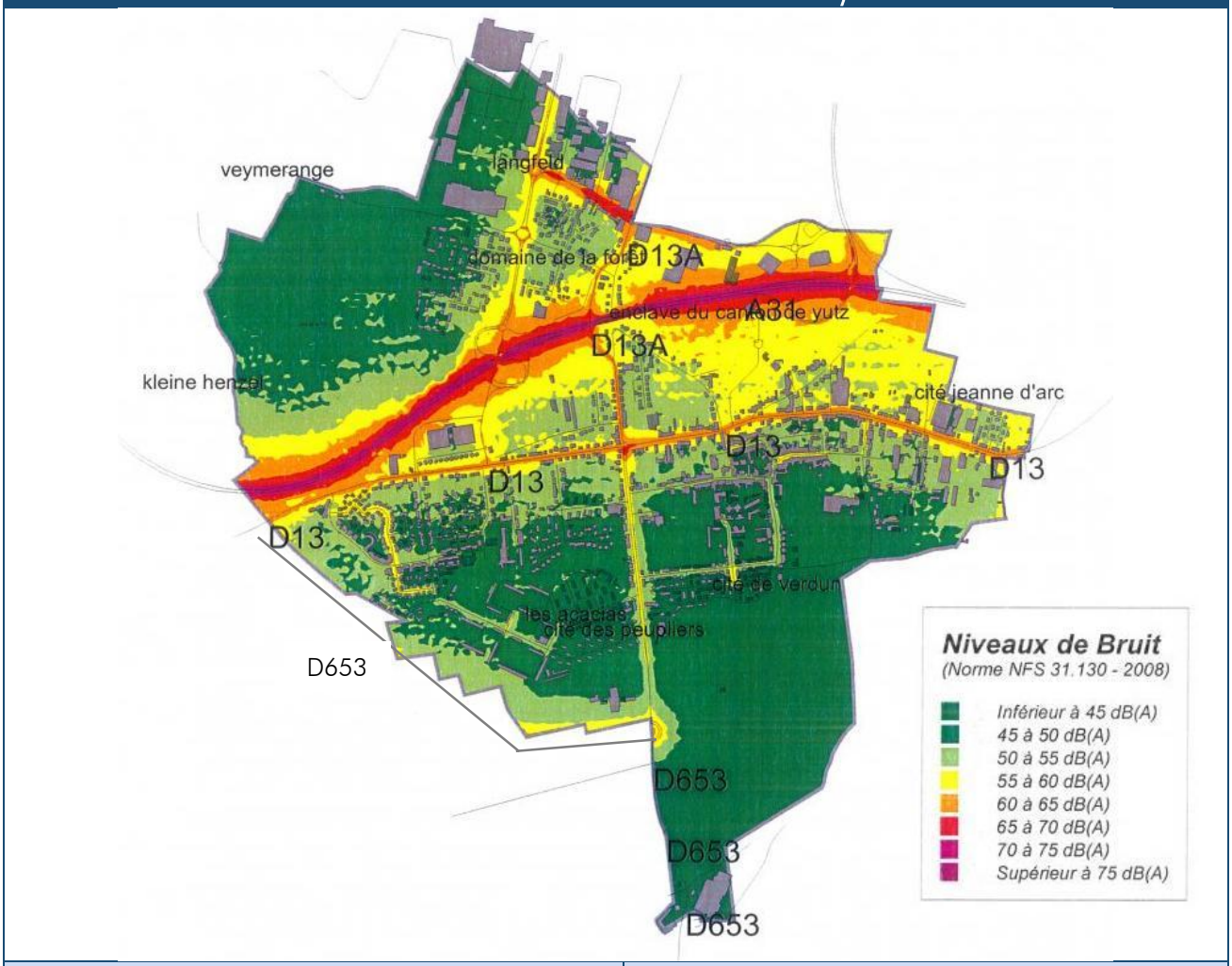
Infrastructures routières

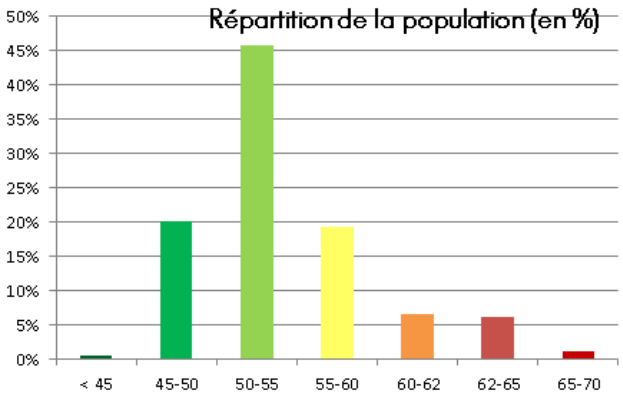
Infrastructures routières – Carte de bruit moyen – Lden



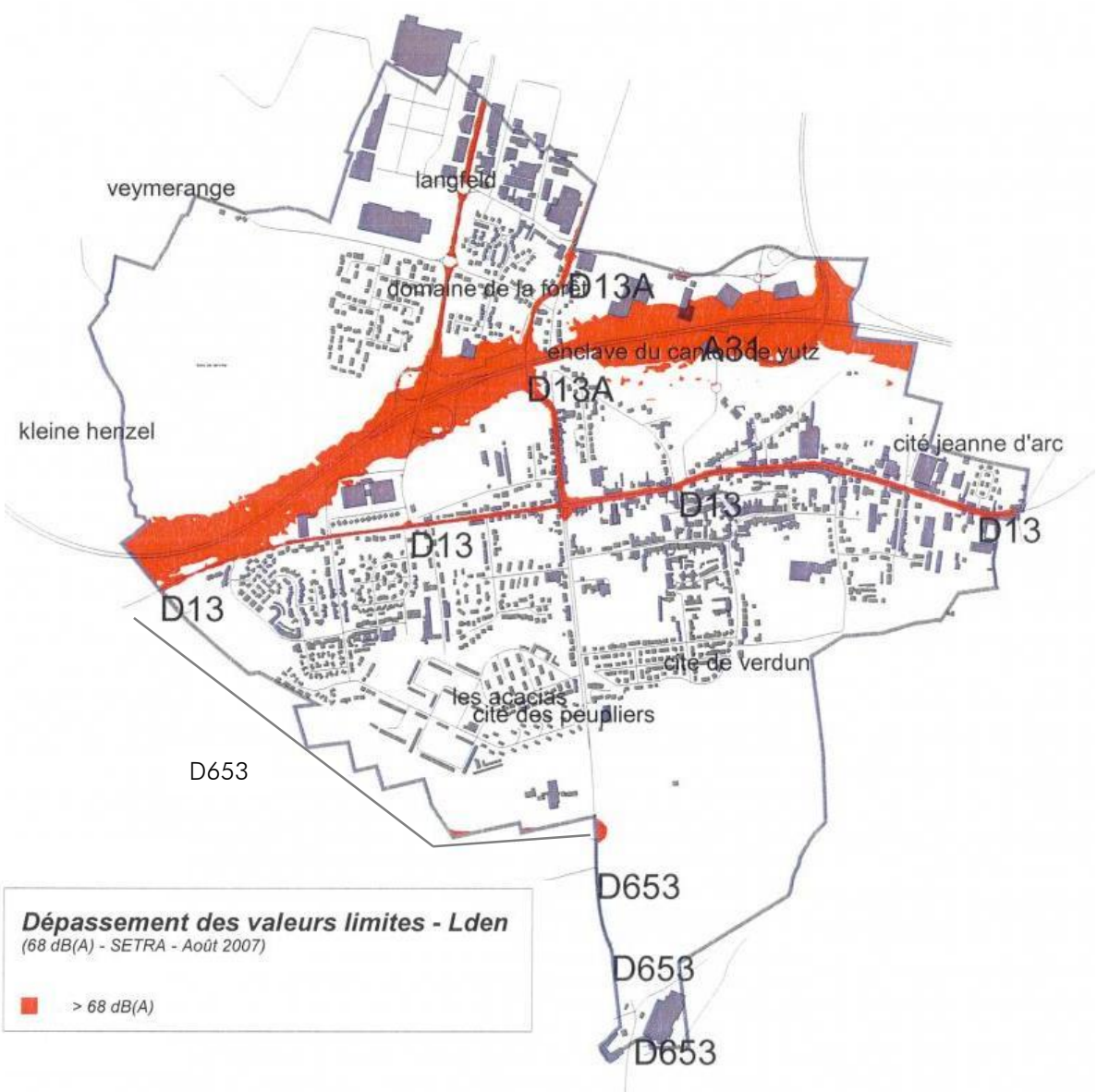
Répartition	Observations
	La carte représente l'impact acoustique des axes routiers du territoire. On repère plusieurs axes ayant une influence sonore remarquable : • l'autoroute A31 ; • la route départementale RD13 (route de Marpisch et route de Verdun) ; • la route départementale RD13A (rue le Kem) ; • l'avenue du 14 juillet ; • la rue du Forgeron ; • la route départementale RD653 contournant le sud de Terville (non représentée sur la carte). 8 % de la population est exposé à un niveau sonore supérieur à 68 dB(A).

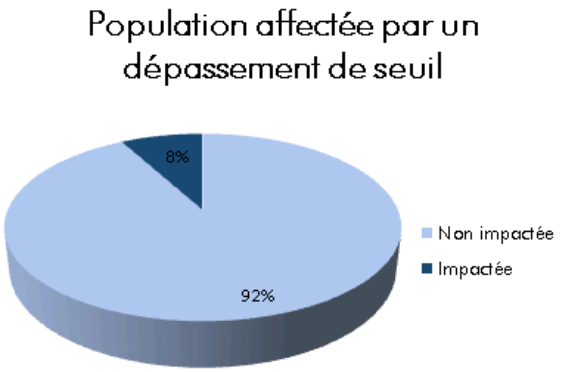
Infrastructures routières – Carte de bruit moyen – Ln



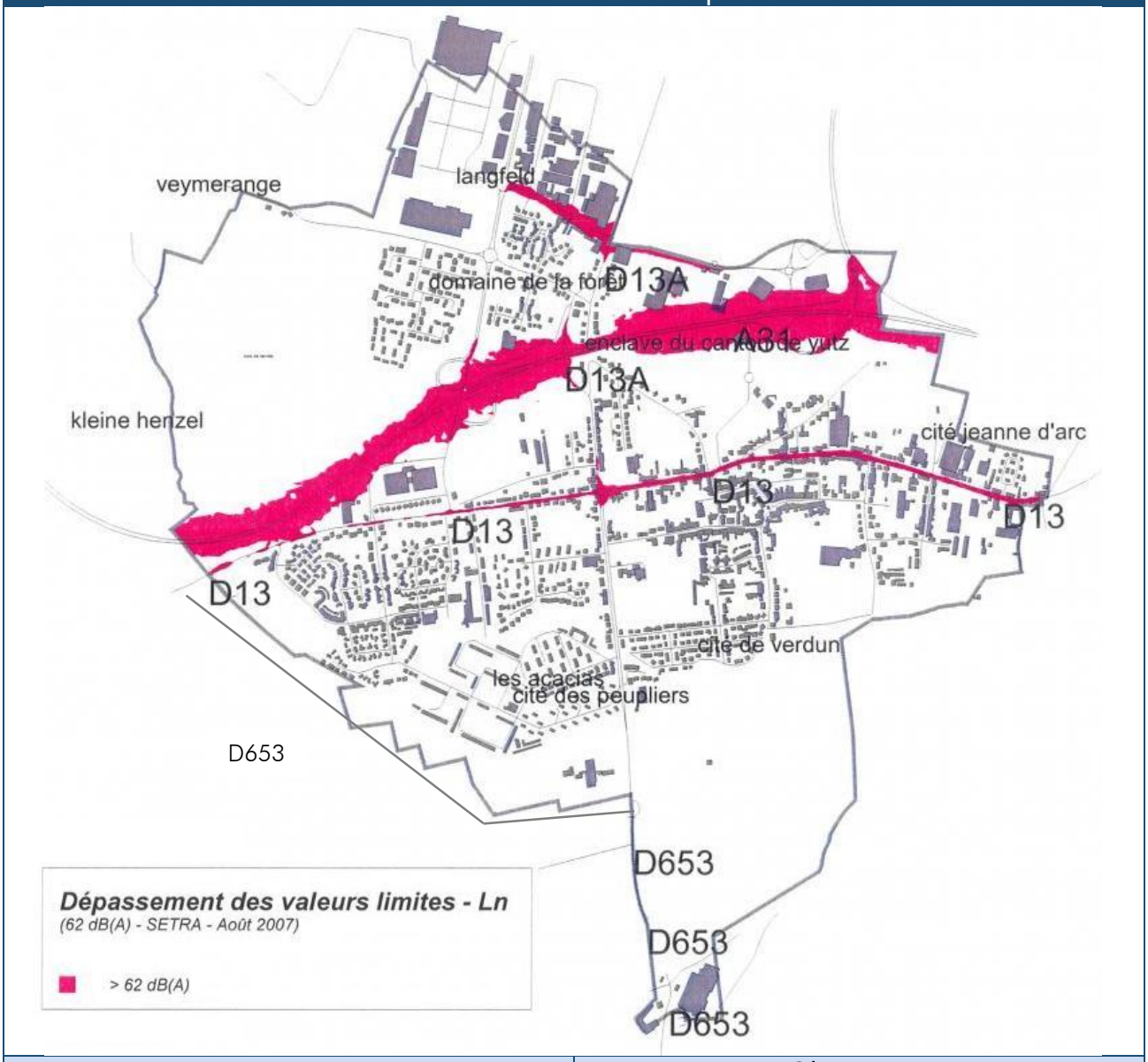
Répartition	Observations
	La carte représente l'impact acoustique des axes routiers du territoire. On repère plusieurs axes ayant une influence sonore remarquable : • l'autoroute A31 ; • la route départementale RD13 (route de Marpisch et route de Verdun) ; • la route départementale RD13A (rue le Kem) ; • la rue du Forgeron ; • la route départementale RD653 contournant le sud de Terville (non représentée sur la carte). 7 % de la population est exposé à un niveau sonore supérieur à 62 dB(A).

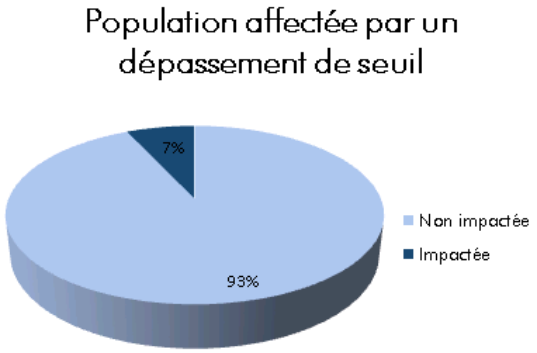
Infrastructures routières – Carte de dépassement – Lden



Répartition	Observations
	Environ 450 personnes, soit 8 % de la population est exposée à un niveau sonore supérieur au seuil de dépassement de 68 dB(A).

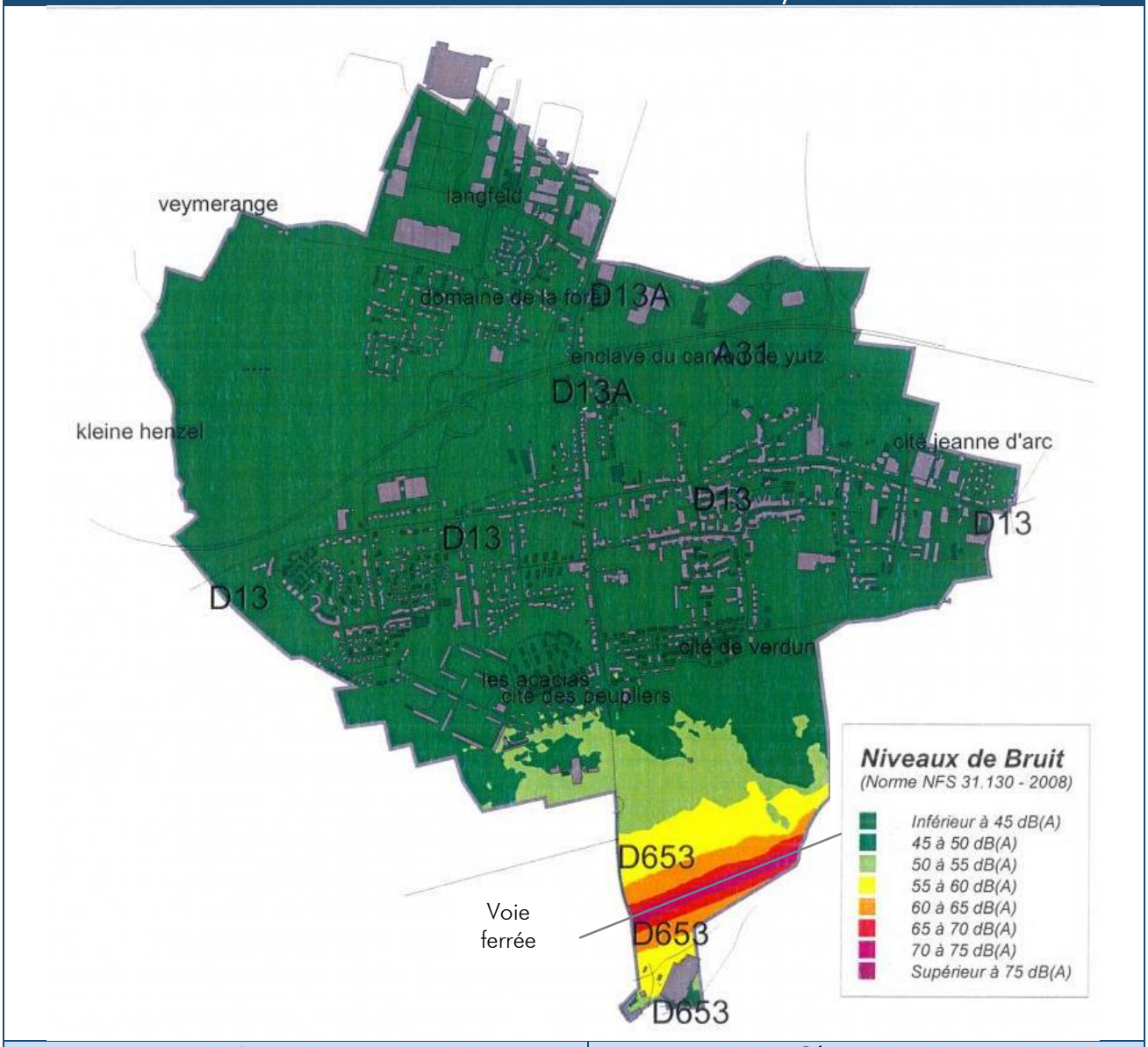
Infrastructures routières – Carte de dépassement – Ln

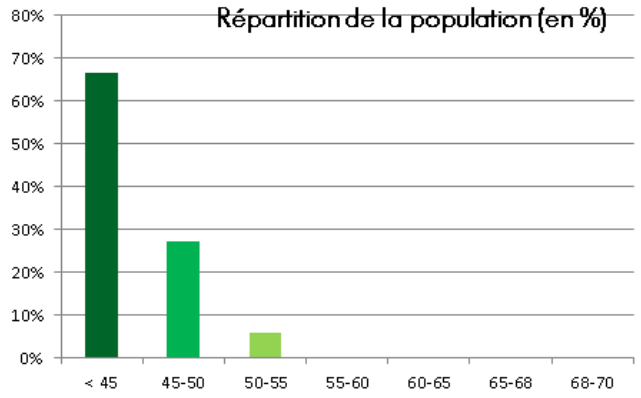


Répartition	Observations
	Environ 404 personnes, soit 7 % de la population est exposée à un niveau sonore supérieur au seuil de dépassement de 62 dB(A).

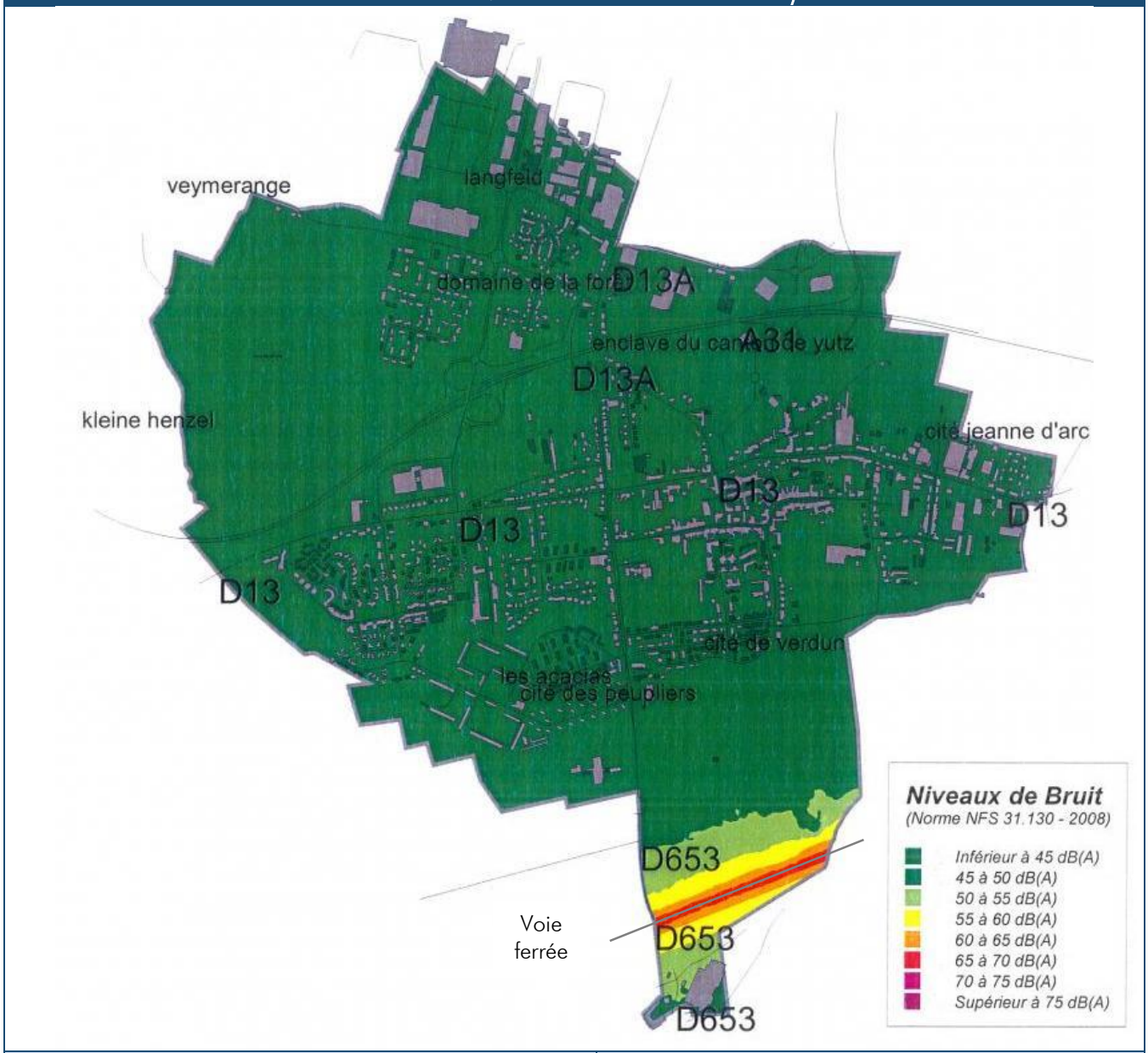
Infrastructures ferroviaires

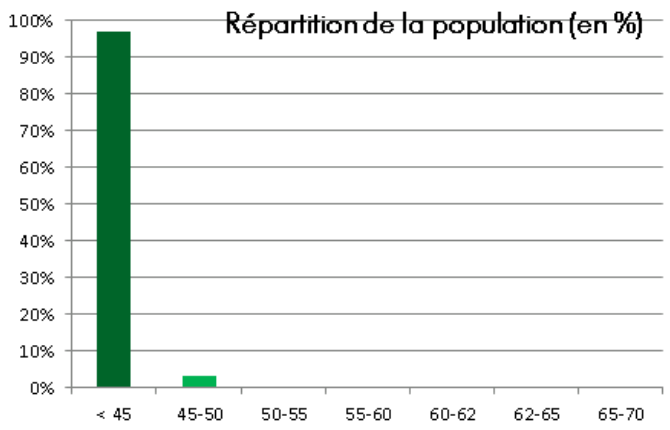
Infrastructures ferroviaires – Carte de bruit moyen – Lden



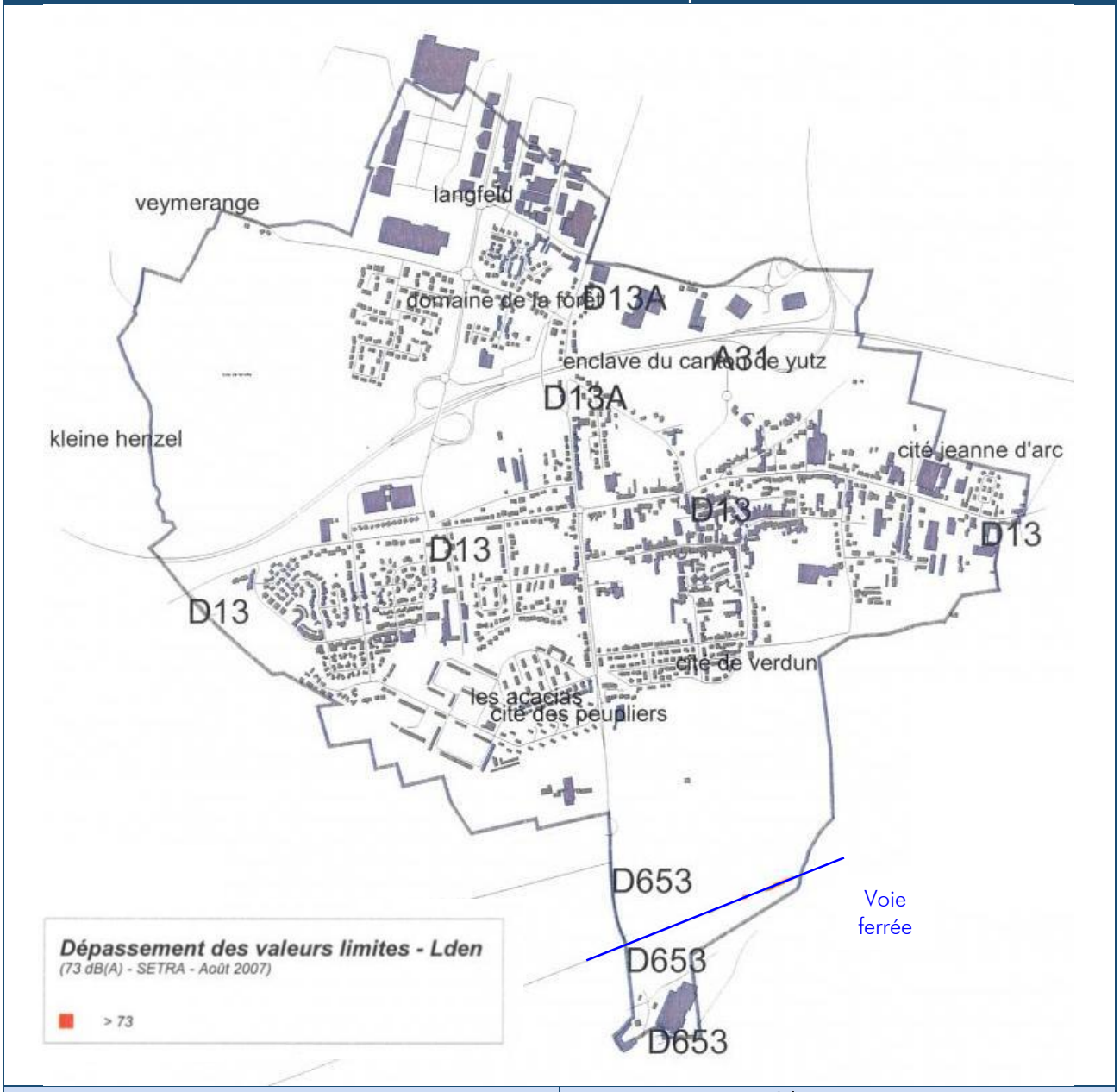
Répartition	Observations
	La carte représente l'impact acoustique des axes ferroviaires traversant le territoire. Une seule voie ferrée traverse le territoire de Terville, ce qui concentre l'impact acoustique autour de cet axe. La voie ferrée étant située à l'extrême sud du territoire (zone non habitée), elle n'a que peu d'impact sur la population.

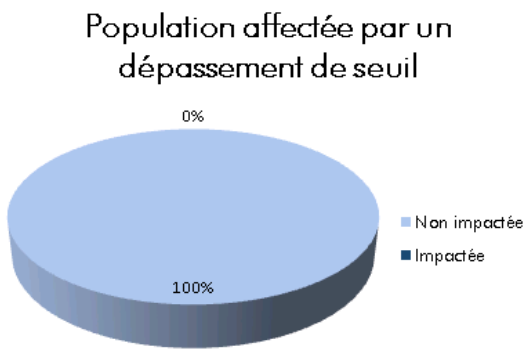
Infrastructures ferroviaires – Carte de bruit moyen – Ln



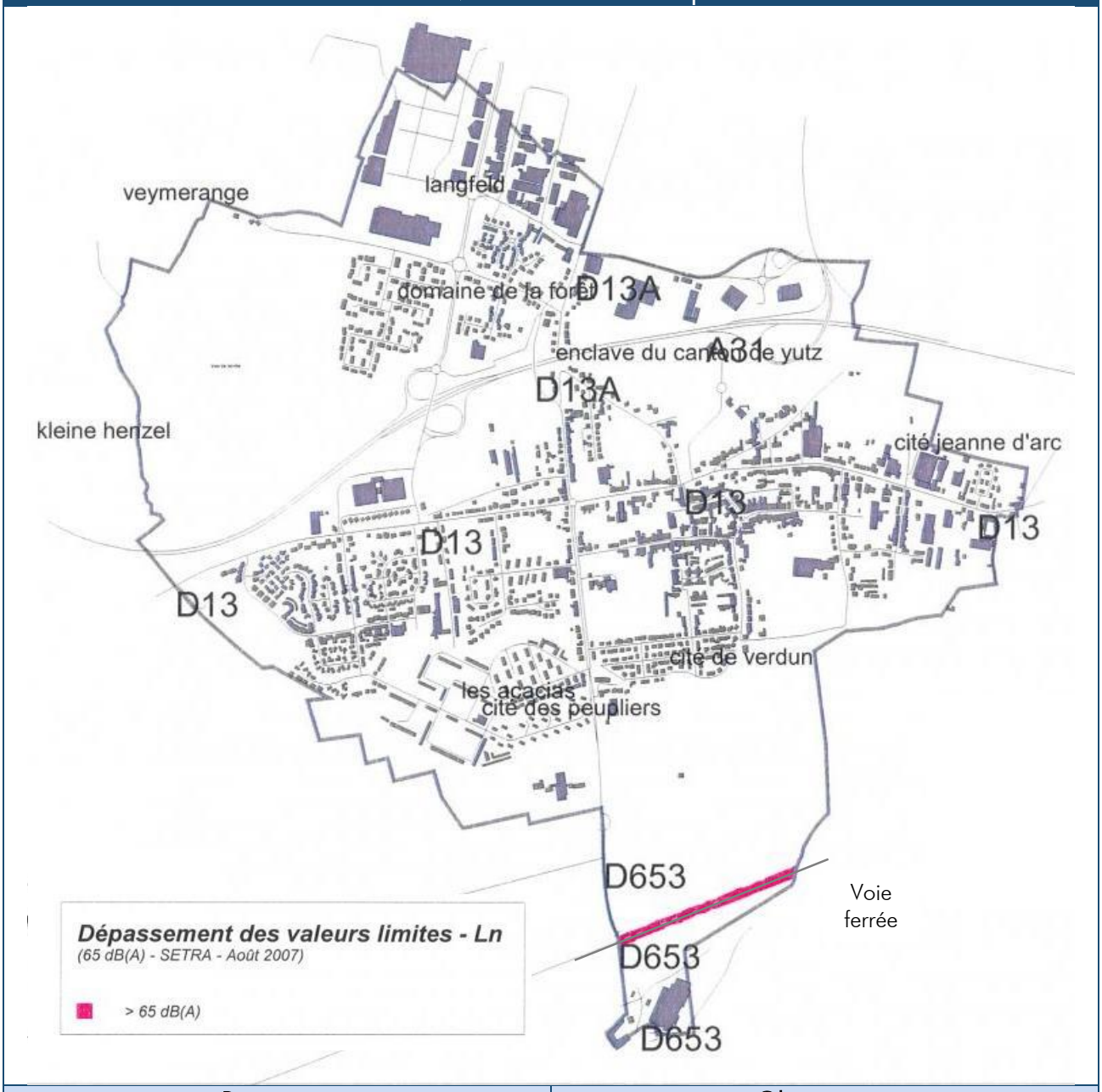
Répartition	Observations
	La carte représente l'impact acoustique des axes ferroviaires traversant le territoire. Une seule voie ferrée traverse le territoire de Terville, ce qui concentre l'impact acoustique autour de cet axe. La voie ferrée étant située à l'extrême sud du territoire (zone non habitée), elle n'a que peu d'impact sur la population.

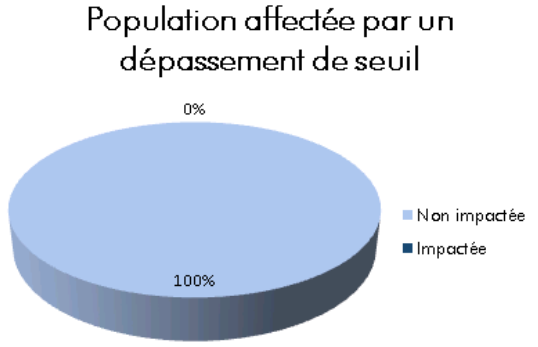
Infrastructures ferroviaires – Carte de dépassement – Lden



Répartition	Observations
	La voie ferrée étant située à l'extrême sud du territoire (zone non habitée), aucune population n'est affectée par un dépassement du seuil de 73 dB(A).

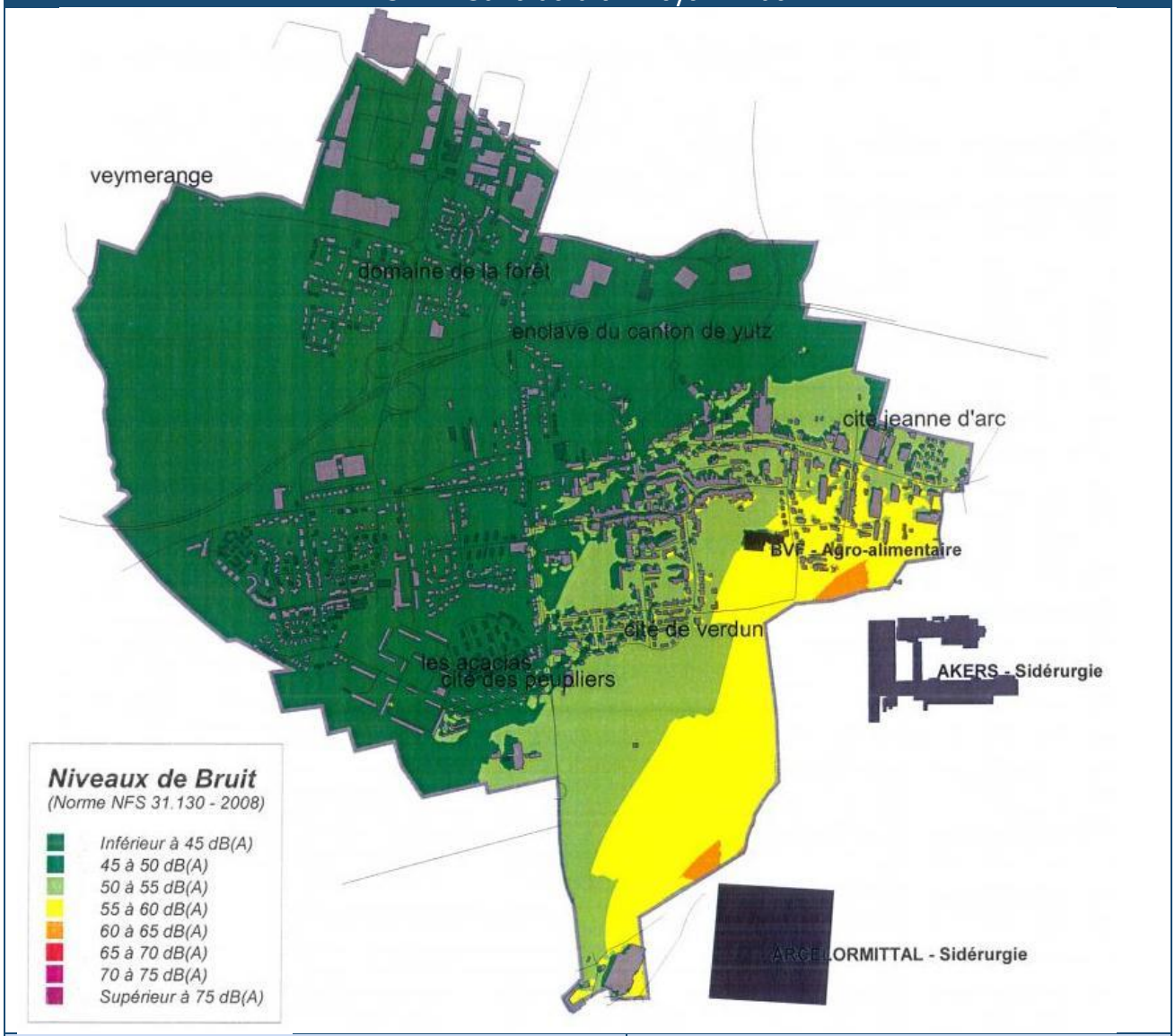
Infrastructures ferroviaires – Carte de dépassement – Ln

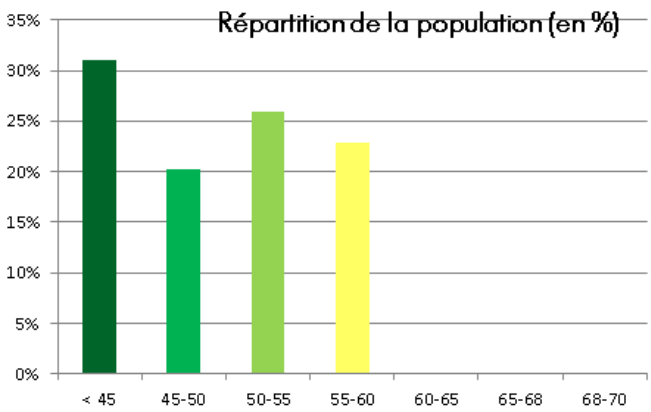


Répartition	Observations
	La voie ferrée étant située à l'extrême sud du territoire (zone non habitée), aucune population n'est affectée par un dépassement du seuil de 65 dB(A).

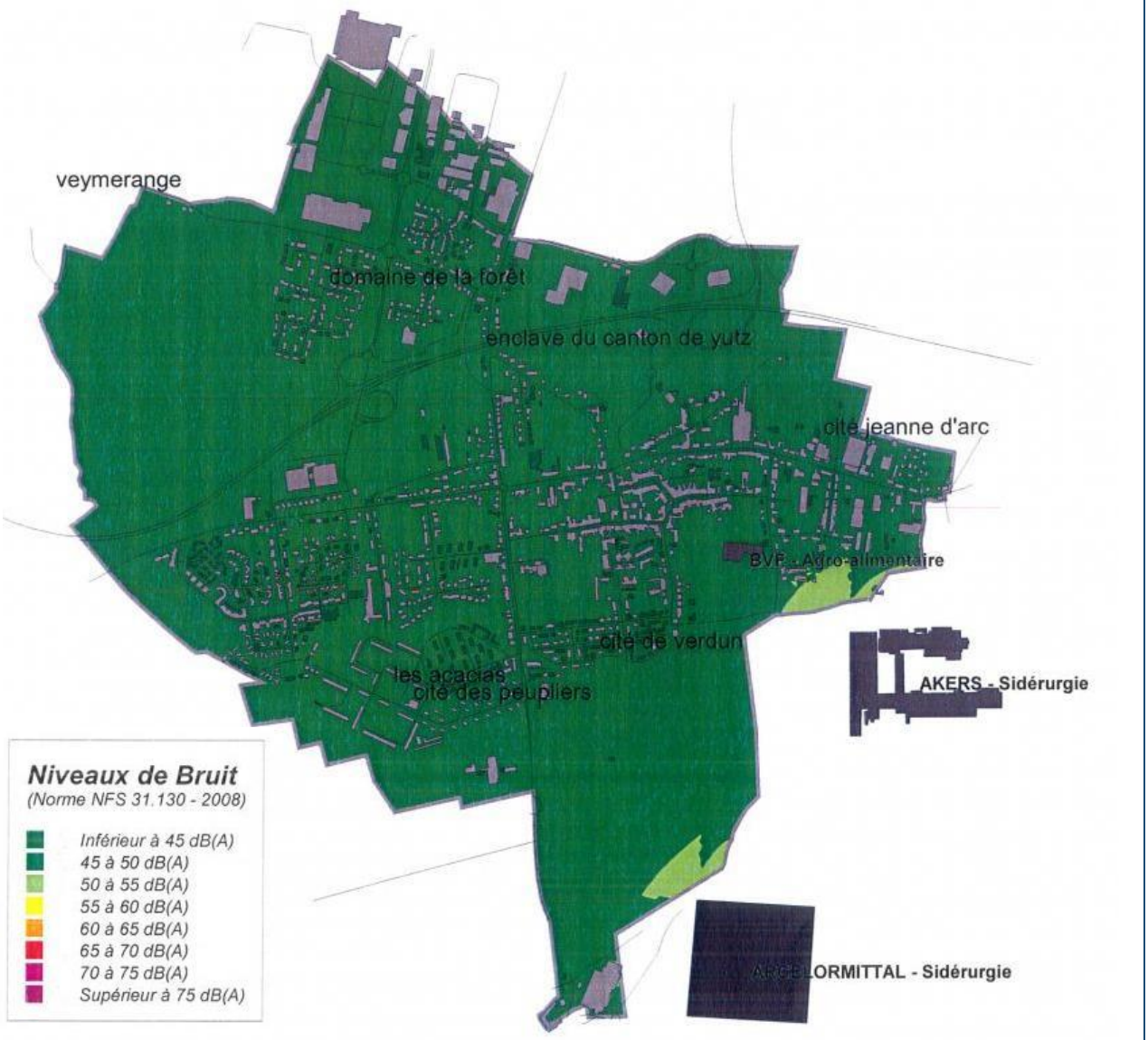
ICPE

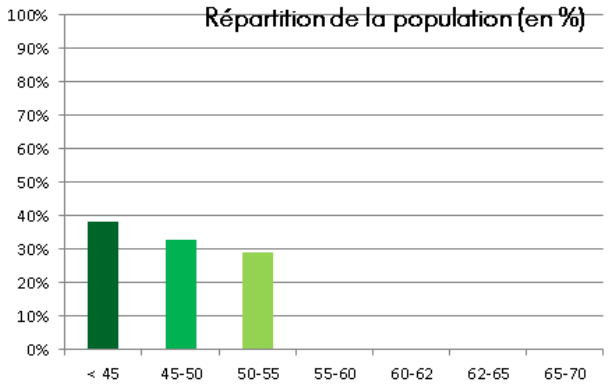
ICPE – Carte de bruit moyen – Lden



Répartition	Observations
	La carte représente l'impact acoustique des installations industrielles installées sur et à proximité du territoire de la commune. Les installations sont globalement situées dans la partie Sud-Est du territoire, ce qui concentre l'impact acoustique autour de cette zone. Les installations ont peu d'impact sonore sur la population. Aucun dépassement des seuils réglementaires n'est relevé.

ICPE – Carte de bruit moyen – Ln



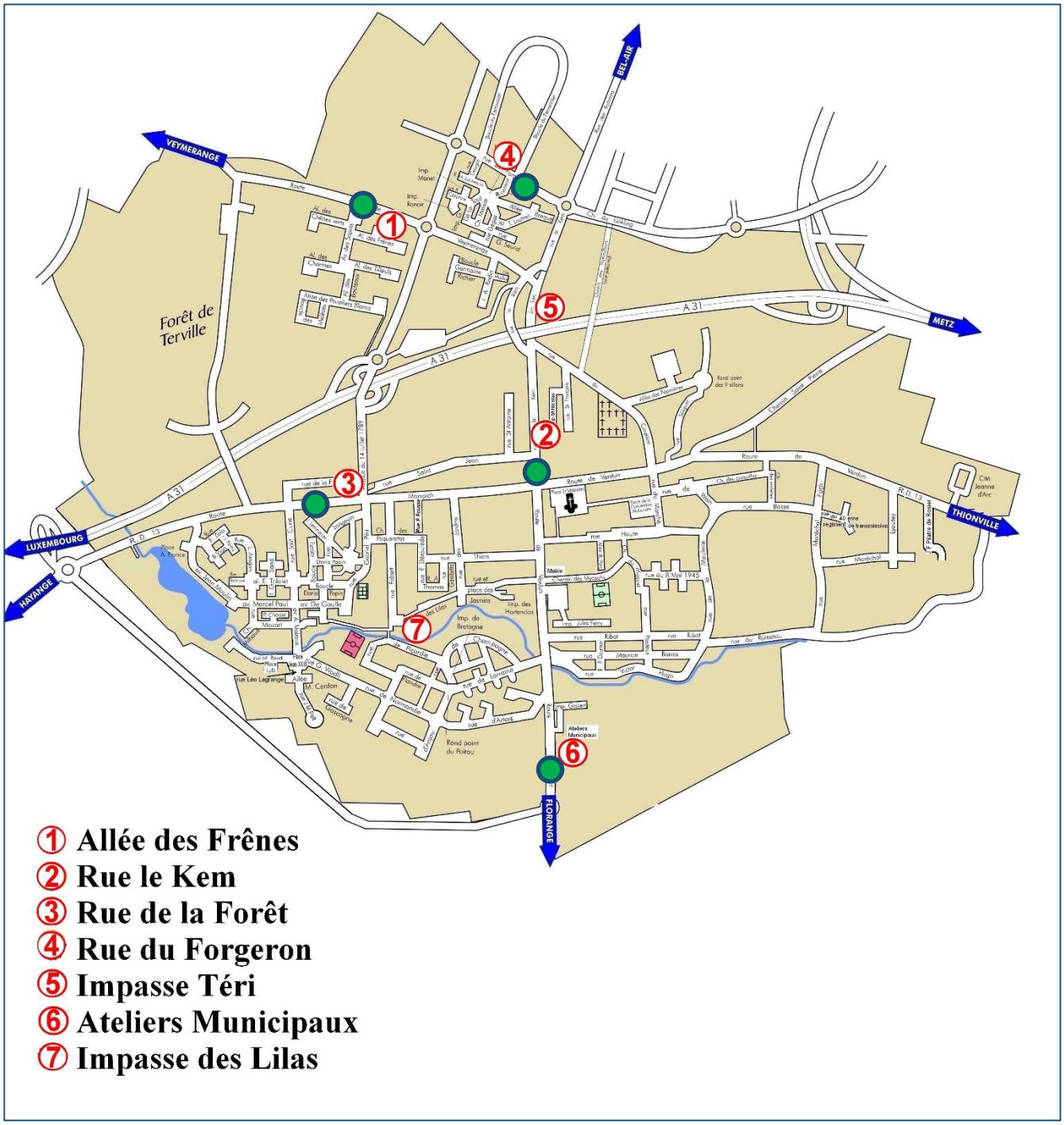
Répartition	Observations
	La carte représente l'impact acoustique des installations industrielles installées sur et à proximité du territoire de la commune. Les installations sont globalement situées dans la partie Sud-Est du territoire, ce qui concentre l'impact acoustique autour de cette zone. Les installations ont peu d'impact sonore sur la population. Aucun dépassement des seuils réglementaires n'est relevé.

3.3. MESURES ACOUSTIQUES COMPLEMENTAIRES AUX CARTES DE BRUIT

3.3.1. Localisation des points de mesure

Afin de conforter les résultats de la cartographie acoustique, des mesures acoustiques complémentaires ont été réalisées.

Pour ce faire, 7 points de mesure ont été définis, en accord avec la mairie de Terville :



En parallèle de ces mesures acoustiques, des comptages routiers (symbolisés par des points verts sur la carte) ont été réalisés afin de pouvoir comparer le bruit mesuré avec le trafic des véhicules.
Le comptage routier sur l'A31 n'est pas représenté sur la carte car cela reste un comptage permanent.

3.3.2. Synthèse des résultats des mesures

A partir des mesures réalisées, les indices Lden et Ln mesurés ont été calculés aux points de mesure considérés.

A titre de rappel, les seuils réglementaires à ne pas dépasser sont repris dans le tableau ci-dessous :

Indicateurs de bruit considéré	Aérodromes	Route et/ou Ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	/	62	65	60

Les résultats sont ensuite comparés avec les estimations des niveaux d'exposition calculés dans les cartes de bruit stratégiques. Le tableau ci-dessous reprend l'ensemble des résultats :

	Mesures		Cartes de bruit		Comparaison (Mesure – CBS)	
	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
Point n°1	56,5	47,0	[60-65]	[50-55]	-	-
Point n°2	68,5	57,0	[70-75]	[60-65]	-	-
Point n°3	60,5	50,5	[60-65]	[55-60]	=	-
Point n°4	66,5	52,5	[60-65]	[60-65]	+	- -
Point n°5	62,0	54,0	[65-70]	[55-60]	-	-
Point n°6	60,0	51,5	[55-60]	[45-50]	=	+
Point n°7	55,0	48,0	[50-55]	[45-50]	=	=

Les niveaux mesurés sont arrondis à 0,5 près.

Légende

- -	Niveau mesuré beaucoup plus faible que le niveau estimé dans la carte de bruit
-	Niveau mesuré plus faible que le niveau estimé dans la carte de bruit
=	Niveau mesuré similaire au niveau estimé dans la carte de bruit
+	Niveau mesuré plus élevé que le niveau estimé dans la carte de bruit
+ +	Niveau mesuré beaucoup plus élevé que le niveau estimé dans la carte de bruit

Interprétation des résultats

Point n°1

On ne relève aucun dépassement des seuils réglementaires en ce point, ce qui est en accord avec les résultats des cartes de bruit. On relève tout de même des niveaux sonores plus faibles que dans les cartes de bruit.

Cet écart peut s'expliquer de deux manières :

- Soit les trafics routiers ont été surestimés lors des cartes de bruit, notamment au niveau de l'avenue du 14 juillet ou de l'A31 ;
- Soit le trafic pendant la campagne de mesure n'était pas totalement représentatif du trafic annuel ; il n'y pas eu cependant d'évènements significatifs (travaux, intempéries, vacances…) ayant perturbé le trafic lors de la campagne de mesure.

➔ On peut donc retenir que les cartes de bruit sont relativement bien représentatives de l'exposition sonore sur cette zone du territoire.

Point n°2

On relève un léger dépassement du seuil réglementaire Lden en ce point, ce qui est en accord avec les résultats des cartes de bruit.
On ne relève aucun dépassement du seuil réglementaire Ln en ce point, ce qui est en désaccord avec les résultats des cartes de bruit.
On relève également des niveaux sonores plus faibles que dans les cartes de bruit.

Cet écart peut s'expliquer de deux manières :

- Soit les trafics routiers ont été surestimés lors des cartes de bruit, notamment au niveau de la rue le Kem ou la route de Marpsich / route de Verdun ;
- **Soit le trafic pendant la campagne de mesure n'était pas totalement représentatif du trafic annuel, pris en compte dans les cartes de bruit** ; il n'y pas eu cependant d'évènements significatifs (travaux, intempéries, vacances…) ayant fortement perturbé le trafic lors de la campagne de mesure.

➔ On peut donc retenir que les cartes de bruit sont relativement bien représentatives de l'exposition sonore sur cette zone du territoire.

Point n°3

On ne relève aucun dépassement des seuils réglementaires en ce point, ce qui est en concordance avec les résultats des cartes de bruit.
On relève des niveaux sonores sensiblement similaires à ceux estimés dans les cartes de bruit pour la période Lden et des niveaux un peu plus faibles en période Ln.

Cet écart peut s'expliquer de deux manières :

- Soit les trafics routiers ont été surestimés lors des cartes de bruit, notamment au niveau de l'avenue du 14 juillet ou de la route de Marpisch ;
- **Soit le trafic pendant la campagne de mesure n'était pas totalement représentatif du trafic annuel, pris en compte dans les cartes de bruit** ; il n'y pas eu cependant d'évènements significatifs (travaux, intempéries, vacances…) ayant fortement perturbé le trafic lors de la campagne de mesure.

➔ On peut donc retenir que les cartes de bruit sont relativement bien représentatives de l'exposition sonore sur cette zone du territoire.

Point n°4

On ne relève aucun dépassement du seuil réglementaire Lden en ce point, ce qui est en accord avec les résultats des cartes de bruit.
On ne relève aucun dépassement du seuil réglementaire Ln en ce point, ce qui est en désaccord avec les résultats des cartes de bruit.
On relève des niveaux sonores sensiblement similaires à ceux estimés dans les cartes de bruit pour la période Lden (légèrement plus élevés) et des niveaux beaucoup plus faibles en période Ln.

Cet écart en période Ln s'explique principalement dans le fait que **le trafic routier de la rue du Forgeron a probablement été surestimé dans les cartes de bruit pour la période de nuit**. Cette explication semble de plus être confirmée par le ressenti des agents de la commune de Terville.

➔ On peut donc retenir que les cartes de bruit ne semblent pas tout à fait représentatives de l'exposition sonore sur cette zone du territoire. Un contrôle à réaliser lors de la mise à jour des cartes de bruit est préconisé.

Point n°5

On ne relève aucun dépassement des seuils réglementaires en ce point, ce qui est en accord avec les résultats des cartes de bruit. On relève tout de même des niveaux sonores plus faibles que dans les cartes de bruit.

Cet écart peut s'expliquer de deux manières :

- Soit les trafics routiers ont été surestimés lors des cartes de bruit, notamment au niveau de l'A31 ;
- **Soit le trafic pendant la campagne de mesure n'était pas totalement représentatif du trafic annuel, pris en compte dans les cartes de bruit** ; il n'y pas eu cependant d'évènements significatifs (travaux, intempéries, vacances…) ayant fortement perturbé le trafic lors de la campagne de mesure.

➔ On peut donc retenir que les cartes de bruit sont relativement bien représentatives de l'exposition sonore sur cette zone du territoire.

Point n°6

On ne relève aucun dépassement des seuils réglementaires en ce point, ce qui est en accord avec les résultats des cartes de bruit. On relève des niveaux sonores sensiblement similaires à ceux estimés dans les cartes de bruit pour la période Lden et des niveaux un peu plus élevés en période Ln.

Cet écart peut s'expliquer de trois manières :

- Soit les trafics routiers ont été sous-estimés lors des cartes de bruit, notamment au niveau de la route de Verdun ou la RD 653 ;
- Soit on relève un niveau sonore provenant des industries situées à proximité ;
- **Soit le trafic pendant la campagne de mesure n'était pas totalement représentatif du trafic annuel, pris en compte dans les cartes de bruit** ; il n'y pas eu cependant d'évènements significatifs (travaux, intempéries, vacances…) ayant fortement perturbé le trafic lors de la campagne de mesure.

➔ On peut donc retenir que les cartes de bruit sont relativement bien représentatives de l'exposition sonore sur cette zone du territoire.

Point n°7

On ne relève aucun dépassement des seuils réglementaires en ce point, ce qui est en accord avec les résultats des cartes de bruit.

A la suite de plaintes de riverains, un point de mesure avait été positionné dans cette zone afin de vérifier si les niveaux sonores mesurés proviennent d'une infrastructure routière ou des industries situées au sud-est de la commune.

A la vue des résultats des mesures, il semblerait que le niveau mesuré provienne a priori d'une infrastructure routière.
Cependant, en l'absence d'informations précises sur la direction du vent et sur les périodes de fonctionnement des industries, il n'est pas possible de conclure totalement sur le fait que ces usines n'aient aucun impact sur son voisinage.
Seule une campagne de mesures, en accord avec la direction de ces usines, permettrait de conclure sur l'impact réel des installations sur la zone considérée. Cette campagne devrait être réalisant en opérant des marche/arrêt des installations et dans des conditions de vent favorables à la propagation (vent portant).

➔ On peut donc retenir que les cartes de bruit semblent relativement bien représentatives de l'exposition sonore sur cette zone du territoire, au moins pour le trafic routier.

3.4. SYNTHESE DES CARTES DE BRUIT

Les cartes stratégiques de bruit ont été réalisées par ACOUSTB au cours de l'année 2010. Elles concernent l'intégralité du territoire de la commune de Terville et représentent un état des lieux de la situation sonore du territoire.

Les tableaux suivants, issus des cartes stratégiques du bruit, présentent le nombre de personnes et d'établissements sensibles potentiellement soumis à des dépassements, par source de bruit et par indicateur.

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel
Lden : Valeurs limites en dBA	68	73	71
Nb d'habitants	450	0	0
Nb d'établissements d'enseignement	0	0	0
Nb d'établissements de santé	0	0	0

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel
Ln : Valeurs limites en dBA	62	65	60
Nb d'habitants	404	0	0
Nb d'établissements d'enseignement	0	0	0
Nb d'établissements de santé	0	0	0

Selon les résultats de la cartographie, les dépassements sont liés au bruit routier en période diurne et nocturne. Une estimation du nombre de personnes exposées par infrastructures est reprise dans le tableau suivant :

	RD13 : Route de Verdun	RD13A : Centre-ville → A31	RD13 : Route de Marpisch	RD13A : A31 → Linkling	A31	Avenue du 14 Juillet	Rue du Forgeron
Lden	245	105	70	18	12	0	0
Ln	245	25	51	18	5	0	60*

<u>Remarques</u>

- Que ce soit en Lden ou en Ln, les cartes de bruit des infrastructures routières montrent que l'A31 est la source de bruit ayant l'impact le plus important sur le territoire de la commune.
  Néanmoins les habitations sont relativement plus éloignées ou plus protégées de l'A31 que par rapport à certaines rues de la commune : par exemple, comme le montre le tableau précédent, dans les rues principales de la commune (RD13 et RD13A), les habitations ne sont séparées de la voie de circulation que par un trottoir.
  Ainsi, l'A31, même si elle est la source de bruit principale de la commune, n'est pas la source de bruit provoquant le plus de dépassements sur les zones d'habitations. En effet, les quartiers le plus exposés au bruit de l'A31 sont le quartier du « Domaine de la Forêt » et « l'Enclave du canton de Yutz ». Ceux-ci sont déjà relativement bien « protégés » du bruit de l'A31 par la mise en place d'écrans acoustiques et de merlon, présentés dans la suite du document.

- * A la vue des résultats des mesures dans la rue du Forgeron, il semble que les trafics de cette voie ont été surestimés en période nocturne. En conséquence, le nombre d'habitants exposés à un dépassement du seuil limite en période Ln est probablement surestimé lui aussi.

4. OBJECTIFS VISES

4.1. METHODOLOGIE DE DETERMINATION DES ZONES A ENJEUX

La détermination des zones à enjeux repose sur l'exploitation croisée des cartes de dépassement de seuils et de la couche d'occupation du sol représentant la répartition de la population au sein du territoire et la localisation des bâtiments sensibles. Cette analyse permet de faire ressortir les **zones à traiter,** les **zones calmes** et **les zones de conflit potentiel**.

Zones à traiter :
Les zones à traiter sont les zones où la population est susceptible d'être exposée à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites définies dans la transposition de la directive européenne (article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006).
L'objectif pour ces zones est de ramener les niveaux de bruit en dessous des seuils réglementaires pour chacune des sources de bruit.

Zones calmes :
Une zone calme est définie comme un espace extérieur remarquable par sa faible exposition au bruit, pour lequel l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition sonore, compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues.

Aucun objectif quantitatif n'est fixé pour ces zones. Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de la mairie de Terville.

Zones de conflit potentiel :
Zones qui, de par la suite de l'évolution des aménagements du territoire, deviendront probablement des zones à traiter. Il faut donc anticiper les actions afin de ne pas développer de nouvelles zones à traiter.

L'objectif est de faire apparaître les secteurs dans lesquelles les opérations d'aménagement et de construction doivent tenir compte de l'existence d'une nuisance sonore ou d'un risque de création d'une situation de nuisance sonore.

4.2. DEFINITION DES OBJECTIFS

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 nationale de résorption des points noirs du bruit définie dans la circulaire du 25 mai 2004.
Un point noir du bruit étant défini comme un bâtiment sensible au bruit qui subit une gêne dépassant les valeurs limites et qui répond aux conditions d'antériorité.

Pour réduire le bruit des infrastructures routières, l'objectif prioritaire est de réduire directement le bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique).
Dans ce contexte, les objectifs sont les suivants :

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

Dans certaines situations, il n'est pas possible techniquement ou économiquement d'abaisser les niveaux sonores de la source suffisamment pour permettre le respect des seuils extérieurs.
Dans ce cas, des objectifs d'isolation des façades des bâtiments concernés sont fixés pour permettre des niveaux sonores acceptables dans les bâtiments à défaut de les obtenir pour l'environnement extérieur :

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

4.3. LOCALISATION DES ZONES A ENJEUX

Les cartes de dépassements de bruit routier ont permis de cibler les différentes zones où des dépassements des seuils réglementaires sont identifiés.
Une analyse de ces zones a ensuite été réalisée en fonction du type de dépassement (24h, nocturne ou les deux), du type d'habitation (individuelle ou collective), du nombre d'habitants exposés… afin de hiérarchiser/prioriser les zones à enjeux.

Hiérarchisation des zones à enjeux

Ordre de priorité	Zone à traiter	Nombres d'habitants exposés Lden / Ln	Type d'habitat	Gestionnaire	Niveau sonore Lden	Niveau sonore Ln
1	RD13 : Route de Verdun	245 / 245	Individuel / Collectif	Conseil Général	70-75 dBA	60-65 dBA
2	RD13A : Centre-ville → A31	105 / 25	Individuel	Conseil Général	70-75 dBA	60-65 dBA
3	RD13 : Route de Marpisch	70 / 51	Individuel	Conseil Général	65-70 dBA	60-65 dBA
4	RD13A : A31 → Linkling	18 / 18	Individuel	Conseil Général	65-70 dBA	60-65 dBA
5	A31	12 / 5	Individuel	Services de l'Etat (DIR/DREAL)	65-70 dBA	60-65 dBA
6	Avenue du 14 Juillet	0 / 0	Individuel	Mairie de Terville	65-70 dBA	55-60 dBA
7	Rue du Forgeron	0 / 60*	Individuel / Collectif	Mairie de Terville	60-65 dBA	65-70 dBA

<u>Remarques</u>

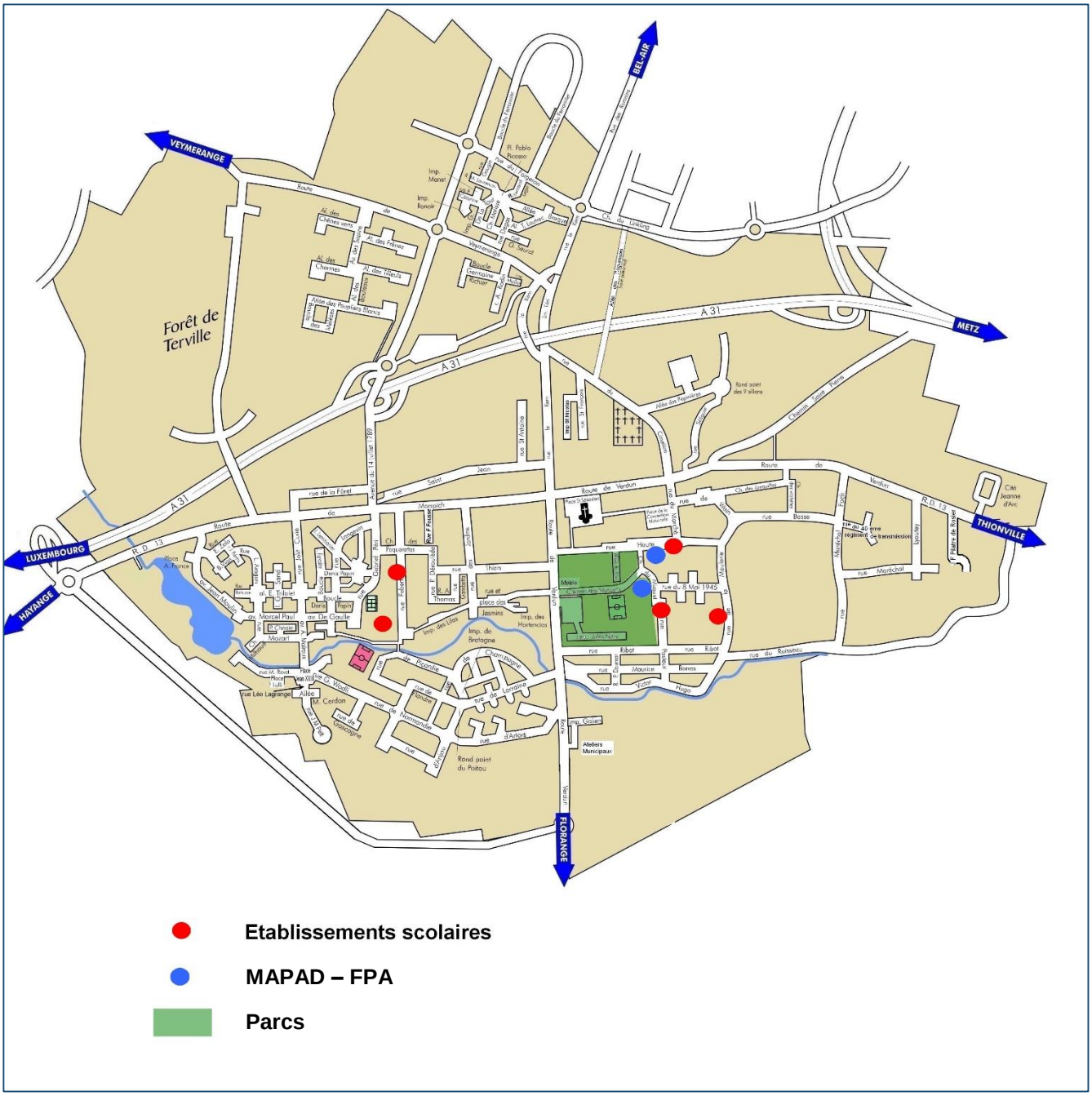
- On peut noter que sur les 7 zones à enjeux identifiés, seules 2 zones sont gérées par la commune de Terville : la rue du Forgeron (3) et l'Avenue du 14 Juillet (5) ;
- On retrouve dans cette hiérarchisation, une zone impactée par l'A31, qui malgré son important trafic routier, ne se situe pas parmi les zones les plus prioritaires.
  Ceci s'explique notamment par le fait que des plans d'actions de réduction du bruit sont déjà en place et que le nombre d'habitations exposées est bien plus faible que pour d'autres zones ;
- * A la vue des résultats des mesures dans la rue du Forgeron, il semble que les trafics de cette voie ont été surestimés en période nocturne. En conséquence, le nombre d'habitants exposés à un dépassement du seuil limite en période Ln sur cette voie est probablement surestimé lui aussi. Si on se réfère aux niveaux sonores mesurés, il semblerait qu'aucune habitation ne soit soumise à un dépassement des niveaux limites sur cet axe.
- Pour l'avenue du 14 juillet, on note qu'aucune habitation n'est concernée par un dépassement des seuils réglementaires.

4.4. LOCALISATION DES ZONES CALMES

Une analyse des cartes de bruit a été réalisée en comparaison avec la localisation des lieux à vocation de repos ou de concentration (écoles, parcs, bois, hôpitaux...).

Cette analyse a permis de retenir 3 zones calmes pour le territoire de la commune de Terville :

- Les établissements scolaires de la commune dans leur globalité ;
- Les établissements de santé dans leur globalité ;
- Le parc Châtillon.



Localisation des zones calmes

Remarques

- Le parc du Ruisseau de Veymerange étant relativement proche de l'A31, de la RD13 et de la RD653, il apparaissait difficile de le considérer comme une zone calme ;
- Le bois de Terville est situé dans une zone où le niveau sonore est relativement calme. Néanmoins, la zone n'ayant pas une vocation de repos pour les habitants et son utilisation future étant encore inconnue, il n'a pas été considéré comme une zone calme.

Pour ces zones, une attention particulière sera portée dans les prochaines années afin d'y maîtriser l'évolution de l'exposition sonore en tenant compte des activités humaines pratiquées ou prévues.

4.5. PROJETS FUTURS PREVUS SUR LE TERRITOIRE

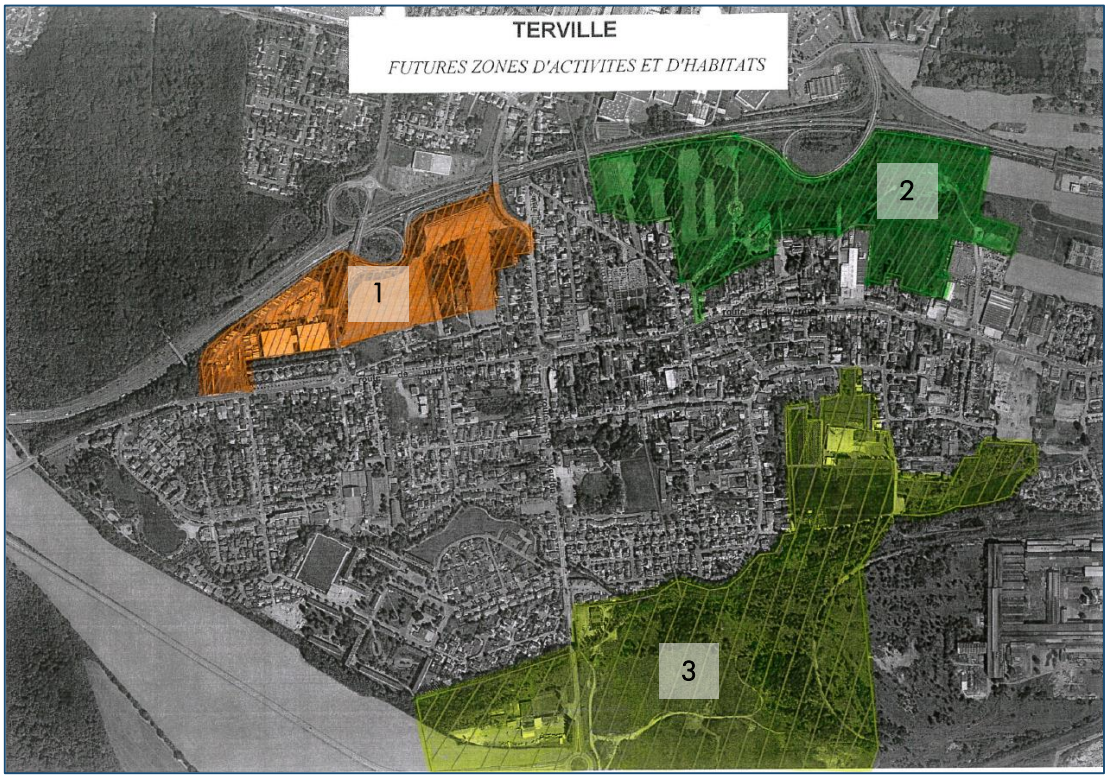
Plusieurs projets d'aménagements vont être mis en place sur ou à proximité du territoire de la commune au cours des prochaines années. Ces aménagements sont à prendre en compte dès aujourd'hui afin d'analyser si :

- d'une part, ils peuvent apporter des solutions efficaces pour limiter la propagation de bruit vers les habitations de la commune ;
- d'autre part, qu'ils ne génèrent pas de sources de bruit supplémentaires. Si c'est le cas, il faut commencer à réfléchir à leur prise en compte dans l'étude.

4.5.1. Aménagements de nouvelles Zones d'Activités

La Mairie de Terville souhaite mettre en place sur son territoire, 3 nouvelles Zones d'Activités (Z.A.) :

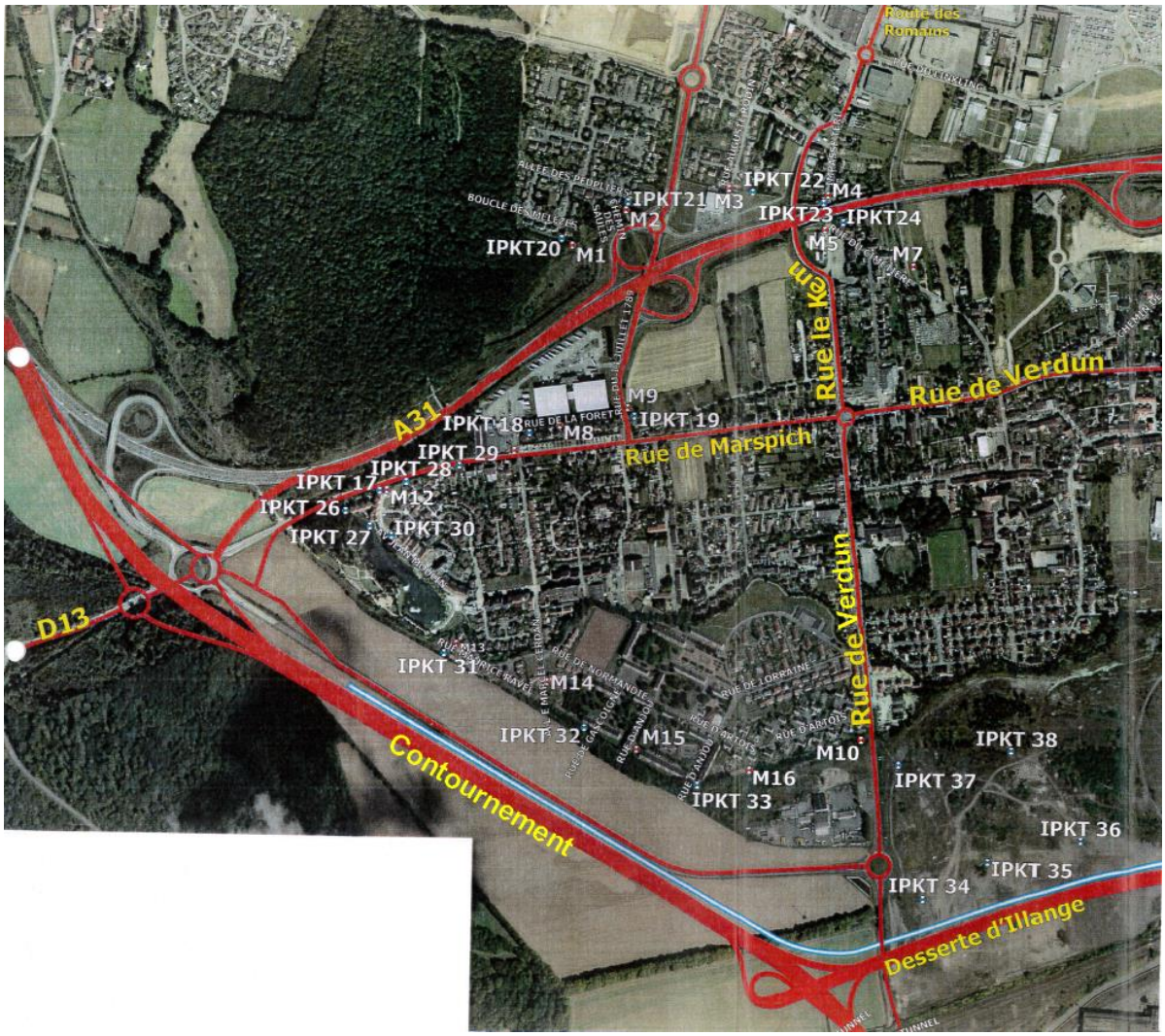
- Zone 1 : SuperGreen ;
- Zone 2 : Parc d'activités technologiques ;
- Zone 3 : Terville Sud.



Ces ZA seront constituées de zones commerciales/artisanales et de zones d'habitations.

4.5.2. Contournement de Terville par le Sud

Il est projeté de créer un contournement de la ville par le Sud, à côté de l'actuelle route départementale RD653.



Ce contournement permettrait d'une part de réaliser une meilleure liaison entre l'A31 et l'A30 et d'autre part, de créer une desserte directe entre l'autoroute et la nouvelle Zone d'Activités du Port d'Illange.

Point acoustiquement positif

La mise en place de ce contournement permettrait de diminuer très fortement le trafic sur l'A31qui traverse actuellement la commune de Terville. Le niveau sonore sur les zones situées autour de l'A31 serait donc plus faible.

Point acoustiquement négatif

La mise en place de ce contournement augmenterait très fortement le trafic sur ce contournement et donc les nuisances sonores sur les quartiers Sud de la commune. Il est donc important que le gestionnaire de cet axe routier détermine dès à présent des moyens de protection des habitations contre ces futures nuisances.

5. PLAN D'ACTIONS

5.1. ACTIONS REALISEES AU COURS DES 10 DERNIERES ANNEES

Des actions visant à diminuer l'exposition sonore des habitants vis-à-vis des nuisances ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE sonores affectant le territoire communal.
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 réalisées ou arrêtées au cours des dix dernières années

5.1.1. Actions mises en place par la commune de Terville (TER)

La mairie de Terville est en charge des différentes rues de la commune, hormis les deux axes principaux RD13 et RD13A ainsi que le contournement Ouest RD653 (situé en limite de territoire de Terville et Florange), gérés par le Conseil Général.
Au cours des dernières années, les actions suivantes ont été réalisées :

- Mise en place de ronds-points sur les voiries les plus importantes
  Localisation : 2 sur la RD131 sur la RD13A et 3 sur l'Avenue du 14 Juillet
  Année de construction : Années 2000 à 2010
  Coût : environ 300000 € par rond-point
  Gain estimé : environ 3 dBA
  Estimation de la population protégée : /

Vue d'un rond-point (source : Google Maps)

- Mise en place de passage surélevés / ralentisseurs
  Localisation : Environ 25 passages surélevés et 30 ralentisseurs localisés dans les différentes rues de la commune (hors axes principaux)
  Année de construction : Années 1990 à 2010
  Coût : environ 100000 € pour l'ensemble des ouvrages
  Gain estimé : environ 1 dBA
  Estimation de la population protégée : /

Vue d'un passage surélevé (source : Google Maps)

- Mise en place de zones où la vitesse est limitée à 20 ou 30 km/h
  Localisation : Passage des rues de la commune (hors axes principaux) en zones 20 ou zones 30
  Année de construction : Années 2000 à 2013
  Coût : environ 100000 € à 2000000 € par zone
  Gain estimé : de 0,5 à 2 dBA suivant le trafic
  Estimation de la population protégée : /

Vue de l'entrée dans une zone 30 (source : Google Maps)

- Mise en place d'un radar pédagogique
  Localisation : Le long de la route de Marpisch (RD13), à proximité du quartier du Val de Terville
  Année de construction : 2010
  Coût : environ 4000 €
  Gain estimé : environ 1 dBA
  Estimation de la population protégée : /

Vue du radar pédagogique

- Mise en place d'un écran/merlon
  Localisation : le long de l'avenue du 14 juillet, à proximité du quartier des Peintres
  Type d'écran : mur acoustique en béton poreux
  Hauteur de l'écran : 4m
  Longueur de l'écran : 65 ml
  Année de construction : Années 2000
  Coût : environ 50000 €
  Gain estimé : de 5 à 7 dBA
  Estimation de la population protégée : /

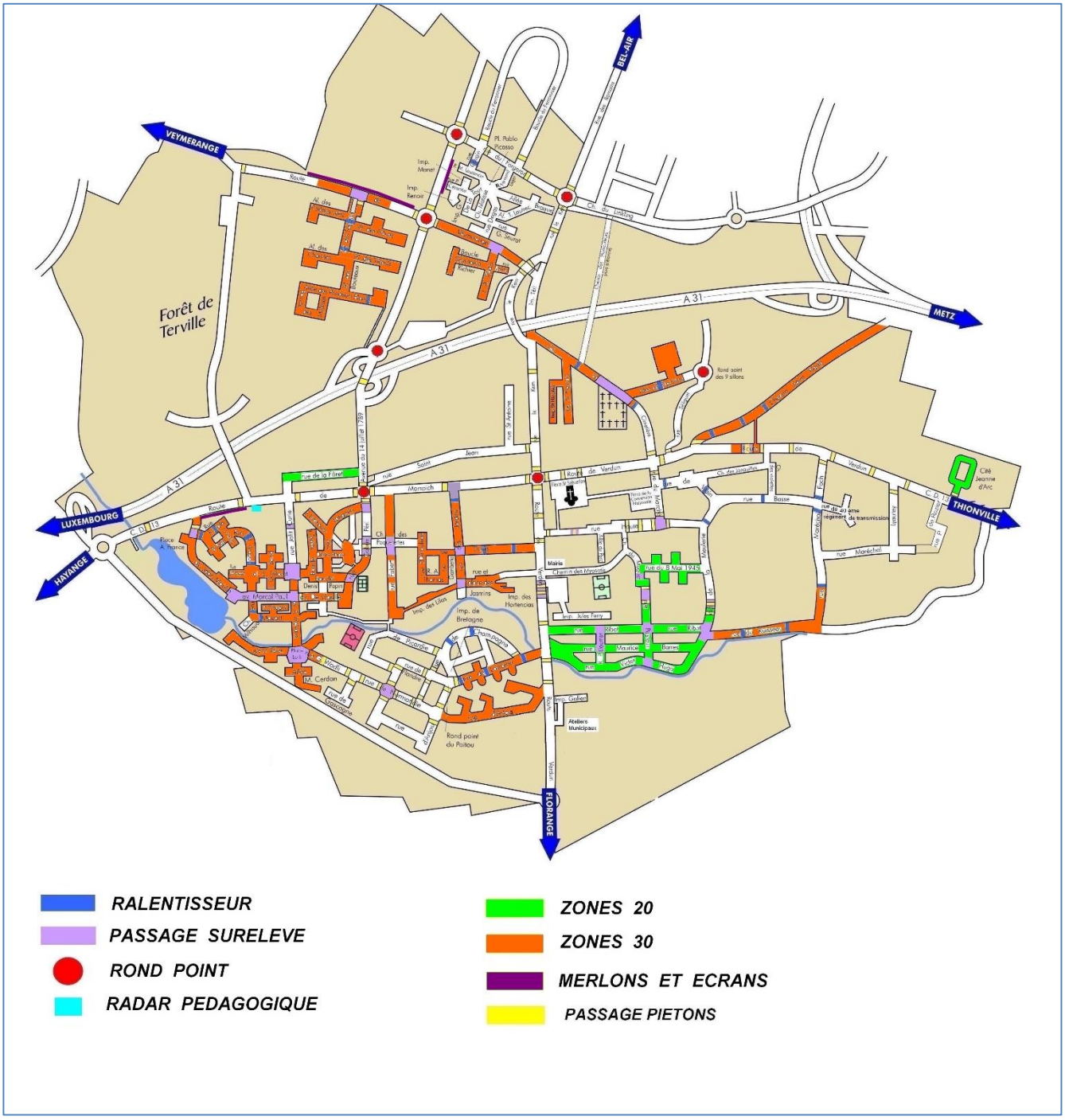
Vue de l'écran acoustique (source : Google Maps)

- Mise en place d'un merlon
  Localisation : le long de la route de Veymerange, à proximité du quartier du Domaine de la Forêt
  Hauteur du merlon : 10 à 15m
  Longueur du merlon : 280 ml
  Année de construction : Années 2000
  Coût : environ 120000 €
  Gain estimé : de 5 à 7 dBA
  Estimation de la population protégée : /

Vue du merlon (source : Google Maps)

- Mise en place d'un merlon
  Localisation : le long de la route de Marpisch, à proximité du quartier du Val de Terville
  Hauteur du merlon : 10 à 15m
  Longueur du merlon : 120 ml
  Année de construction : Années 2000
  Coût : environ 40000 €
  Gain estimé : de 5 à 7 dBA
  Estimation de la population protégée : /

Vue du merlon (source : Google Maps)



Localisation des actions mises en place par la commune au cours des 10 dernières années

5.1.2. Actions mises en place par les gestionnaires

Infrastructures gérées les services de l'Etat (DIR Est/DREAL Lorraine)

L'autoroute A31est la seule voie traversant le territoire de la commune et étant gérée par les services de l'Etat.

Au cours des dernières années, les actions suivantes ont été réalisées :

- Mise en place d'un écran le long de l'A31
  Localisation : le long de l'A31, à proximité du quartier du Cimetière et des Saints
  Type d'écran : palplanches, incliné à 10°
  Hauteur de l'écran : 4,5m
  Longueur de l'écran : 400m
  Année de construction : Années 1990/2000
  Coût : environ 630000 €
  Gain estimé : de 5 à 7 dBA
  Estimation de la population protégée : /

Vue de l'écran acoustique (source : Google Maps)

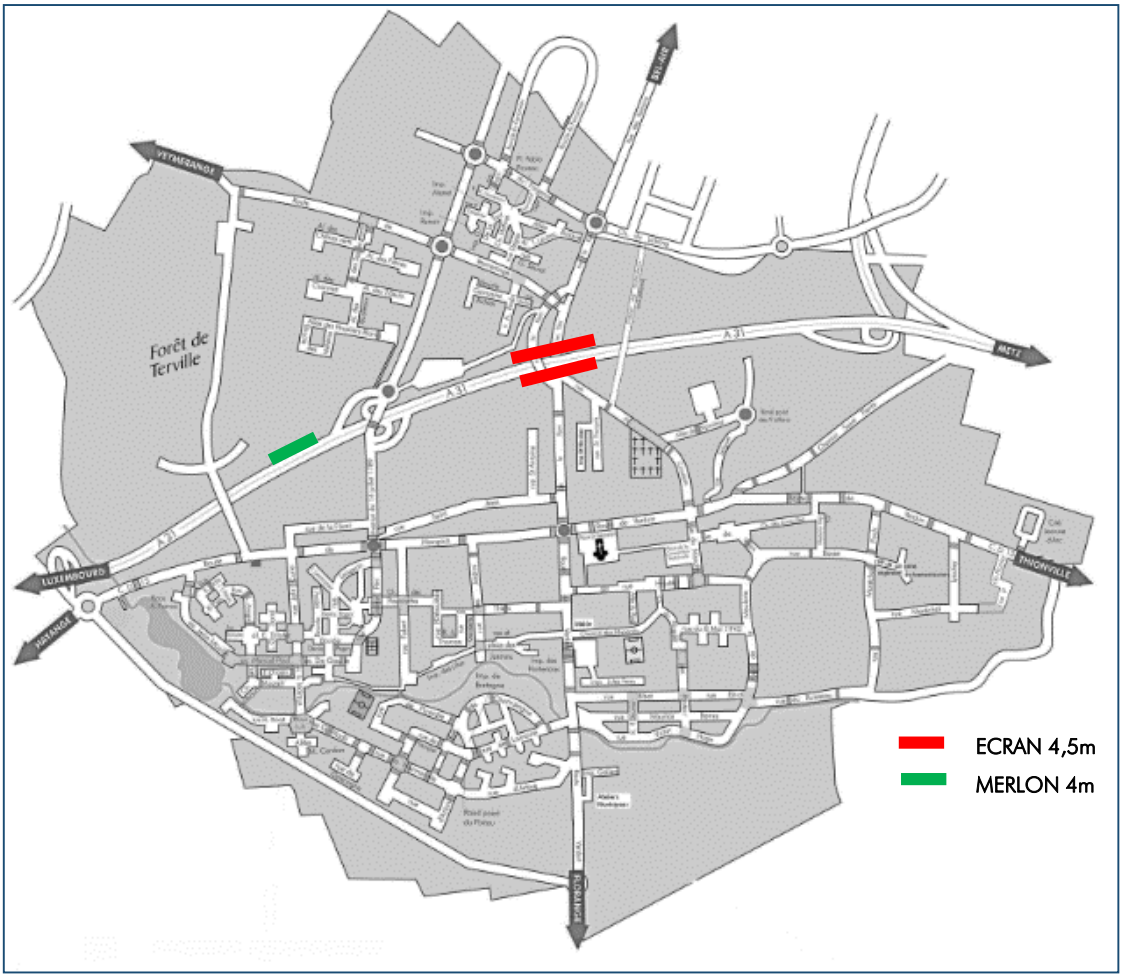
- Mise en place d'un merlon le long de l'A31
  Localisation : le long de l'A31, à proximité du quartier du Domaine de la Forêt
  Hauteur du merlon : 4m
  Longueur du merlon : 300m
  Année de construction : Années 1990/2000
  Coût : environ 27000 €
  Gain estimé : de 5 à 7 dBA
  Estimation de la population protégée : /

Vue du merlon (source : Google Maps)

- Changement de la couche d'enrobé
  Localisation : revêtement de l'A31
  Année de réalisation : 2008
  Coût : /
  Gain estimé : 2 dBA

- Réalisation du PPBE des grandes infrastructures de l'Etat
  Année de réalisation : juillet 2012
  Coût : /
  Conclusion : Estimation d'environ 330 personnes exposées à un dépassement Lden et 100 personnes à un dépassement Ln sur le secteur Terville – Thionville.
  La consultation du public se tient du 7 avril au 10 juin 2014 à ce sujet.

- Etude acoustique menée par la DREAL Lorraine
  Année de réalisation : 2013
  Coût : /
  Conclusion : Absence de Point Noir du Bruit (PNB) relevé aux abords de l'A31 sur la commune de Terville.



Localisation des actions mises en place par les partenaires au cours des 10 dernières années

Infrastructures gérées par le Conseil Général de Moselle (CG)

Pour rappel les voies traversant le territoire de la commune et étant gérée par le Conseil Général sont la RD13, la RD13A. On peut également tenir compte de la RD653, longeant le territoire de la commune.
Au cours des dernières années, les actions suivantes ont été réalisées sur ces infrastructures :

- Réalisation d'une carte de bruit pour la RD653
  Année de réalisation : 2008
  Coût : /
  Conclusion : Aucun PNB n'a été relevé lors de cette étude. De plus, le trafic pris en compte lors de la carte de bruit était largement surestimé.

- Renouvellements de revêtements
  Quelques renouvellements périodiques de revêtements (en enrobé) sur les 3 infrastructures, selon leur état de dégradation
  Gain estimé : très faible

Infrastructures gérées par Réseau Ferré de France (RFF)

Pour rappel la voie ferrée traversant le territoire de la commune et étant gérée par RFF est la voie n°204 000.
Au cours des dernières années, les actions suivantes ont été réalisées sur cette infrastructure :

- Actions sur le matériel roulant (moteurs, système de freinage…)
  Année de réalisation : en continu depuis quelques années
  Coût : /
  Gain estimé : de 3 à 6 dB suivant le type d'améliorations

- Renouvellements de voies
  Remplacement des rails courts par des rails longs et remplacement des traverses en bois par des traverses en béton
  Année de réalisation : 2013
  Coût : /
  Gain estimé : 3 à 6 dB

Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) est en charge des établissements dits Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).
Ces établissement sont généralement des installations fixes dont l'exploitation présente des risques pour l'environnement (usines, élevages, entrepôts, carrières…)
La DREAL s'occupe donc de l'autorisation d'implantation de ces installations et au contrôle du bon fonctionnement de celles-ci vis-à-vis des différents domaines liés à la protection de l'Environnement (bruit, pollution du sol, de l'eau, de l'air…).

L'exploitant d'une installation classée pour la protection de l'environnement doit faire réaliser selon la périodicité fixée dans son arrêté d'autorisation d'exploiter et à ses frais, une mesure des niveaux d'émission sonore de son établissement. La DREAL s'assure donc du respect des exigences règlementaires et peut, si nécessaire, imposer à l'exploitant la réalisation de mesures complémentaires et/ou imposer la mise en œuvre de mesures nécessaires au respect des valeurs limites de bruit imposées à l'établissement.

5.2. MESURES ENVISAGEES POUR LES 5 PROCHAINES ANNEES

L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit également que le PPBE répertorie toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement prévues pour les cinq années à venir.

5.2.1. Actions mises en place par la commune de Terville (TER) et l'agglomération

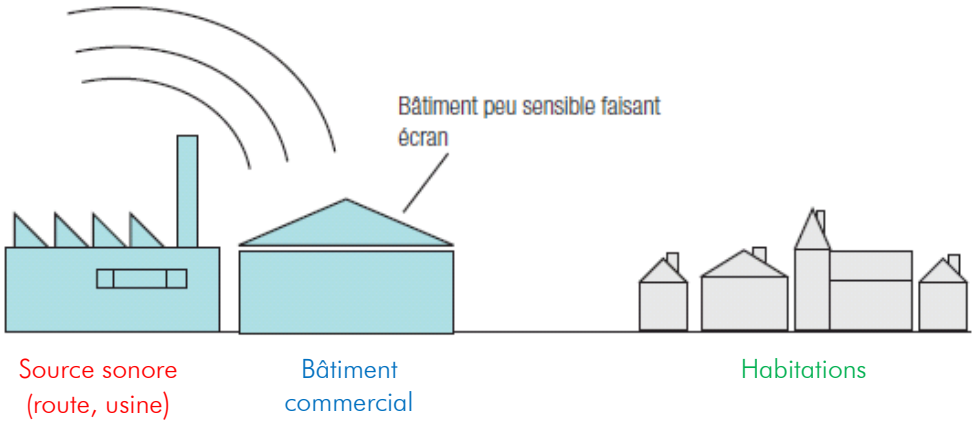
La mairie de Terville est en charge des différentes rues de la commune, hormis les deux axes principaux RD13 et RD13A gérés par le Conseil Général.
Au cours des 5 prochaines années, les actions suivantes sont prévues :

- Mise en place de zones où la vitesse est limitée à 20 ou 30 km/h
  Localisation : Passage de la quasi-totalité des rues (hors axes principaux) en zones 20 ou zones 30
  Année de construction prévue : Années 2015 à 2020
  Coût : environ 4000000 € pour l'ensemble des aménagements
  Gain estimé : de 0,5 à 2 dBA suivant le trafic
  Estimation de la population protégée : /

- Mise en place d'écrans/merlons dans les nouvelles zones d'activités
  Localisation : zone Greencenter (voir plan)
  Type d'écran : merlon végétal
  Hauteur de l'écran : 10 à 15m
  Longueur de l'écran : 720 ml
  Année de construction prévue : 2014/2015
  Coût : environ 630000 €
  Gain estimé : /
  Estimation de la population protégée : /

  Les zones commerciales seront situées sur les parties « extérieures » des ZA, c'est-à-dire le long de l'A31 pour celles situées au Nord et le long des usines AKERS et ARCELOR pour la ZA située au Sud de la commune.
  Dans les parties « intérieures » des ZA, on retrouvera des zones d'habitations.

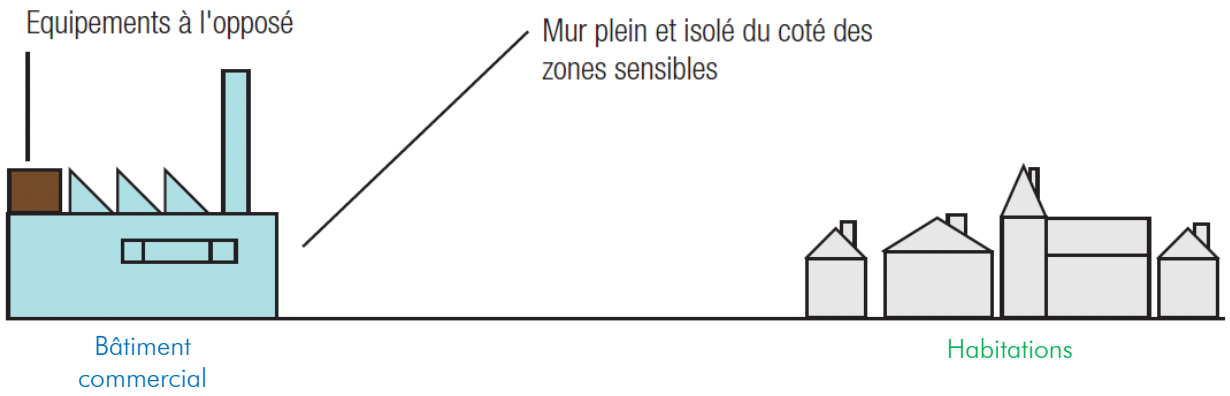
  Point acoustiquement positif
  La mise en place des bâtiments commerciaux ou artisanaux, qui sont généralement plus haut que des habitations standards, pourront faire office d'écrans acoustiques afin de protéger les habitations situées à l'arrière.



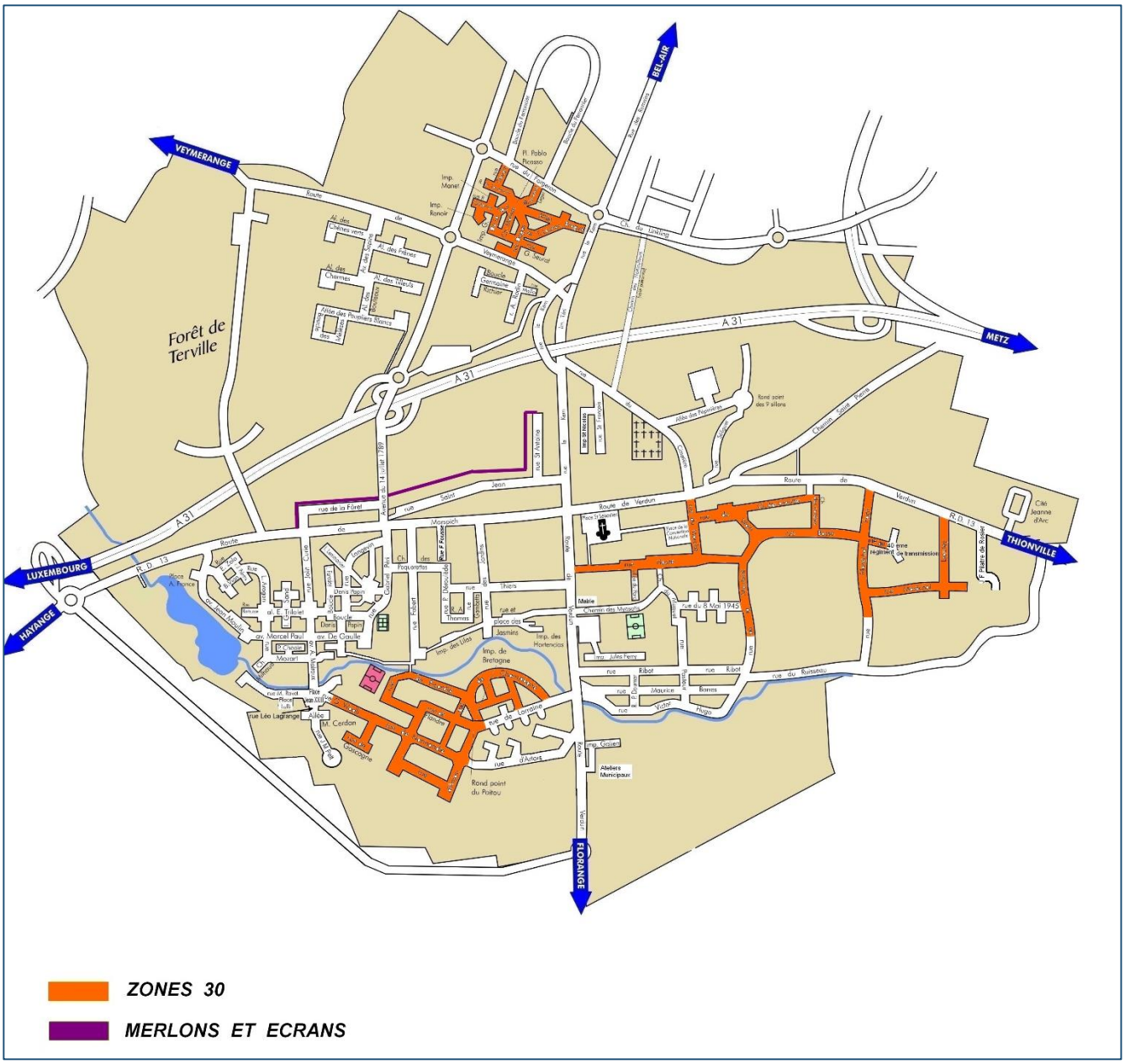
Point acoustiquement négatif

Les bâtiments commerciaux ou artisanaux prévus ont généralement besoin d'équipements techniques (chauffage, climatisation, groupes froid, ventilation…) pour leur bon fonctionnement. Ces équipements techniques peuvent être générateurs de bruit surtout si ils sont situés à l'extérieur des bâtiments.

Il faudra donc favoriser au maximum la mise en place des installations dans la direction opposé aux habitations.



Dans ce contexte, afin de limiter l'impact acoustique de ces nouvelles zones d'activités sur les habitations avoisinantes, la mairie de Terville a demandé à l'aménageur de la nouvelle zone commerciale Greencenter de mettre en place un écran/merlon végétal.



Localisation des actions mises en place par la commune dans les 5 prochaines années

- Etablissement d'un nouveau Plan de Déplacement Urbain (PDU)
  Le Syndicat Mixte des Transports Urbains (SMITU) de Thionville Fensch travaille actuellement sur l'élaboration d'un PDU afin de structurer au mieux le fonctionnement des moyens de transport urbain de la zone pour les prochaines années.

  Parmi les idées retenues dans ce document, on peut retenir les éléments suivants qui permettront, dans une moindre mesure, de diminuer le niveau sonore sur le territoire de la commune :

  - Mise en place d'une ligne de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ;
  - Développement des actions en faveur des vélos ;
  - Développement du covoiturage et de l'autopartage ;
  - Optimisation du système de livraison des magasins ;
  - Hiérarchisation de la voirie afin de développer les modes de transports doux.

5.2.2. Actions mises en place par les gestionnaires

Infrastructures gérées les services de l'Etat (DIR Est/DREAL Lorraine)
L'autoroute A31est la seule voie traversant le territoire de la commune et étant gérée par les services de l'Etat.

- Etude acoustique menée par la DREAL Lorraine
  Année de réalisation : 2013
  Coût : /
  Conclusion : Absence de Point Noir du Bruit (PNB) relevé aux abords de l'A31 sur la commune de Terville.

A l'échelle de la révision règlementaire d'un PPBE (5 ans) et compte tenu des conclusions de l'étude acoustique de la DREAL, aucun projet d'envergure, destiné à réduire les émissions sonores de l'infrastructure, n'est prévu sur ce secteur de l'A31.

Infrastructures gérées par le Conseil Général de Moselle (CG)
Pour rappel les voies traversant le territoire de la commune et étant gérée par le Conseil Général sont la RD13, la RD13A. On peut également tenir compte de la RD653, longeant le territoire de la commune.

Des cartes de bruit des axes routiers RD13 et RD13A sont actuellement en cours d'élaboration pour un rendu prévu début 2014. Elles seront alors soumises à l'avis de l'Assemblée Départementale lors de la 2ème RT 2014, puis mises en ligne en juillet 2014. A la suite de la réalisation de ces cartes de bruit, le PPBE de ces axes routiers sera également réalisé (horizon 2015).

Aucun autre projet d'envergure, destiné à réduire les émissions sonores de ces infrastructures n'est prévu pour le moment sur ces axes routiers.

Infrastructures gérées par Réseau Ferré de France (RFF)
Pour rappel la voie ferrée traversant le territoire de la commune et étant gérée par RFF est la voie n°204 000.
Au cours des 5 prochaines années, les actions suivantes sont prévues sur cette infrastructure :

- Actions sur le matériel roulant (moteur, système de freinage…)
  Année de réalisation : en continu depuis quelques années
  Coût : /
  Gain estimé : de 3 à 6 dB suivant le type d'améliorations

Aucun autre projet d'envergure, destiné à réduire les émissions sonores de cette infrastructure n'est prévu pour le moment.

Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

La DREAL est en charge des établissements dits Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

L'exploitant d'une installation classée pour la protection de l'environnement doit faire réaliser selon la périodicité fixée dans son arrêté d'autorisation d'exploiter et à ses frais, une mesure des niveaux d'émission sonore de son établissement. La DREAL s'assure donc du respect des exigences règlementaires et peut, si nécessaire, imposer à l'exploitant la réalisation de mesures complémentaires et/ou imposer la mise en œuvre de mesures nécessaires au respect des valeurs limites de bruit imposées à l'établissement.

6. SUIVI ET IMPACT DES ACTIONS

Un suivi du PPBE est nécessaire afin de mener à bien la mise à jour du plan tous les 5 ans.
Ce suivi consistera principalement à faire un bilan au cours des deux dernières années écoulées.
Pour permettre ce suivi des actions envisagées, le tableau suivant propose des indicateurs de suivi du PPBE.

Thématique	Indicateurs de suivi
Réduire les nuisances sonores	Nombre de projets intégrant l'aspect bruit en amont Nombre de diagnostics d'isolation réalisés sur des bâtiments d'habitation Actions de réduction du bruit réalisées dans les zones à enjeux
Actions relatives aux établissements sensibles	Nombre de mesures de bruit réalisées au droit des établissements sensibles concernés Nombre d'opérations d'isolations acoustiques réalisées sur ces établissements sensibles
Préserver les zones calmes	Nombre d'actions de sensibilisation ou d'informations relatives à la préservation des zones calmes

Impact des mesures

Les mesures proposées par la commune relevant de différents champs de compétence (planification et urbanisme ou sensibilisation et communication), il n'est pas possible d'en chiffrer précisément leur impact en termes de personnes protégées.

Il en va de même de certains projets d'aménagement *(notamment les zones d'activités)* dont la justification n'est pas purement acoustique et pour lesquels il est difficile de quantifier a priori leur effet en termes d'amélioration de l'ambiance sonore.

Financement des mesures

Si des actions sont prévues, elles seront engagées par les gestionnaires, en ce qui les concerne. Des études seront alors réalisées en ce sens.

Pour les actions concernant les réseaux routiers ou ferroviaires nationaux, il convient de se référer au PPBE de l'Etat.
Les actions concernant le réseau routier départemental seront financées par le Conseil Général avec les éventuelles règles de cofinancement en usage.

Les actions relevant de la commune sont financées directement par la commune de Terville.

Les coûts sont très variables selon les actions envisagées et pour certaines d'entre elles (relevant notamment des champs de compétence de la commune comme la planification, l'urbanisme, la sensibilisation ou encore la communication), ils sont difficiles à chiffrer.

Pour les actions relevant du champ des aménagements, mis à part certains projets suffisamment aboutis déjà chiffrés, il n'est pas possible de les estimer à ce stade de mise en œuvre du plan.

Réglementairement, le PBBE n'engage pas de planning sur la réalisation des actions présentées précédemment.

7. CONSULTATION DU PUBLIC

Conformément à l'article L571-8 du code de l'environnement, le présent PPBE a été mis à la consultation du public. Cette consultation a eu lieu du 28 avril au 28 juin 2014.

Les citoyens ont donc eu la possibilité de consulter le projet de PPBE directement en mairie, de 8h30 à 12h et de 13h30 à 17h.

Ils avaient la possibilité de consigner leurs remarques sur un registre papier prévu à cet effet.

Aucune remarque n'a été consignée lors de la consultation.

8. COPIE DE L'AVIS DES GESTIONNAIRES

DIR

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MAIRIE DE TERVILLE
28 AVR. 2014
N° 13553

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Direction interdépartementale des Routes Est

Moulins les Metz, le 24 AVR. 2014

Division Exploitation de Metz
D14/ 28

Madame,

Dans le cadre du projet de PPBE, vous avez sollicité la DIR Est en tant qu'exploitant et gestionnaire du réseau routier national non concédé.
Sur le secteur de Terville, le seul axe routier relevant de la compétence de la DIR Est concerne l'autoroute A31.

Vous trouverez ci-dessous les remarques et observations relatives à ce dossier :

- Remplacer « DIR Est » par « services de l'État (DIR Est / DREAL Lorraine) ».

- L'interprétation des mesures de bruit (paragraphe3.3.2) laisse supposer que le trafic routier aurait été surestimé notamment au niveau de l'A31. Si besoin, les données de nos stations de comptage peuvent être transmises. Préciser alors la période de mesurage.

- Paragraphe 3.4 – Synthèse des cartes de bruit.
  Les tableaux présentent le nombre total de personnes potentiellement exposé au dépassement des seuils réglementaires, sans découpage par localisation et origine du bruit.
  Puis en remarques, il est précisé que l'A31 est la source de bruit ayant l'impact le plus important sur le territoire de la commune même si la suite du paragraphe minore la portée.
  Sans remettre en cause le bruit occasionné par le trafic important sur l'A31, il conviendrait de justifier cette remarque en définissant le nombre d'habitants concerné par des dépassements de seuils dont l'origine est l'A31 (lien à faire avec tableau p 35 du projet PPBE) et sa proportion par rapport à l'ensemble. Car en général, très peu d'habitations bordent l'A31.
  Aussi, l'étude de la DREAL n'a pas identifié de point noir bruit aux abords de l'A31.

Mairie de Terville
Direction des Services Techniques et de l'Environnement
Julia EHRHARDT
Route de Verdun
57180 TERVILLE

Horaires d'ouverture : 8h30-12h00 / 13h30-17h00
Tél. : 33 (0) 3 87 60 66 80 – fax : 33 (0) 3 87 60 96
La Maison Rouge – A31 Échangeur Metz-Sud – BP 4000
57381 MOULINS LES METZ Cedex

- Paragraphe 5.2.2 – Sur les actions mises en place par les gestionnaires.
  Inclure, ou tout du moins citer l'étude de la DREAL qui conclut à l'absence de point noir aux abords de l'A31 et donc conduit à ne proposer aucun projet de réduction des émissions sonores de l'infrastructure sur la commune de Terville.

Je reste à votre disposition, et vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

Le chef de la Division d'Exploitation de Metz

Philippe LEFRANC

www.xxx.developpement-durable.gouv.fr

Conseil Général

CONSEIL GÉNÉRAL DE LA MOSELLE

Le Président

MAIRIE DE TERVILLE
14 MAI 2014
N° 49136

METZ, LE 12 MAI 2014
DRTC/DRD/DER – MC/MF_03_04

Monsieur le Maire,

Par courrier du 13 mars 2014, vous avez bien voulu transmettre aux Services Départementaux, pour avis, le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de votre Commune.

Les trois axes départementaux traversant TERVILLE (RD 13, 13A et 653) sont bien identifiés dans ce projet.

La RD 653, dont le tracé est toutefois principalement situé sur le territoire de FLORANGE avait fait l'objet d'une carte de bruit de 1ère échéance en 2008.

Cependant, tous les comptages routiers réalisés depuis 2009 ont montré que les trafics, de l'ordre de 6 000 véhicules / jour sont bien inférieurs à ceux qui avaient servi à l'établissement de cette carte de bruit. Cet axe n'apparaîtra donc plus dans les études de cartes de bruit par l'Etat de 2ème échéance des Routes Départementales, le seuil étant fixé réglementairement à 8 200 véhicules par jour.

Les RD 13 et 13A (rues de Verdun, le Kern et de Marspich) ont fait l'objet d'études de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) de 2ème échéance par la DREAL.

Celles-ci feront l'objet d'une présentation à l'Assemblée Départementale lors d'une prochaine Réunion Trimestrielle.

La desserte du Port d'ILLANGE fait partie des Grands Projets Prioritaires (GPP) du Département pour lesquels des études d'avant projet sont en cours.

A ce titre, les mesures compensatoires liées au bruit induit par cette infrastructure seront prises en charge par cette opération d'investissement, tant pour la desserte du Port que pour la RD 653.

Je n'ai pas d'observation particulière à formuler concernant les propositions d'actions de la Ville de TERVILLE, si ce n'est que, avant leur réalisation, celles impactant le domaine public départemental devront faire l'objet de conventions d'aménagement entre la Commune et le Conseil Général.

Monsieur Patrick LUXEMBOURGER
Maire de TERVILLE
Route de Verdun
BP 50010
57181 TERVILLE CEDEX

HÔTEL DU DÉPARTEMENT • B.P. 11096 • 57036 METZ CEDEX 1 • TÉL. 03 87 37 57 57 • FAX 03 87 37 57 07

En dehors du renouvellement classique des revêtements de chaussées pour les sections situées en agglomération, le Conseil Général n'a pas de projet d'aménagement concernant les Routes Départementales traversant votre Commune.

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

Patrick WEHTEN

RFF

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

MAIRIE DE TERVILLE
14 AVR. 2014
N° 48781

PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—LISB
VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATO

Le Directeur régional

Strasbourg, le 10 AVR. 2014

Madame Julia EHRHARDT
Mairie de Terville
Direction des services techniques
Route de Verdun
57180 TERVILLE

Références : D-14-369-DR-JL-AD
Affaire suivie par : Julien LOISELAY
Tél : 03.88.23.95.47

Madame,

Dans le cadre de l'élaboration des Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), vous m'avez fait parvenir le projet de PPBE de la commune de Terville afin d'émettre un avis sur la partie ferroviaire de ce document.

Le projet de PPBE joint à votre courrier appelle une seule remarque de ma part, il faudrait remplacer à la page douze la phrase : « Les voies de la ligne sont réalisées en bois ou en béton » par « les voies sont constituées de traverses bétons ou bois ». Hormis ce point, le document est conforme aux informations que je vous ai communiquées ainsi qu'aux différents échanges entre nos services.

Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

Le Chargé de mission environnement

Julien LOISELAY

Direction régionale Alsace Lorraine Champagne-Ardenne
15 rue des Francs-Bourgeois - 67082 Strasbourg Cedex
Tél. 33 (0)3 88 23 30 70 - Fax 33 (0)3 88 23 30 80
SIRET 412 280 737 00107 - NAF 52.21Z
www.rff.fr

DREAL

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, ET DE L'ÉNERGIE

COPIE

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Lorraine

Service Ressources et Milieux Naturels
Division Intégration de l'Expertise et Planification

Metz, le 11 AVR. 2014

Nos réf. : MR/VP-14-3519-3521
Vos réf. :
Affaire suivie par : Marylise FLEURY
marylise.fleury@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 03 87 56 42 05- Fax : 03 87 76 97 19

Objet : Avis DREAL sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

P.J. : Etude d'impact acoustique de l'autoroute A31 sur Thionville, Terville et Boucle du Breuil à Elange – Décembre 2013

Monsieur le Maire,

Voici les observations de la DREAL sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la commune de Terville.

Volet infrastructures :

- De façon générale, la DREAL propose, en accord avec la DIR, de remplacer DIR Est par "services de l'Etat (DIR/DREAL)" car, dans le document en projet, seule la DIR Est est citée pour les actions sur l'A31.
- En partie 5.1.2 « Actions mises en place par les gestionnaires » (page 45), il peut être ajouté que le projet de PPBE de l'Etat de 2ème échéance est à la consultation du public du 7 avril au 10 juin 2014.
- En partie 5.2.2 « Actions mises en place par les gestionnaires » (page 50), pour les infrastructures gérées par l'Etat, il conviendrait de mentionner l'étude réalisée en 2013 par la DREAL qui, sur la base de mesures acoustiques et de modélisation, a conclu à l'absence de points noirs du bruit aux abords de l'A31 sur la commune de Terville. En conséquence, aucun projet n'est prévu sur le secteur. Vous trouverez cette étude en pièce jointe.

Monsieur le Maire de Terville
Route de Verdun
57180 TERVILLE

www.lorraine.developpement-durable.gouv.fr

Standard : Tél. : 33 (0) 3 87 62 81 00 – fax : 33 (0) 3 87 62 81 99
Siège : C.S. 96038 – 2 rue Augustin Fresnel
57071 Metz cedex 3

2.

Volet ICPE :

- En partie 3.1.3 « ICPE soumise à autorisation » (page 13), la DREAL rappelle qu'il convient de se rapprocher de la Préfecture pour lister les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à déclaration sur la commune. La DREAL ne dispose pas de la donnée complète et à jour pour les ICPE soumises à déclaration.

- En partie 5.1.2 « Actions mises en place par les gestionnaires » (page 46), la DREAL n'organise pas des campagnes de contrôle acoustique autour des ICPE, elle s'assure que les exploitants respectent ce qui leur est imposé. Nous proposons la formulation suivante: "*L'exploitant d'une installation classée pour la protection de l'environnement doit faire réaliser selon la périodicité fixée dans son arrêté d'autorisation d'exploiter, à ses frais, une mesure des niveaux d'émission sonore de son établissement. La DREAL s'assure du respect des exigences réglementaires et peut, si nécessaire, imposer à l'exploitant la réalisation de mesures complémentaires et/ou imposer la mise en oeuvre de mesures nécessaires au respect des valeurs limites de bruit imposées à l'établissement.*"

- En partie 5.2 « Mesures envisagées pour les 5 prochaines années », pour le paragraphe de la page 51, nous émettons la même remarque et la même proposition de reformulation qu'en page 46.

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

Pour la Directrice
La Chef du Service Ressources
et Milieux Naturels,

Marie-Pierre CAIGRE

Copie à : DDT 57 – Mission Bruit (à l'attention de M. CHANTRAINE)

Présent pour l'avenir