

Département de la Moselle

Plan de prévention de bruit dans
l'environnement



Réf document : G23-03099 Mise à jour PPBE CD57
Le 16.02.2024

Table des mises à jour du document

Indice de révision	Date	Objet de la mise à jour	Etabli par	Vérifié par
a	09.02.2024		Fabrice CASCINO	
b	16.02.2024		Fabrice CASCINO	

Liste de diffusion

Société / Maitre d'ouvrage	Contact
CD 57	Emilie ZINGRAFF-SCHILTZ Pierre JAGER

Sommaire

1.	Contexte réglementaire	4
1.1.	La Directive Européenne du 25 Juin 2002	4
1.2.	Application de la Directive Européenne au département de la Moselle	5
2.	Généralités sur le bruit	6
2.1.	Définition du son et du bruit	6
2.1.1.	Échelle des bruits	6
2.1.2.	Quelques repères sur l'échelle de bruit	6
2.2.	Indices acoustiques	7
2.3.	Une arithmétique particulière	7
2.4.	Risques sanitaires	9
3.	Echéance N°4 du PPBE	10
3.1.	Le contenu et la démarche de la réalisation	10
3.2.	Diagnostic acoustique	12
3.3.	Identification des zones à enjeux	14
3.3.1.	Méthodologie	14
3.3.2.	Liste des zones à enjeux retenues vis-à-vis du bruit	15
4.	Préservation des zones calmes	18
5.	Plan d'action	19
5.1.	Principe d'actions	19
5.2.	Recensement des actions réalisées au cours des 10 dernières années	20
5.2.1.	Aménagement de la voirie routière et maîtrise des trafics	20
5.2.2.	Réglementation sur les vitesses	28
5.2.3.	Déclassement des voies	31
5.2.4.	Renouvellement des couches de revêtement	31
5.3.	Recensement des actions pour les 5 ans à venir	32
5.4.	Actions programmées dans le cadre de ce PPBE	35
6.	Validation du PPBE	40
7.	Conclusion	40

Résumé non technique

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, les établissements scolaires et de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

Cette approche est basée sur l'élaboration de cartes de bruit stratégiques (abrégé CBS), sur une information des populations et sur la mise en œuvre de plans de prévention du bruit dans l'environnement (abrégé PPBE).

Les CBS de 4^{ème} échéance ont été réalisées par le CEREMA et approuvées par arrêté préfectoral, le 31 janvier 2023 (arrêté n°DDT-2023-DDT57/SABE/DA/SA). Le présent document concerne les routes départementales supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (environ 8200 véhicules/jour), soit environ 379 km.

Les résultats issus du résumé non technique du CEREMA montrent que les routes concernées exposent environ **1,4 %** des Mosellans (soit **15 100** habitants) à des niveaux sonores supérieurs au seuil réglementaire pendant la journée, **24** établissements scolaires et **8** établissements de santé.

La réglementation demande d'évaluer les risques sanitaires du bruit (directive 2002/31/CE du 4 mars 2002). Il ressort du résumé non technique du CEREMA que **13 300** personnes sont exposées à une « forte gêne », **3 200** à une « forte perturbation du sommeil » et **100** habitants à un risque de « cardiopathie ischémique » lié au bruit.

Au total, 169 zones à enjeux ont été définies sur le département de la Moselle, ce qui a permis de prioriser les actions à mener par le Département, gestionnaire des voies concernées.

Ces actions s'articulent selon 2 axes :

- Axe 1 : Réduction de bruit
- Axe 2 : Suivi et pilotage de PPBE

1. Contexte réglementaire

1.1. La Directive Européenne du 25 Juin 2002

La Directive européenne 2002/49/CE (dite « Directive Bruit ») vise à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles liés au bruit dans l'environnement. Cette réglementation européenne impose l'élaboration, tous les 5 ans, à échéance fixe, des cartes de bruit stratégiques (CBS) selon des méthodes d'évaluation communes, puis de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour prévenir et si possible réduire les effets des nuisances sonores. L'adoption des CBS de la 4^{ème} échéance de la Directive Bruit était fixée au 30 juin 2022 (mais elles ont été publiées le 31 janvier 2023) et celle des PPBE au 18 juillet 2024.

Le Département de la Moselle, en qualité de gestionnaire des routes départementales, est concerné par cette réglementation pour les infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an.

Pour chaque infrastructure, les CBS prennent la forme :

- De fichiers cartographiques SIG représentant les surfaces impactées par les classes de bruit définies par l'arrêté du 4 avril 2006 ;
- De tableaux, indiquant le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et le nombre d'établissements d'enseignement et de santé impactés par les classes de bruit cartographiées (sur l'intégralité de l'infrastructure et sur les parties hors d'une grande agglomération) ;
- De tableaux indiquant la superficie couverte par les classes de bruit définies par l'arrêté du 4 avril 2006.

1.2. Application de la Directive Européenne au département de la Moselle

Les sections de Route Départementale (RD) de la Moselle arrêtées par arrêté préfectoral au 31 janvier 2023, pour la 4^{ème} échéance, soit environ 379 Km, figurent sur la carte et ci-après.

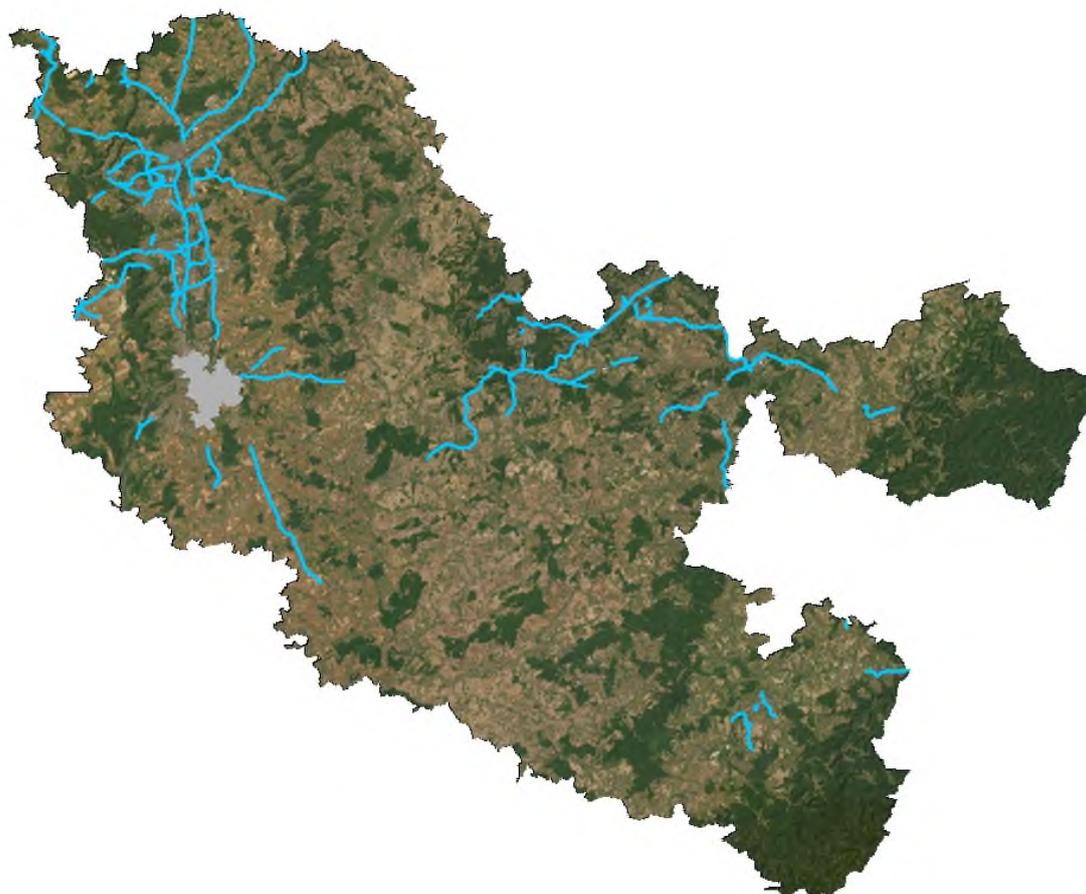


Figure 1 : Les routes départementales concernées par le PPBE

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) comprend trois chapitres principaux :

- Un diagnostic concernant les personnes et les bâtiments sensibles exposés à un seuil sonore aux abords des routes départementales au trafic de plus de 3 millions de véhicules par an (soit environ 8200 véhicules/jour), ;
- Un plan d'actions de lutte contre le bruit ;
- La préservation des zones calmes dans le cadre des projets neufs.

2. Généralités sur le bruit

2.1. Définition du son et du bruit

Le son est dû à la différence instantanée entre la pression de perturbation (le bruit) et la pression atmosphérique. Le son, ou vibration acoustique, est un mouvement des particules d'un milieu élastique de part et d'autre d'une position d'équilibre.

L'émission est le mécanisme par lequel une source de son communique un mouvement oscillatoire au milieu ambiant.

La propagation est le phénomène par lequel ce mouvement est transmis de proche en proche à tout le milieu.

Le bruit est un ensemble de sons provoquant, pour celui qui l'entend, une sensation auditive considérée

2.1.1. Échelle des bruits

Un bruit se caractérise d'abord par son niveau sonore, son intensité. L'unité utilisée est le décibel (dB). L'oreille humaine est capable de percevoir un son compris entre 0 dB et 120 dB, seuil de douleur. À partir de 140 dB, il y a perte d'audition.

2.1.2. Quelques repères sur l'échelle de bruit

Notre oreille est plus sensible aux moyennes fréquences qu'aux basses et hautes fréquences. Pour tenir compte de ce comportement physiologique de l'oreille, les instruments de mesure sont équipés d'un filtre dit « de pondération A » dont la réponse en fréquence est la même que celle de l'oreille. L'unité de mesure s'appelle alors le décibel pondéré A (dB(A)).

Il permet de décrire globalement la sensation quand l'excitation sonore couvre une large plage de fréquences, ce qui est le cas de presque tous les bruits auxquels nous sommes soumis.

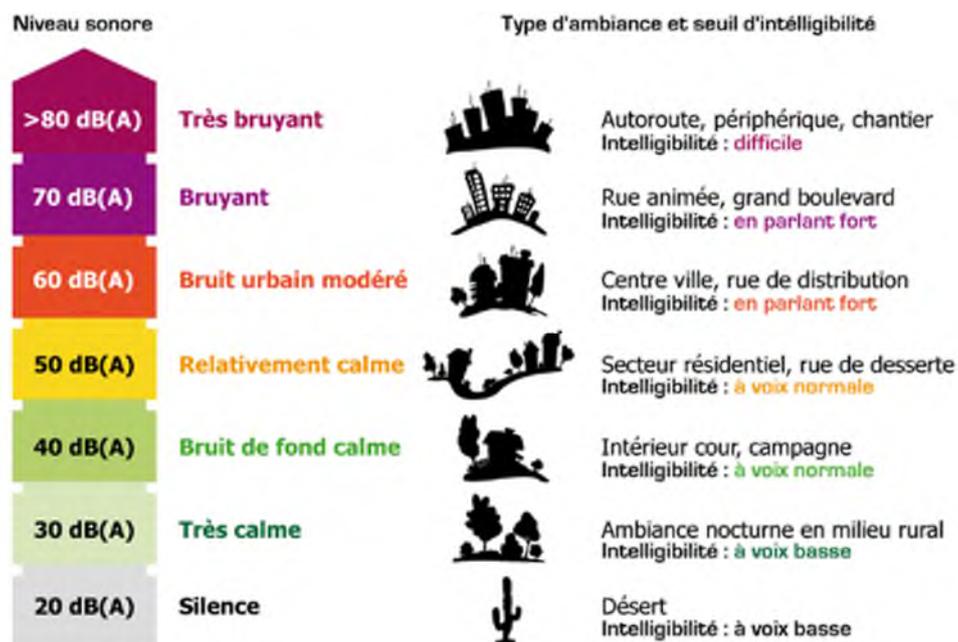


Figure 2 : Echelle des niveaux sonores

2.2. Indices acoustiques

Les indicateurs L_{den} et L_n sont exprimés en décibels « pondérés A » dB(A), et moyennés sur une année de référence. Ils traduisent une notion de gêne globale.



Le **L_{den}** permet de rendre compte de l'exposition au bruit sur 24h et correspond au cumul de trois périodes réglementaires :

- La période jour (« **day** ») de 6h à 18h ;
- La période soir (« **evening** ») de 18h à 22h ;
- La période nuit (« **night** ») de 22h à 6h.

Il prend en compte la sensibilité particulière de la population dans les tranches horaires soir et nuit en majorant le bruit sur ces périodes de 5 dB(A) et 10 dB(A) respectivement.

Le **L_n** est destiné à rendre compte uniquement des perturbations du sommeil observées chez les personnes exposées au bruit en période nocturne. Cet indicateur acoustique correspond à la période nocturne uniquement (22h-6h).

2.3. Une arithmétique particulière

L'usage du décibel implique un référentiel de calcul spécifique, qu'il est possible de résumer selon un ensemble de règles simples, rappelées ci-dessous :

- Le doublement d'une source de bruit augmente le niveau de 3 dB. Ainsi, le passage de deux tramways identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'un seul tramway.
- Effet de masque : si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par 2 sources sonores différentes, et si le premier est au moins supérieur de 10 dB par rapport au second, le niveau sonore perçu correspond au niveau sonore le plus grand des deux. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort.

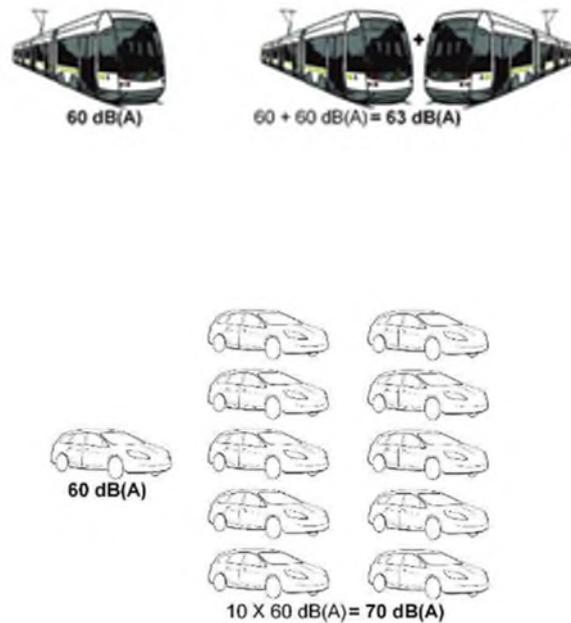


Figure 3 : Equivalence des décibels

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

Une variation de 3 dB(A) est juste perceptible alors qu'il s'agit du doublement d'une source de bruit.

Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort qu'une seule voiture (l'augmentation est alors de 10 dB environ).

Multiplier l'énergie sonore par	Correspond à une	
	Augmentation du niveau de	Sensation sonore d'une variation
2	3 dB	Très légère
4	6 dB	Nette : Sentiment d'aggravation ou d'amélioration si le bruit augmente ou diminue de 6 dB
10	10 dB	Flagrante : impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	Comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou déconcentrer
100 000	50 dB	Comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter

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

2.4. Risques sanitaires

La directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement est le texte de référence pour l'élaboration des cartographies stratégiques du bruit.

Son annexe III relative aux relations dose-effet a été complétée par la DIRECTIVE (UE) 2020/367 de la commission européenne du 4 mars 2020 ; dorénavant, les effets nuisibles suivants sont pris en considération :

- La forte gêne (**H**igh **A**nnoyance, HA)
- Les fortes perturbations du sommeil (**H**igh **S**leep **D**isturbance, HSD)
- La cardiopathie ischémique (**C**PI)

3. Echéance N°4 du PPBE

3.1. Le contenu et la démarche de la réalisation

La 4^{ème} échéance du PPBE concerne environ 379 kilomètres de routes départementales. L'étude s'est basée sur les données disponibles, à savoir les cartes de bruit stratégiques du CEREMA de la 4^{ème} échéance (résumé non technique daté de janvier 2023).

La transposition française de la directive Européenne du 25 Juin 2002 précise le contenu et le déroulement de validation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

✓ Première partie : Principaux résultats

Les résultats de la modélisation pour la 4^{ème} échéance sont indiqués sous forme d'un diagnostic qui correspond à une estimation des personnes et des bâtiments sensibles exposés à des valeurs-limites aux abords des routes départementales présentant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an, et une estimation du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles.

Les valeurs sonores limites retenues par la Directive Européenne pour les infrastructures routières sont :

Valeurs limites en dB(A)	
Indicateurs	Route
L_{den}	68
L_n	62

Ce diagnostic s'appuie sur les cartes stratégiques de Bruit (CSB) qui ont été réalisées par le CEREMA et arrêtées par le préfet.

Ces cartes représentent les surfaces impactées par les infrastructures de transport. Elles sont réalisées par modélisation à l'aide d'un logiciel qui calcule l'émission sonore en intégrant différentes données comme la topographie, le type de véhicules, le trafic, les vitesses, etc.

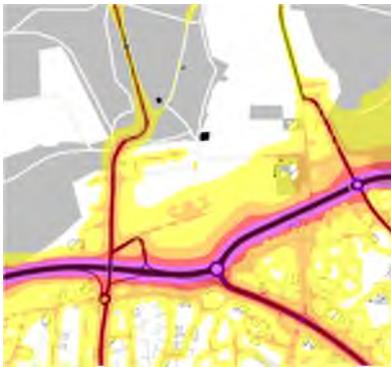
L'article R.572-5 définit quatre types de cartes de bruit stratégiques :

- Type **A** : cartes des zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones ;
- Type **B** : cartes des secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet ;
- Type **C** : cartes des zones où les niveaux seuils mentionnés dans l'article L.572-6 sont dépassés.
- Type **D** : cartes des évolutions des niveaux de bruit, connues ou prévisibles, vis-à-vis de la situation de référence.

Seules les cartes de type A et C nécessitent d'être produites dans le cadre de la 4^{ème} échéance :

- Les cartes de type A sont rapportées à la Commission Européenne ;
- Les cartes de type C sont utilisées pour les services de l'Etat et les collectivités concernées pour l'élaboration des PPBE.

Les typologies des cartes de bruit de type A, B et C sont données à titre indicatif ci-dessous :

Type A	Type B	Type C														
<p>Cartes des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur LDEN et LN, par pallier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le LDEN et 50 pour le LN</p>	<p>Carte présentant 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 en vigueur)</p>	<p>Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur LDEN ou LN</p>														
																
<p>Légende</p> <table border="0"> <tr><td></td><td>[55 - 60 [</td></tr> <tr><td></td><td>[60 - 65 [</td></tr> <tr><td></td><td>[65 - 70 [</td></tr> <tr><td></td><td>[70 - 75 [</td></tr> <tr><td></td><td>> 75</td></tr> </table>		[55 - 60 [	[60 - 65 [	[65 - 70 [	[70 - 75 [	> 75	<p>Légende</p> <table border="0"> <tr><td></td><td>Secteur affecté par le bruit</td></tr> </table>		Secteur affecté par le bruit	<p>Légende (indice en dB(A))</p> <table border="0"> <tr><td></td><td>> 68</td></tr> </table>		> 68
	[55 - 60 [
	[60 - 65 [
	[65 - 70 [
	[70 - 75 [
	> 75															
	Secteur affecté par le bruit															
	> 68															

✓ **2^{ème} partie : le plan d'actions du département**

Cette partie présente les actions proposées dans le cadre de ce PPBE.

✓ **3^{ème} partie : Préservation des zones calmes**

La préservation des zones calmes dans le cadre des projets neufs.

3.2. Diagnostic acoustique

Les estimations des populations et des établissements sensibles (soin/santé et enseignement) exposés au bruit des routes cartographiées par le CEREMA sont présentées dans les tableaux ci-dessous.

Ces résultats sont issus du résumé non technique des cartes de bruit stratégiques de la 4^{ème} échéance.

Concernant l'indicateur Lden, les résultats montrent que les routes concernées par cette échéance exposent :

- Environ **1,4 %** de la population du département de la Moselle, soit **15 100** habitants, à des niveaux sonores supérieurs au seuil réglementaire 68 dB(A) ;
- **24** établissements d'enseignement et **8** établissements de santé à des niveaux sonores supérieurs à la valeur limite
- Les résultats montrent également qu'environ **1 %** de la population est touché par l'effet nuisible forte gêne (**High Annoyance**) imputable au bruit du trafic routier et moins de **0,01 %** est affecté par la cardiopathie ischémique **CPI**.

Niveaux de bruit (dB(A))	Route valeur seuil 68 dB(A)			Établissements	
	Nombre	Nombre*	%	Scolaire	Santé
[55-60[	26 191	26 200	2,5 %	131	29
[60-65[	16 993	17 000	1,6 %	88	17
[65-70[	16 547	16 500	1,6 %	43	9
[70-75[	8 248	8 200	0,8 %	10	5
≥ 75	498	500	< 0,05 %	0	0
Sup à valeurs seuils 68 dB(A)	15 137	15 100	1,4 %	24	8
HA	13 328	13 300	1,3 %		
CPI	141	100	< 0,01 %		

Tableau 1 – Population et bâtiments sensibles exposés au bruit (indicateur L_{den})

(*) : arrondi à la centaine près

Ln
Route valeur seuil 62 dB(A)

Niveaux de bruit (dB(A))	Habitants			Établissements	
	Nombre	Nombre*	%	Scolaire	Santé
[50-55[	17 290	17 300	1,6 %	188	41
[55-60[	16 653	16 700	1,6 %	131	29
[60-65[	8 858	8 900	0,8 %	88	17
[65-70[	719	700	< 0,1 %	43	9
≥ 70	23	0	0 %	10	5
Sup à valeurs seuils	3 986	4 000	< 0,5 %	87	24
HSD	3 153	3 200	< 0,5 %		

Tableau 2 – Population et bâtiments sensibles exposés au bruit (indicateur Ln)

(*) : arrondi à la centaine près

Concernant l'indicateur Ln, les résultats montrent que les routes concernées par cette échéance exposent :

- Environ **4 000** habitants du département de la Moselle, soit un peu moins de **0,5 %** de la population, à des niveaux sonores supérieurs au seuil réglementaire 62 dB(A) ;
- **87** établissements d'enseignement et **24** établissements de santé à des niveaux sonores supérieurs à la valeur limite ;
- Les résultats montrent également que **3 200** habitants sont touchés par l'effet nuisible fortes perturbations du sommeil (**High Sleep Disturbance, HSD**).

3.3. Identification des zones à enjeux

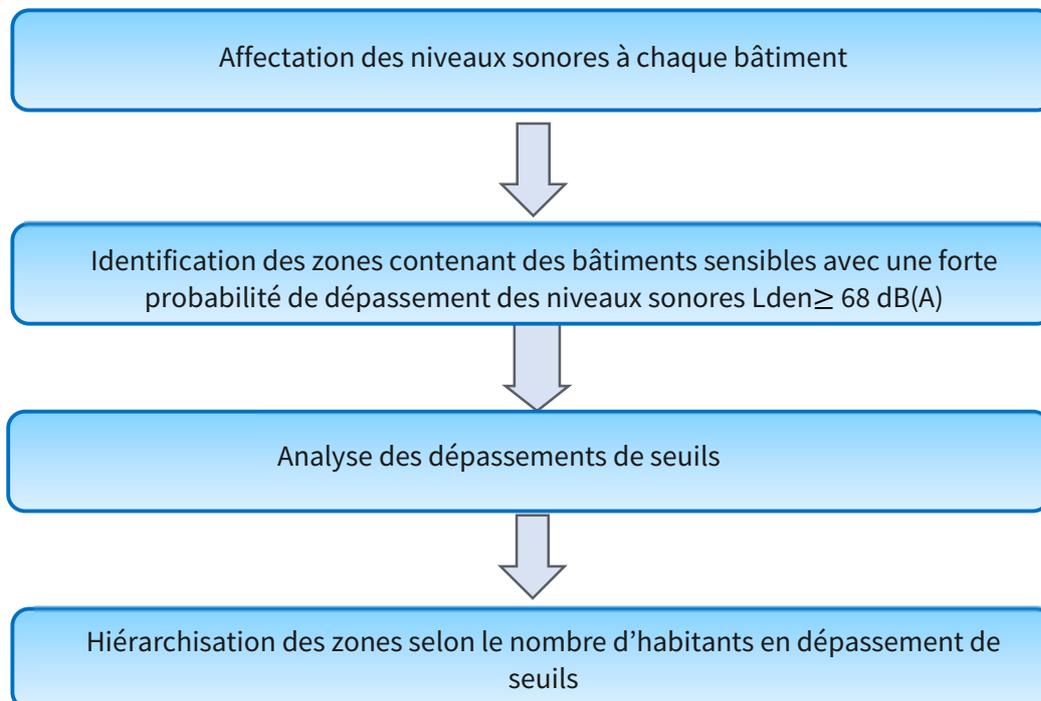
3.3.1. Méthodologie

Afin de réduire l'exposition au bruit des habitants et des établissements sensibles, il est primordial de définir des zones à enjeux (ZE).

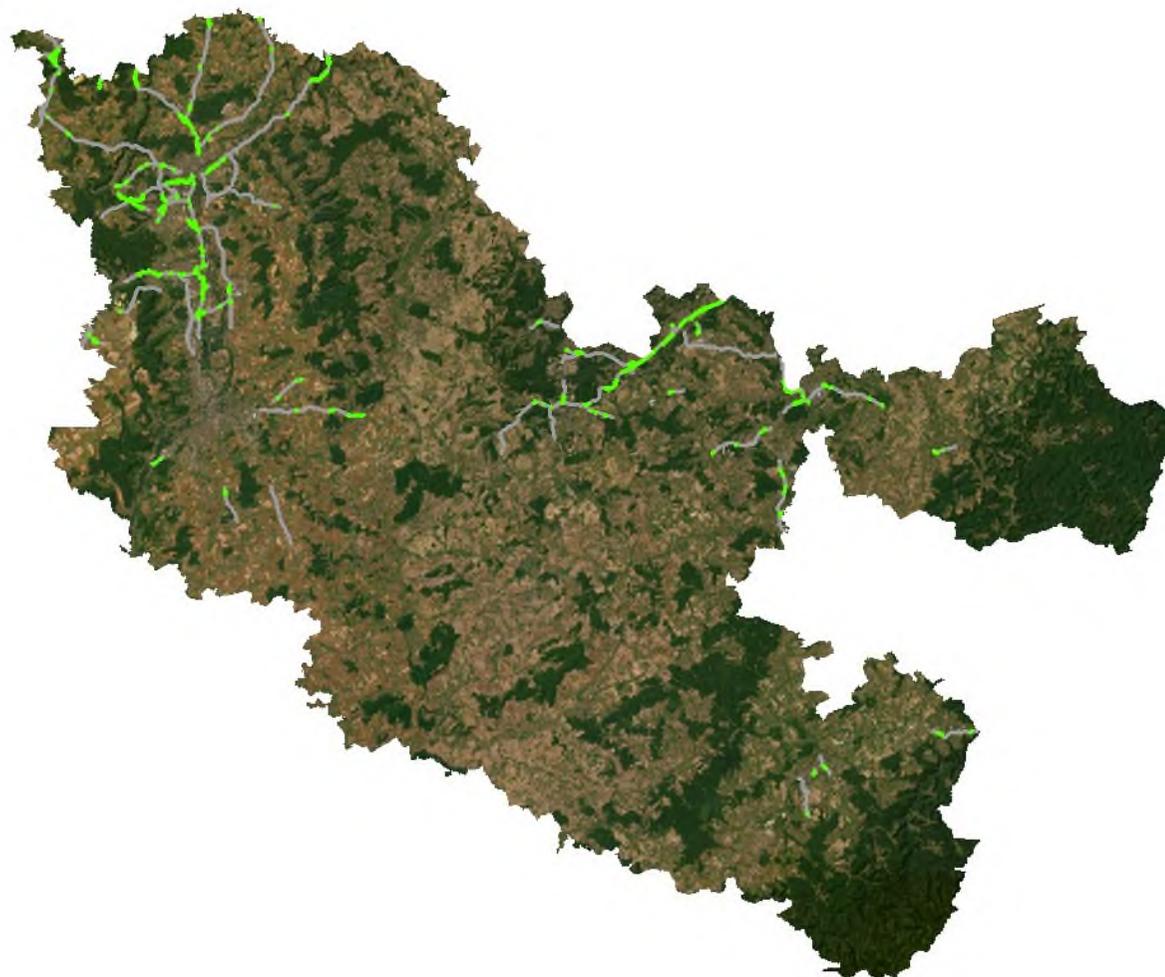
Le Département de la Moselle s'est axé sur les zones à enjeux présentant de forts niveaux de bruit à travers l'indicateur $L_{den} \geq 68$ dB(A).

L'intérêt est de définir des zones où des actions pourront être mises en œuvre de manière homogène pour traiter les dépassements de seuils.

Pour ce faire, plusieurs étapes sont nécessaires :



3.3.2. Liste des zones à enjeux retenues vis-à-vis du bruit



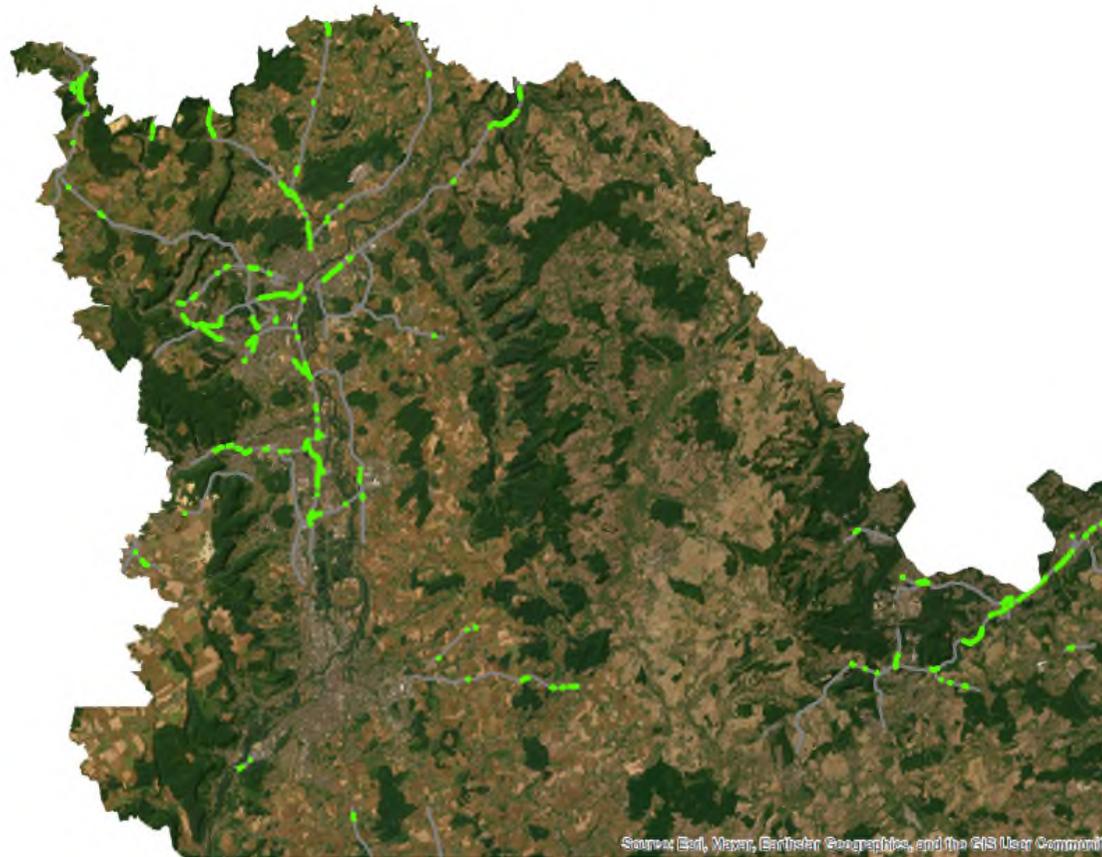
Légende

-  Zone à enjeux
-  Linéaire des routes départementales

Figure 2 : vue globale des secteurs à enjeux identifiés



Secteurs à enjeux du PPBE du réseau routier départementale de plus de 8200 véh./jr : secteur ouest

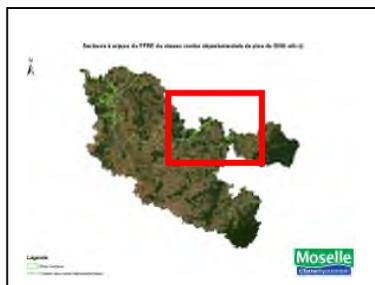


Légende

- Zone à enjeux
- Linéaire des routes départementales



1



Secteurs à enjeux du PPBE du réseau routier départementale de plus de 8200 véh./jr : secteur Est



Légende

-  Zone à enjeux
-  Linéaire des routes départementales

2



4. Préservation des zones calmes

L'article L572-6 du Code de l'environnement définit les zones calmes comme « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

L'absence de qualification précise des zones « calmes » d'un point de vue réglementaire demande dès lors aux autorités responsables de se positionner dans leurs choix suivant les spécificités territoriales de chaque entité concernée. La définition d'une zone « calme » appartient donc à l'autorité compétente afin d'établir son propre référentiel, sur la base de critères acoustiques, appuyés d'arguments urbanistiques, patrimoniaux, paysagers ou d'usages des lieux.

Il peut s'agir de zones de ressourcement pour les habitants à vocation de calme, exposée ou non à la pollution sonore. Par exemple cela peut correspondre à des parcs, jardins, lacs, espaces de promenade ou encore cimetière.

Les abords des routes départementales ne sont, par définition, pas des zones calmes. De plus, les gestionnaires de voies ne disposent pas ou peu de la maîtrise foncière du territoire.

5. Plan d'action

5.1. Principe d'actions

Les actions de réduction du bruit suivent l'ordre de réflexion suivant :

- Actions amont
- Actions à l'émission du bruit (prévention)
- Actions sur la transmission du bruit
- Actions sur la réception du bruit

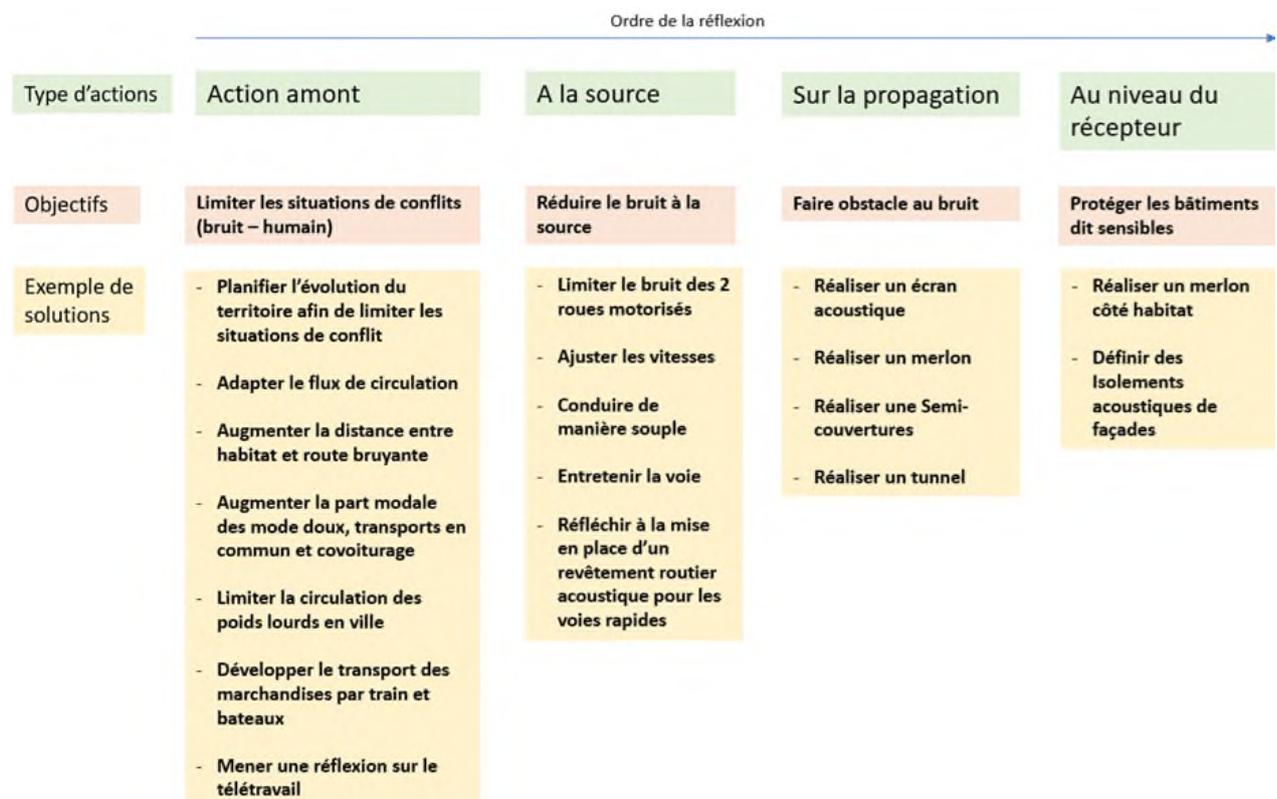


Figure 3 : Principe générique d'actions à l'échelle d'un territoire (Source Gamba)

Conformément aux préconisations de la réglementation, le Département de la Moselle a répertorié les actions relatives à l'environnement sonore :

- Réalisées durant les 10 dernières années (2014-2023)
- Envisagées pour les 5 prochaines années (2024-2028)

5.2. Recensement des actions réalisées au cours des 10 dernières années

5.2.1. Aménagement de la voirie routière et maîtrise des trafics

Secteur de Metz-Orne

Nom du tronçon	Repérage Début	Repérage fin	Communes traversées	Actions réalisées 2014/2023
D1(2x2)	A4 Argancy	D52	Argancy, Ennery	2015 : Aménagement d'un cheminement piéton à Rugy Modification du carrefour à feux pour voie verte à Ennery
D1(2x2)	D52	D55	Ennery,Ay-sur-Moselle	2015 : création branche de desserte zone AYOTTE sur giratoire
D11	D657	Limite Jouy-Aux-Arches	Jouy-Aux-Arches	2017 : création d'une piste cyclable en encorbellement sur le pont du barrage
D112F(2x2)	D112E	VC entrée Hagondange	Maizières-Les-Metz Marange-Silvange, Hagondange	2023 : Aménagement d'un giratoire pour accès Hôpital Elsan
D181	Route de Malancourt	D54C	Rombas,Malancourt t (Amnéville-Les-Thermes	2015 : Pose d'un radar automatique
D181	D54C	D54B	Malancourt (Amnéville-Les-Thermes), Montois-La-Montagne	2018 : Aménagement du carrefour giratoire RD181/RD54C (accès à Malancourt)
D47	Rue de Metz	D8/D10	Rombas, Amnéville-Les-Thermes	2015 : Aménagement d'une piste cyclable
D52	D112E	D953	Maizières-Les-Metz	2021 : création d'une passerelle piétonne par la Ville

D55	D953	Giratoire est accès A31	Hagondange, Talange, Ay-Sur-Moselle	2016 : Création d'une branche de desserte à la zone de la Ponte
D603	Giratoire Lauvallières/D 954	D69	Coincy, Ogy-Montoy-Flanville	2018 : création d'un mur anti bruit par la Commune au droit du lotissement Cugnot
D603	D69	D67 (Puche)	Ogy-Montoy-Flanville,	2018 : Création d'un merlon anti bruit par la Commune. 2021 : Mise en place d'un radar automatique
D603	D67	D103L	Ogy-Montoy-Flanville, Colligny-Maizery, Silly-Sur-Nied, Courcelles-Chaussy	2019 : Transformation du carrefour D67 tourne à gauche en carrefour giratoire à PUCHE
D643	D11	Limite Meurthe-et-Moselle	Sainte-Marie-aux-Chênes	2017 : Création d'un giratoire au carrefour D643/D11
D913	Limite Pouilly	D67	Fleury, PournoyLa-Grasse, Verny	2023 : Mise en place d'un radar automatique
D955(2x2)	Echangeur D67	D910	Mécleuves, Orny, Pontoy, Liéhon, Silly-En - Saulnois, Buchy	2019 : Aménagement d'un parking de covoiturage par la CC du Sud Messin (carrefour du Cheval Blanc)

Secteur de Thionville

Nom du tronçon	Repérage Début	Repérage fin	Communes traversées	Actions réalisées 2014/2023
D1	D153F	D56	Manom, Thionville (Garche), Cattendorf	2017 : Création de 2 giratoires D1/D56
D13	D953	Route de Verdun	Thionville, Terville	2015 : Giratoire d'accès au Green Center à Terville 2022 : Création d'un giratoire accès cité Jeanne d'Arc
D14A	D13	D653	Florange, Terville	2014 : Création de giratoire d'accès à la ZAC CAVF Limitation à 30km/h et plateau surélevé
D14B	D14	D57	Thionville	2020 : création d'un giratoire d'accès ZAC de Metzange
D14B	D57	D152D	Thionville	2023 : Aménagements de sécurité à Beuvange et modification des limites d'agglomération
D15	D653	D58	Hettange-Grande, Kanfen, Volmerange-les-Mines	2015 : Aménagement de traverse à Hettange-Grande (y compris plateau, 30km/h) 2022 : giratoire carrefour RD15/RD57A
D16	D15	D16B	Audun-Le-Tiche	2016 : Contournement d'Audun le Tiche 2018 : limitation à 3,5 T 2022 : Mise en place d'un radar automatique
D16	D16B	Frontière Luxembourgeoise	Audun-Le-Tiche	2018 : limitation à 3,5 T

D16C	D16A	Giratoire du Moulin	Audun-Le-Tiche	2014 : Voie nouvelle dans le cadre de la déviation d'Audun-le Tiche
D58	D15	Frontière Luxembourgeoise	Volmerange-Les-Mines	2019 : Aménagement de traverse avec plateau surélevé et 30km/h
D60	D953	D61	Richemont, Guénange, Bertrange	2021 : création d'un giratoire au carrefour RD60/RD61
D616	Giratoire de Micheville	Giratoire du Moulin	Audun-le-Tiche	2014 : Déviation de la RD16
D616	Giratoire du Moulin	Frontière Luxembourgeoise	Audun-Le-Tiche	2016 : Déviation de la RD16
D653	D10/D152C	D952A	Fameck	2019 : Création giratoire entrée de Fameck
D653	D14A/D153G	D15	Hettange-Grande,	2019 : Aménagement de traverse
D653	D15	D57	Hettange-Grande	2017 : Aménagement de traverse avec plateau surélevé et 30km/h
D653	D57	D56	Hettange-Grande, Roussy-Le-Village	2020 : Création du giratoire RD653/RD57 à Hettange-Grande 2018 : Création du giratoire RD653/RD62 Basse-Rentgen
D654	D1	D918	Illange	2019 : Réaménagement du giratoire MOSL Park
D654	D953A	D56/D2	Basse-Ham, Koenigsmacker	2018 : Création du giratoire RD653/RD56/VC à Basse-Ham
D654	D56/D2	D855	Koenigsmacker, Malling	2014 : Création de giratoire RD654/RD62 à Metrich

D952	D953	D152A	Uckange	2015 : Aménagement de traverse Rue de la Gare/Rue Jeanne d'Arc Limitation à 30km/h et plateau surélevé Limitation de tonnage à 3,5t
------	------	-------	---------	---

Secteur de Forbach-Saint Avold

Nom du tronçon	Repérage Début	Repérage fin	Communes traversées	Actions réalisées 2014/2023
D26	D26D	D603	L'Hopital, Saint-Avold, Freyming-Merlebach	2016 : Aménagement d'un carrefour giratoire (Accès cité Ste Fontaine) 2016 : RD603 création d'un accès avec aménagement 2017 : RD603 et 26 réalisations de deux plateaux surélevés FREYMING-MERLEBACH d'un TAG FREYMING-MERLEBACH
D31	D31C	A320	Oeting, Forbach	2022 : RD31C (rue de Gaubiving trottoirs arrêts de bus) OETING
D31E	D603	Rue principale Marienau	Forbach	2017 : RD30C création carrefour giratoire desserte 3e ext Technopôle FORBACH Sud-PV 2019 : RD603 requalification de l'avenue Saint-Remy entre le carrefour de Merlebach et la rue Bauer à FORBACH
D603	D910A	Bretelle D633	Saint-Avold	2017 : Rampe d'accès BURGER KING depuis la RD 2019 : Voie d'accès à l'AGORA 2022 : Mise en place d'un radar automatique
D603	BretelleD633	D656	Saint-Avold	2019 : Réduction de la zone de dépassement avant bretelle d'accès centre-ville de Saint Avold 2022 : Mise en place d'un radar automatique
D603	D656	D103R	Machereh, Hombourg-Haut	2022 : Mise en place d'un radar automatique

D603	D103R	Accès cinéma	Hombourg-Haut, Betting, Freyding-Merlebach	2018 : Aménagement d'une piste cyclable le long de la RD 603
D603	Accès cinéma	D80	Betting, Freyding-Merlebach	2014 : Tourne-à-gauche du LIDL
D603	D80	D103T	Freyding-Merlebach	2019 : Construction d'un plateau ralentisseur - Aménagement de la traverse
D603	D103T	D31E	Cocheren, Rosbruck, Morsbach, Forbach	2019 : Construction d'un demi-plateau ralentisseur sens + devant la mairie
D603	D31E	D32	Forbach, Stiring-Wendel	2018 : Construction d'un carrefour giratoire rue de la Collerie / rue de Marienau 2020 : Aménagements de sécurité dans la traverse de Forbach
D633(2x2)	Bretelles Sud A4	D603	Saint-Avold	2022 : Réaménagement îlots centraux végétalisés avenue G. Patton
D656	D603	D910	Macheren	2017 : Aménagement du carrefour giratoire RD656/RD910
D910	D29	D30	Farébersviller, Theding	2015 : Aménagement d'un plateau ralentisseur au droit du collège 2019 : Aménagement d'un carrefour giratoire d'accès au lotissement "Le Rabelais" 2020 : RD910 requalification avenue St Jean entre rue des Romains et rue des Roses FAREBERSVILLER
D910A	D603	D20	Saint-Avold, Valmont	2016 : Enlèvement d'une passerelle piéton à Valmont

Secteur de Sarreguemines-Bitche

Nom du tronçon	Repérage Début	Repérage fin	Communes traversées	Actions réalisées 2014/2023
D33	D662	N61	Sarreguemines, Grosbliederstroff	2018 : Aménagement d'un giratoire Zone Commerciale de Grosbliederstroff
D662	D36	D35	Petit-Rederching, Rohrbach-Les-Bitche	2019 : Aménagement carrefour giratoire accès zone commerciale

Secteur de Sarrebourg Château-Salins

Nom du tronçon	Repérage Début	Repérage fin	Communes traversées	Actions réalisées 2014/2023
D96H	D96	D43	Sarrebourg	2015 : Aménagement d'un giratoire D96H/rue Division Leclerc 2018 : Aménagement d'un giratoire au carrefour RD96/RD96H
D604	N4	Limite Bas-Rhin	Phalsbourg	2016 : aménagement du giratoire RD604 / RD104G1 (rue de Saverne) 2017 : aménagement d'une giratoire pour l'accès au collège
D661	D603	Limite Bas-Rhin	Phalsbourg, Vilsberg, Vescheim, Metting	2023 : Requalification et sécurisation de la traverse de VESCHEIM

D955	LIOCOUR T (PR27+16 7)	N4	<p>Puzieux, Delme, Amelécourt,</p> <p>Château- Salins, Lezey</p> <p>Bourdonnay, Maizières-Lès- Vic</p> <p>Héming, Bébing, Imling, Sarrebourog</p>	<p>2018 : Aménagement d'un carrefour tourne-à-gauche pour l'accès à la Zone d'Intérêt Communautaire à Amelécourt</p> <p>2020 : Sécurisation de la traverse d'Azoudange</p> <p>2020 : Aménagement d'un carrefour de type TAG dans le cadre de l'extension du parking de l'hôpital de Château-Salins</p> <p>2021 : Aménagement d'une voie de TAG et d'un passage piéton sécurisé pour l'accès au magasin Colruyt à Delme</p>
------	--------------------------------	----	---	--

5.2.2. Réglementation sur les vitesses

Le tableau ci-dessous liste les limitations de vitesses prises par le Président du Conseil Départemental dans le cadre de sa compétence de police. Elles concernent uniquement les sections de voies départementales hors agglomération.

A noter, ces aménagements dont la vocation première est d'améliorer la sécurité ont toutefois un effet favorable sur le paysage sonore.

Route	Section	Commune	Aménagement
RD 1	PR 15 + 125 au PR 27 + 500	AY-SUR-MOSELLE, THIONVILLE	Limitation de vitesses sur la RD 1 entre AY-SUR-MOSELLE et THIONVILLE (EB10)
RD 1 (2x2)	PR 9 + 750 au PR 15 + 125	ARGANCY, AY-SUR-MOSELLE	Limitation de vitesses sur la RD 1 (section à 2x2 voies) entre ARGANCY et AY-SUR-MOSELLE
RD 14 (2x2)	PR 4 + 466 au PR 9 + 000	THIONVILLE	Limitation de vitesses sur la RD 14 2x2 voies entre le Giratoire RD14/A31/RD14B et la Côte Saint Michel, sur le ban communal de THIONVILLE
RD 14 (2x2)	PR 3 + 643 au PR 3 + 743	THIONVILLE	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 14 (sens PR croissant) en approche de l'agglomération de VEYMERANGE sur le ban communal de THIONVILLE
RD 14A	PR 8 + 073 au PR 8 + 457	THIONVILLE	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 14A au droit de l'accès de l'Aire d'Accueil des Gens du Voyage située entre THIONVILLE-Veymerange et FLORANGE
RD 15	PR 1 + 439 au PR 2 + 000	HETTANGE-GRANDE	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 15 entre la sortie d'agglomération et le giratoire au droit de l'accès au Supermarché, sur le ban communal de HETTANGE-GRANDE
RD 16	PR 2 + 860 au PR 3 + 205	AUDUN-LE-TICHE	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 16 aux abords du carrefour (ilots + tourne-à-gauche) situé entre deux virages et un ouvrage SNCF sur le ban communal de AUDUN-LE-TICHE
RD 181	PR 4 + 365 au PR 2 + 640	ROMBAS	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 181 sur le ban communal de ROMBAS

RD 1B	PR 0 + 000 au PR 0 + 280	CATTENOM	Limitation de vitesse à 50 km/h sur la RD 1B au niveau de la " Rue Saint Rémy " sur le ban communal de CATTENOM
RD 60	PR 4 + 690 au PR 5 + 000	GUENANGE, VOLTROFF	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 60 au niveau de l'Aire d'Accueil des Gens du Voyage située entre GUENANGE et VOLSTROFF
RD 918	PR 3 + 280 au PR 3 + 725	YUTZ	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 918 au droit de l'accès de l'Aire d'Accueil des Gens du Voyage et modification du régime de priorité (Cédez-le-Passage en STOP) de la bretelle de sortie de la RD654 sens Illange>Basse-Ham sur la RD918
D1	PR 29 + 043 à PR 29 + 439	MANOM	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 1 dans la traversée du lieudit "Sainte Marie" commune de MANOM et au niveau de la nouvelle zone de loisir, sur le ban communal de MANOM
D1	PR 32 + 915 à PR 33 + 870	CATTENOM	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 1 entre HUSANGE et CATTENOM sur le ban communal de CATTENOM
D112F	PR0 au 2+330	MAIZIERES LES METZ	Portant limitation de vitesse à 90 km/h sur la RD112F (2x2 voies) entre le giratoire de l'Hippodrome et le giratoire des Ecartis sur le ban communal de MAIZIERES-LES-METZ
D14	PR 0+500 au PR 3+740	THIONVILLE	Portant limitation de vitesse à 70km/h sur différentes sections de la RD14 et interdiction de doubler aux PL
D14A	PR 0+508 au PR1 700	THIONVILLE	Portant limitation de vitesse à 50 km/h sur la RD14A en approche d'agglomération de HETTANGE GRANDE
D14B	PR 2+797 au PR 3+ 728	HAYANGE	Portant limitation de vitesses à 70 km/h et à 50 km/h sur la RD14B en approche d'agglomération de HAYANGE-Le Konacker
D16	PR 4 + 855 à PR 5 + 775	AUDUN LE TICHE	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 16 en approche de l'agglomération d'AUDUN LE TICHE sur le ban communal d'AUDUN LE TICHE

D31E	PR 1 +370 au PR 1+840	FORBACH	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD31E, sur le ban communal de FORBACH
RD44	PR5+496 au PR6+73	HESSE	Portant limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD44 en approche d'agglomération de HESSE
D60	PR 8+17 au PR 8+462	THIONVILLE	Portant limitation de vitesse à 70 km/h entre les agglomérations de VOLSTROFF et de METZERVISSE
D603	PR 62 + 932 à PR 63 + 320	MACHEREN	Limitation de vitesses à 70 km/h et à 50km/h sur la RD 603 de part et d'autre de l'ouvrage d'art SNCF situé entre Moulin Neuf et HOMBOURG HAUT, sur le ban communal de MACHEREN
D603	PR 55 + 620 à PR 55 +770	LONGEVILLE LES SAINT AVOLD	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 603 2x2 (sens +) sur le ban communal de LONGEVILLE LES SAINT AVOLD
D603	PR 57+590 au PR 61+40	SAINT AVOLD	Portant limitation de vitesses sur la RD603 entre le giratoire avec la RD910A et la limite d'agglomération de MACHEREN - Moulin Neuf sur le ban communal de SAINT AVOLD
D633	PR 1 + 003 à PR 3 + 002	SAINT AVOLD	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 633 entre l'échangeur de l'autoroute A4 et l'entrée Nord de SAINT AVOLD, sur le ban communal de SAINT AVOLD
D653	PR 0+ 305 à PR 0+ 907	FAMECK	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 653 (sens PR décroissant) au droit de l'accès à la "ZA les jardins du Triangle» jusqu'à l'entrée d'agglomération de FAMECK (EB10), sur le ban communal de FAMECK
D654	PR 23 + 348 à PR 23 + 391	APACH	Limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 654 entre la frontière allemande et l'entrée de l'agglomération d'APACH sur le ban communal d'APACH

D656	PR 1 + 395 à PR 1 + 670	MACHEREN	Limitation de vitesse à 70 km/h au niveau du carrefour avec "La Rue des Mimosas", sur le ban communal de MACHEREN
D656	PR 18+580 au PR 19+0	REMERING LES PUTTELANGE	Portant limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 656 en approche du carrefour giratoire (D656/D156D/D174L) sur le ban communal de REMERING LES PUTTELANGE (abroge l'arrêté 2009-DRTC/P-024 du 08/10/2009)
D662	PR 39+15 au PR39+350	GROS REDERCHING	Portant limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD662 en approche de l'agglomération de GROS REDERCHING
D906	PR 0 au PR 0+645	AUMETZ	Portant limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD 906 dans le cadre de la mise en place de bandes rugueuses au niveau de l'échangeur avec la A30, sur les bans communaux d'AUMETZ (57) et de BEUVILLER (54) suite à la réalisation du giratoire RD906/RD16 (Meurthe-et-Moselle)> modification du PR en 54 > (abroge l'arrêté 2016-DRTC/P-020 du 06/12/2016)
D918	PR 9+447 au PR 9+983	METZERVISSE	Portant limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD918 au niveau du carrefour avec les RD60/RD118C en approche de l'agglomération sur le ban communal de METZERVISSE (abroge l'arrêté n°99-DRTC/31 du 07/04/99)
D955	PR 72+422 au PR 72+577	MAIZIERES LES VIC	Portant limitation de vitesse à 70 km/h sur la RD955 en traversée du Hameau de la Gare - Commune de MAIZIERES LES VIC

5.2.3. Déclassement des voies

Le réseau départemental a été concerné par des déclassements de voies pour la 4^{ème} échéance :

- 1,5 km au profit de la Commune de AUDUN-LE-TICHE le 14 octobre 2019
- 0,4 km au profit de la Commune de ENNERY le 7 décembre 2020
- 287,7 km au profit de l'Eurométropole de Metz le 30 juin 2021 et 11,1 km le 31 décembre 2022
- 0,4 km au profit de la Commune de MARANGE-SILVANGE le 05 décembre 2022

5.2.4. Renouvellement des couches de revêtement

Au cours des dix dernières années, le Département a renouvelé ses couches de roulement selon une fréquence compatible avec ses capacités financières.

5.3. Recensement des actions pour les 5 ans à venir

Les tableaux suivants listent, par commune, les actions envisagées pour les cinq années à venir. Les opérations listées sont, pour certaines, des opérations à maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale dont la programmation peut être amenée à être ajustée.

Il est à rappeler que ces actions sont à l'échelle locale (par commune). Les actions plus globales à l'échelle du département sont présentées dans le paragraphe d'après.

Secteur de Metz-Orne

Nom du tronçon	Repérage Début	Repérage fin	Communes traversées	Actions projetées entre 2024 et 2028
D112F(2x2)	D652	D112E	Semécourt, Maizières-Les-Metz	Amélioration de l'échangeur avec l'A4
D1	D55	D8	Ay-sur-Moselle	Amélioration du carrefour RD1/RD8bis par la création d'un giratoire

Secteur de Thionville

Nom du tronçon	Repérage Début	Repérage fin	Communes traversées	Actions projetées entre 2024 et 2028
D1	D654 (Contournement Yutz)	D953A Cormontaigne	Illange, Yutz, Thionville	Création d'un giratoire d'accès à ZAC Meilbourg
D1	D653	D153F	Manom	Passage en agglo prévu, zone 50 km/h (2024)
D653	Chaussée d'Amérique	D1	Manom	Mise à 2x2 voies de la route du Luxembourg à MANOM
D653	D15	Frontière luxembourgeoise	Hettange-Grande, Roussy-le-Village, Basse-Rentgen, Evrange	Création d'une voie dédiée aux transports en commun et aux modes doux

D918	D654	D60/D118C	Yutz, Stuckange, Distroff, Metzervisse	Création d'un giratoire RD918/RD60/RD118C à Metzervisse
------	------	-----------	---	---

Secteur de Forbach-Saint Avold

Nom du tronçon	Repérage Début	Repérage fin	Communes traversées	Actions projetées entre 2024 et 2028
D603	D910A	Bretelle D633	Saint-Avold	Création voie d'accès RETAIL PARK depuis Giratoire RD910A / RD603
D603	D31E	D32	Forbach, Stiring-Wendel	Requalification de l'avenue St. REMY, projet cœur de ville

Secteur de Sarreguemines-Bitche

Nom du tronçon	Repérage Début	Repérage fin	Communes traversées	Actions projetées entre 2024 et 2028
D662	D662	D662	Sarreguemines	Aménagement du carrefour RD662/RD110G à hauteur de la déchetterie
D674	D656	N61	Puttelange-Aux-Lacs, Ernestviller, Woustviller	Réaménagement au droit de l'accès à la ZAC de la Sapinière à Woustviller
D674	D174L	N61	Grundviller, Hambach, Wousviller	Déviation de Woustviller
D31	D31	D31	Lixing-les-Rouhling	Aménagement d'une piste cyclable entre LIXING LES ROUHLING et GROSBLIEDERSTROFF
D661	D661	D661	Willerwald	Réalisation d'un carrefour giratoire entre HAMBACH et WILLERWALD

Secteur de Sarrebourg

Nom du tronçon	Repérage Début	Repérage fin	Communes traversées	Actions projetées entre 2024 et 2028
RD45	Carrefour RD43C/RD104E	N4	Sarrebourg	Aménagement d'un giratoire au carrefour avec les rues de Bellevue, Phalsbourg et Strasbourg dans le cadre de la création de la liaison cyclable Réding/Sarrebourg
RD45	N4	D96C	Niderviller	Aménagement de deux mini-giratoires dans la traverse de Niderviller
RD96H	D96	D43	Sarrebourg	Requalification en traverse pour la création de liaisons cyclables à Sarrebourg
D604	N4	Route des Trois-Maisons	Phalsbourg	Aménagement carrefour RD604/RD661 à Phalsbourg
D604	Rue des Trois-Maisons	Limite Bas-Rhin	Phalsbourg, Danne-et-Quatre-vents	Aménagement piste cyclable entre Phalsbourg et Danne-et-Quatre-Vents

5.4. Actions programmées dans le cadre de ce PPBE

La Directive européenne 2002/49/CE prévoit plusieurs étapes : la réalisation de cartes stratégiques de bruit puis le diagnostic avec l'identification des zones à enjeux, et enfin les actions permettant de réduire les nuisances sonores dans ces secteurs identifiés.

Ce chapitre présente les nouvelles actions engagées par le département dans le cadre du PPBE.

Les fiches actions se décomposent en 2 axes :

- Axe 1 : Réduction de bruit
- Axe 2 : Pilotage et suivi du PPBE

Axe n°1 : Réduction de Bruit
RB1 : Réaliser un diagnostic et suivi de l'état de la chaussée

Acteurs	Pilote :	CD57	Impacts	Acceptabilité	●●●
	Participants :	CD57		Coût	●●●
				Bénéfice /Coût	●●
Objectif	Identifier la localisation des revêtements de chaussée à changer en priorité				
Type d'actions	Connaître pour agir				
Actions prévues	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser un diagnostic de l'état de la chaussée des voies routières gérées par le Département - Faire un croisement de ces informations avec les cartes de bruit stratégiques. - Intégrer les priorités qui ressortiront de ce croisement avec les programmes d'investissement portés par le Département. 				
Intérêt / Gain attendu	Entre 3 et 5 dB(A) selon la nature de revêtement et la vétusté de l'ancien revêtement.				
Exemple de réalisation	-				
Coût	Coûts intégrés dans le budget actuel				
Indicateurs de suivi	Linéaire de revêtements de chaussée changés au titre de la lutte contre les nuisances sonores				
Calendrier	Dès l'approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement par le Conseil Départemental				
Documents support/exemples	-				

Axe n°1 : Réduction de Bruit

RB2 - Continuer le développement des modes doux : augmenter la part modale du vélo

Thématique : Mobilité

Acteurs	Pilote :	CD57	Impacts	Acceptabilité	●●●
	Participants :	CD57		Coût	●●●
				Bénéfice /Coût	●●
Objectif	Continuer le développement des modes doux : Augmenter la part modale du vélo				
Type d'actions	Eviter/Anticiper - sensibiliser				
Actions prévues	<ul style="list-style-type: none"> - Sensibiliser sur l'utilisation des liaisons douces - Accompagner les porteurs de projets (Intercommunalités) dans le cadre du Schéma Départemental des Mobilités Alternatives - Inciter à la mise en place de matériel spécifique (bornes de recharges de vélo à assistance électrique par exemple) - Installer du stationnement vélo sur les sites départementaux 				
Intérêt / Gain attendu	Augmenter la part modale du vélo				
Coût	Subventions possibles dans le cadre du dispositif « Ambition Moselle »				
Exemple de réalisation	-				
Indicateurs de suivi	Linéaire de voies cyclables sur le Département				
Calendrier	Echelonné sur 5 ans				
Documents support/exemples	Schéma Départemental des Mobilités Alternatives adopté en juin 2022				

Axe n°1 : Réduction de bruit				
RB3 - Intégrer l'acoustique dans les projets de modification et création de voie				Thématique : Mobilité
Acteurs	Pilote :	CD57	Impacts	Acceptabilité 
	Participants :	CD57		Coût  Bénéfice /Coût 
Objectif	Anticiper les problèmes acoustiques			
Type d'actions	Connaitre - Eviter/Anticiper - Réduire - Compenser			
Actions prévues	-Définir les solutions adaptées pour respecter la réglementation mais aussi limiter les nuisances sonores dans l'environnement (protection des espaces extérieurs privés et publics)			
Intérêt / Gain attendu	Améliorer l'environnement sonore et la qualité de vie des futurs résidents			
Coût	A définir au moment de l'étude d'impact			
Exemple de réalisation	Sans objet			
Indicateurs de suivi	Nombre de projet d'aménagement qui respectera la réglementation			
Calendrier	-			
Documents support/exemples	-			

Axe n°2 : Pilotage et suivi PBBE					
E1- Optimiser le pilotage du PPBE et le suivi des indicateurs					Thématique : Suivi
Acteurs	Pilote :	CD57	Impacts	Acceptabilité	●●●
	Participants :	CD57		Coût	●●
				Bénéfice /Coût	●●●
Objectif	Améliorer le suivi du PPBE, l'organisation et réunions de décision et préparer les données pour la prochaine échéance				
Type d'actions	Suivre - Eviter\Anticiper - Prévenir				
Actions prévues	- Définir les pilotes d'actions et participants				
	- Disposer d'un outil de suivi élaboré et pratique, accessible aux participants				
Intérêt / Gain attendu	Améliorer le suivi du PPBE				
Coût	Cout interne CD57				
Exemple de réalisation	Sans objet				
Indicateurs de suivi	A créer				
Calendrier	A définir (réunion, etc.)				
documents support/exemples	-				

6. Validation du PPBE

Une fois le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) validé par l'Assemblée départementale, il sera mis à disposition du public pendant deux mois, conformément à la réglementation applicable. Cette étape permettra au public de prendre connaissance du document et d'émettre éventuellement des remarques.

Le document sera consultable sur le site internet du Département de la Moselle « https://www.moselle.fr/jcms/dlmnd_5083/fr/toute-l-info?portal=j_206 » ainsi que sur place (Direction des Routes et de la Maintenance - 16 quai Paul Wiltzer à METZ), il sera possible de consigner des remarques sur un registre spécialement ouvert à cet effet.

Après deux mois de mise à disposition, le Département prendra connaissance des remarques formulées par le public et retiendra les modifications à apporter au projet de PPBE.

Après validation par l'Assemblée Départementale, le PPBE sera transmis au préfet pour validation par les Instances Européennes selon les procédures imposées par la directive.

7. Conclusion

Le présent document constitue le PPBE des cartes de bruit stratégiques du réseau routier du Département de la Moselle, soit 379 Km.

Il fait état d'un diagnostic des cartes de bruit stratégiques réalisées par le CEREMA dans le cadre de la 4^{ème} échéance.

Il ressort des populations en dépassement de seuil de l'ordre de **15 100** habitants sur 24h, et un peu moins la nuit, **4 000** habitants.

Les risques sanitaires du bruit font également ressortir qu'environ **1,4 %** de la population est fortement gênés par le bruit routier, un peu moins de **1 %** des habitants sont exposés à une forte perturbation du sommeil et enfin, **100** personnes (0,01 %) sont exposées à un risque de cardiopathie ischémique.

Le Département de la Moselle envisage de mener les actions suivantes :

- RB1 : Réaliser un diagnostic et suivi de la qualité de la chaussée
- RB2 : Continuer le développement des modes doux
- RB3 : intégrer l'acoustique dans les projets de modification et de création des voiries
- E1 : Optimiser le pilotage de PPBE et le suivi des indicateurs