



sarreguemines

HÔTEL DE VILLE
2 RUE DU MAIRE MASSING
57200 SARREGUEMINES
FONCTION PUBLIQUE TERRITORIALE

PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Directive Européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002

1. Le résumé non technique

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à la gestion et à la prévention des nuisances sonores dans l'environnement, prévoit l'élaboration d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) par les gestionnaires de grandes infrastructures de transport terrestres, notamment routière dont le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est supérieur à 3 millions de véhicules (soit un trafic moyen de 8 200 véhicules par jour).

Les cartes de bruit stratégiques relatives aux grandes infrastructures routières communales sont établies et approuvées par le Préfet de la Moselle. La cartographie des voies concernées de la ville de Sarreguemines a été approuvée par arrêté préfectoral en date du 1^{er} mars 2018. Cette cartographie permet d'établir l'environnement sonore aux abords de ces voies et d'identifier celles dont le niveau sonore dépasse les valeurs limites réglementaires.

Au titre de la 3^{ème} échéance, pour la Ville de Sarreguemines, sont concernées les voies suivantes :

- La rue du Maréchal Foch de la rue des Romains à la rue du Maréchal Joffre,
- La rue Clémenceau de la rue Alexandre de Geiger à la rue Jacques Roth,
- La rue de la Montagne.

Les objectifs du PPBE sont de prévenir les effets du bruit, réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit et protéger les zones calmes.

Le PPBE recense les actions des dix dernières années et présente les actions pour les cinq ans à venir.

Il s'appuie sur les éléments de diagnostic qui émergent de la cartographie stratégique du bruit.

Le PPBE, comme les cartes stratégiques du bruit, doit être examiné et réactualisé tous les cinq ans.

2. Le contexte à la base de l'établissement du PPBE

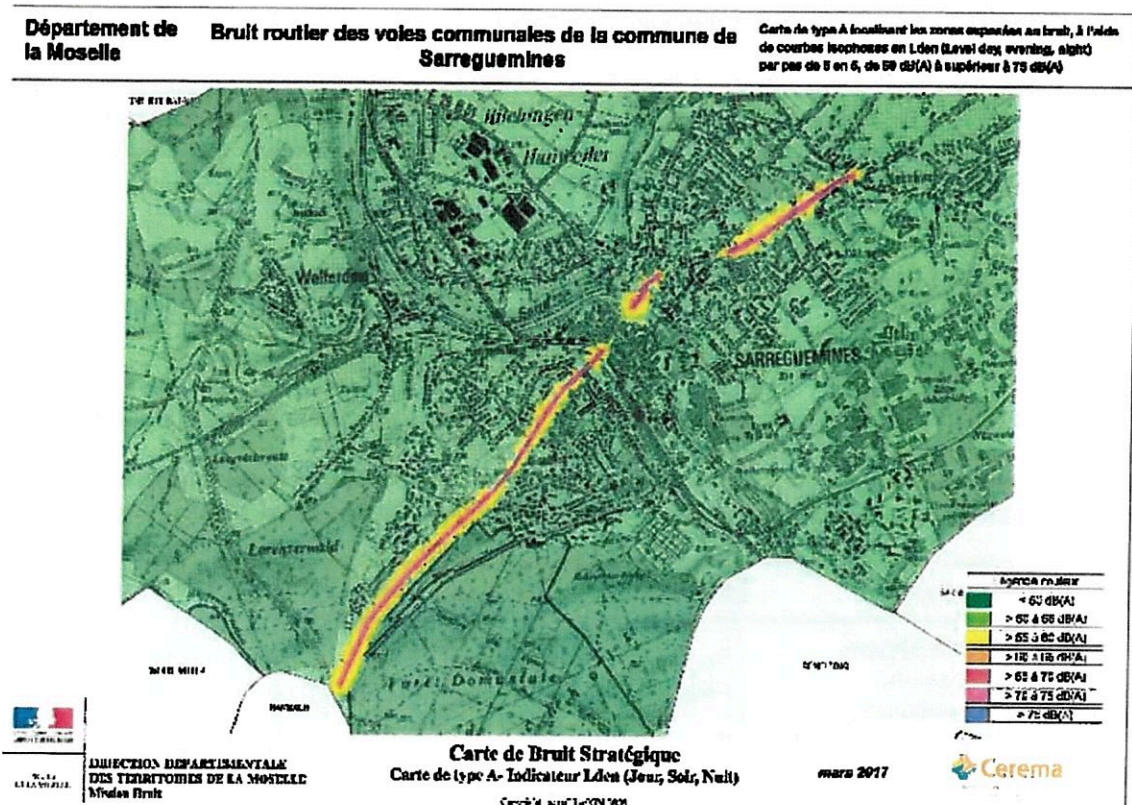
La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Il s'agit de protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, de prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et de préserver les zones de calme.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, sur une information des populations et sur la mise en œuvre de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) au niveau local.

Les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement. En ce qui concerne les unités urbaines (agglomérations INSEE) de plus de 100 000 habitants, les cartes de bruit et le PPBE sont arrêtés par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière d'environnement quand il existe ou par le maire de la commune.

La commune de Sarreguemines dispose de la compétence environnementale de « lutte contre les nuisances sonores ». L'élaboration et l'approbation du PPBE relèvent donc de l'autorité du maire.



(Cartographie en format A3 en annexe)

Les cartes de bruit de la commune de Sarreguemines ont été approuvées par le Préfet de la Moselle en date du 1^{er} mars 2018. Elles concernent les voies communales considérées comme grandes infrastructures. Elles permettent d'évaluer l'exposition au bruit des populations. Elles sont consultables sur le site Internet de la Préfecture de la Moselle à l'adresse suivante :

<http://www.moselle.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-Urbanisme/Observatoires-et-Prospectives>

Le PPBE s’inscrit dans la continuité des cartes de bruit. Il consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit jugés excessifs et à préserver d’éventuelles zones de calme. Il est établi pour une durée maximale de 5 ans.

La commune de Sarreguemines n’était pas concernée par les 1ère et 2° échéances fixées par la Directive Européenne du 25 juin 2002.

La commune de Sarreguemines a élaboré son PPBE au cours de l’année 2019 et fera office de PPBE relatif à la 3° échéance.

La construction du PPBE a été menée avec l’assistance de la direction départementale des Territoires de la Moselle essentiellement par le recensement des actions éventuellement déjà entreprises lors des 10 années précédentes et pour celles prévues lors des 5 prochaines années suivant la réalisation du PPBE.

Le présent PPBE a pour objectif d’optimiser sur le plan stratégique, technique et économique les actions à engager pour améliorer les situations dégradées et préserver la qualité sonore de secteurs qui le justifient. Il a une vocation d’ensemblier des actions des différents maîtres d’ouvrages concernés sur le territoire communal.

3. Quelques notions sur le bruit

Le son

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

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

Perception	Echelles	Grandeurs physiques
Force sonore (pression acoustique)	Fort Faible	Intensité I Décibel, décibel (A)
Hauteur (son pur)	Aigu Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu Grave	Spectre
Durée	Longue Brève	Durée _{L_{Aeq}} (niveau moyen équivalent)

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

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

Le bruit

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

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

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

Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB. Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (augmentation est alors de 10 dB environ).

Le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB. L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

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

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

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

4. Le diagnostic territorial



La directive européenne fixe la liste des sources de bruit à prendre en considération dans les agglomérations. Il s'agit des sources routières, ferroviaires, aériennes, ainsi que certaines activités industrielles, les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation (ICPE-A).





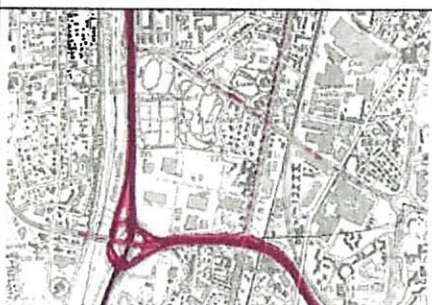

Il faut souligner que les cartes de bruit stratégiques sont le résultat d'une approche macroscopique qui a essentiellement pour objectif, d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit et de préserver des zones de calme.

Il s'agit bien de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures et les activités industrielles. Les secteurs subissant du bruit excessif pourront nécessiter un diagnostic complémentaire.

Les cartes de bruit sont établies, avec les indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union européenne L_{den} (pour les 24 heures) et L_n (pour la nuit), pour plus de détail se référer au chapitre 5 partie « Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français ». Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent sa génération et sa propagation. Les cartes de bruit ainsi réalisées sont ensuite croisées avec les données démographiques afin d'estimer la population exposée.

Il existe cinq types de cartes stratégiques du bruit :

	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur L_{den} - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >75 70-75 65-70 60-65 55-60 	<p>Carte de type « a » indicateur L_{den}</p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L_{den} (période de 24 h), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A).</p>
	<p>Secteurs exposés au bruit Indicateur L_n - dB(A)</p> <ul style="list-style-type: none"> >70 65-70 60-65 55-60 50-55 	<p>Carte de type « a » indicateur L_n</p> <p>Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L_n (période nocturne) par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).</p>

	<p>Secteurs affectés par le bruit</p> 	<p>Carte de type « b »</p> <p>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)</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p>  Lden>68	<p>Carte de type « c » indicateur Lden</p> <p>Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées, selon l'indicateur Lden (période de 24h).</p>
	<p>Zones de dépassement de la valeur limite - dB(A)</p>  Ln>62	<p>Carte de type « c » indicateur Ln</p> <p>Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln (période nocturne).</p>

Toutes ces cartes sont consultables sur le site Internet de la Préfecture de la Moselle :

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

L'analyse des cartes de bruit et la perception générale que nous avons du territoire communal, nous permettent d'identifier les sources de bruit marquantes suivantes situées sur le territoire de la Ville de Sarreguemines :

Sources d'origine routière :

- La rue du Maréchal Foch de la rue des Romains à la rue du Maréchal Joffre présentant un trafic moyen journalier annuel de 11 750 véhicules/jour.
- La rue Clémenceau de la rue Alexandre de Geiger à la rue Jacques Roth, présentant un trafic moyen journalier annuel de 13 000 véhicules/jour.
- La rue de la Montagne présentant un trafic moyen journalier annuel de 9000 véhicules/jour.

Les grandes infrastructures routières départementales traversant Sarreguemines relèvent de la compétence du Conseil Départemental de Moselle, (exemple route de Nancy). Celles-ci sont traitées dans le cadre du PPBE du département et ne sont pas citées dans le présent document.

Les cartes de bruit arrêtées en date du 1^{er} mars 2018 permettent d'établir un diagnostic de l'exposition des populations aux sources de bruit décrites ci-dessus.

Les tableaux ci-dessous résument ce diagnostic :

	Nombre de personnes exposées - Lden en dB (A)										
	[55-60]		[60-65]		[65-70]		[70-75]		[75;...]		> 68 (valeur limite)
rue du Maréchal Foch	104		113	1E	237		1		0		53
rue Georges Clémenceau	86		47		143	1E	0		0		31
rue de la Montagne	204		423		227	1E	0		0		23

	Nombre de personnes exposées - Ln en dB (A)										
	[55-55]		[55-60]		[60-65]		[65-70]		[70;...]		> 62 (valeur limite)
rue du Maréchal Foch	93	1E	279		0		0		0		0
rue Georges Clémenceau	78		148	1E	0		0		0		0
rue de la Montagne	388		309	1E	0		0		0		0

Trois établissements d'enseignement sont concernés par l'exposition au bruit :

- Le lycée Henri Nominé rue du Maréchal Foch,
- Le centre universitaire rue Georges Clémenceau,
- Le lycée Jean de Pange, rue de la Montagne.

Toutefois aucun de ces établissements n'est sujet à une exposition supérieure aux valeurs limites réglementaires.

Les zones à enjeux identifiées par la commune

Les territoires sensibles au bruit ont été identifiés par la collectivité. Il s'agit en priorité des secteurs d'habitat.

Les sources retenues ont été croisées avec la sensibilité des territoires directement sous leur influence, pour permettre l'identification des zones bruyantes.

La planche ci-après localise ces secteurs.

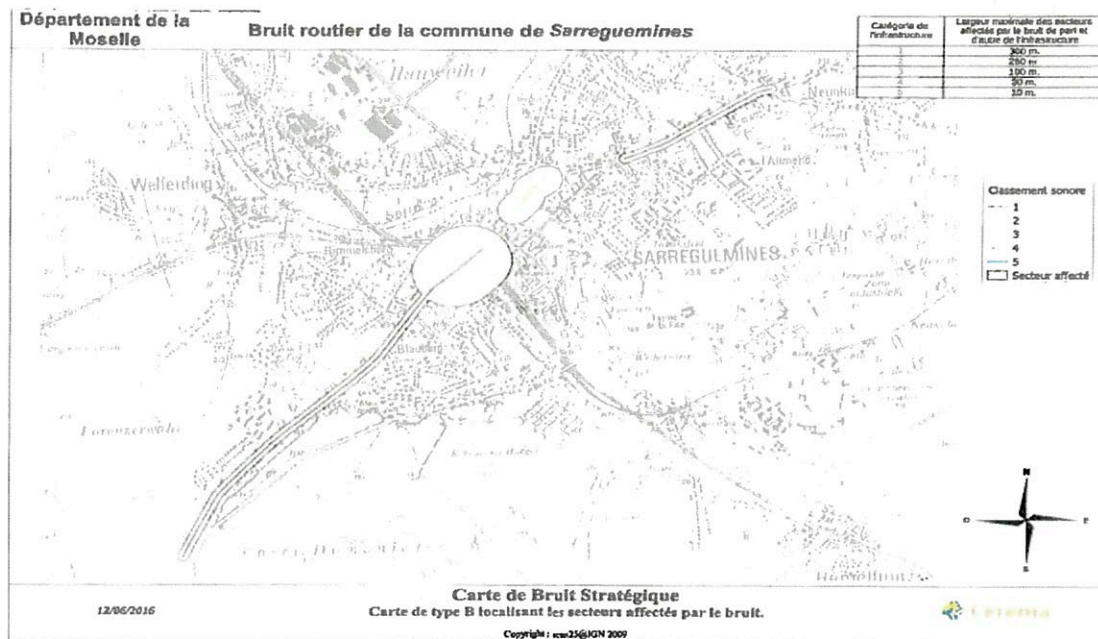
Envoyé en préfecture le 22/01/2020

Reçu en préfecture le 22/01/2020

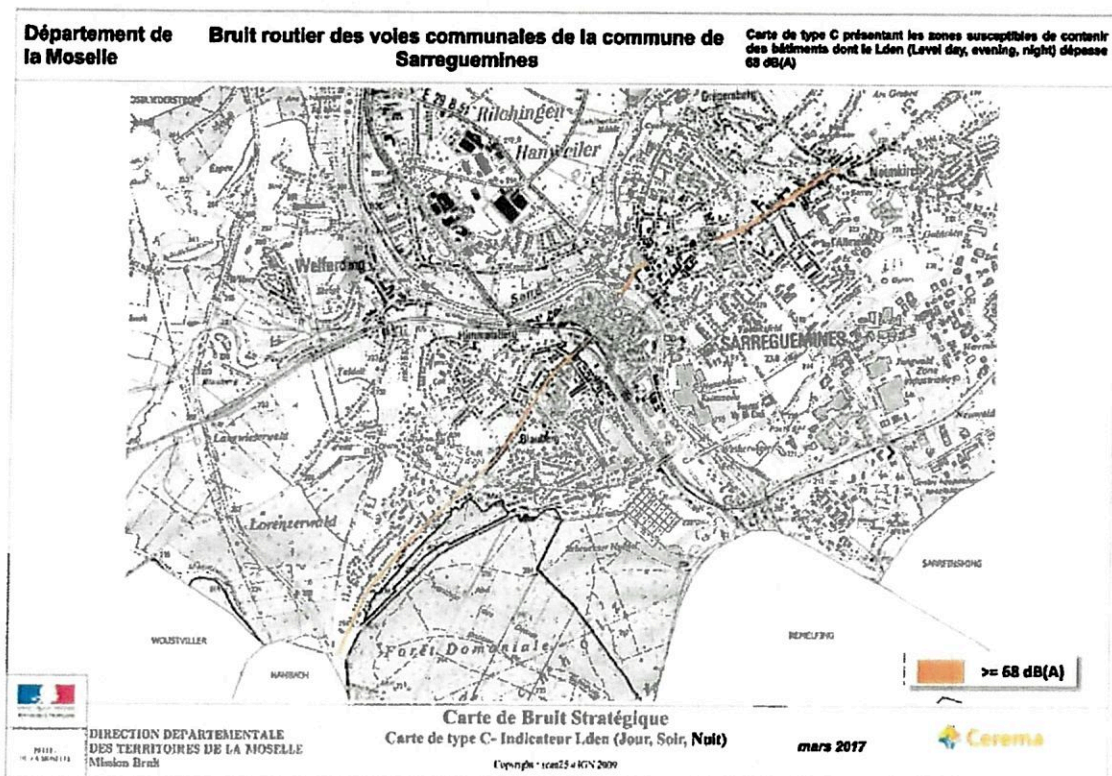
Affiché le

SLO

ID : 057-215706318-20200120-DG_2020_0135-DE



Carte de type B : secteurs affectés par le bruit
(cartographie format A3 en annexe)



Carte de type C : secteurs susceptibles d'être exposés à des niveaux sonores supérieures aux valeurs limites
(cartographie format A3 en annexe)

Les objectifs de réduction du bruit

Articulation entre indicateurs européens et indicateurs français :

La directive européenne impose aux états membres l'utilisation des indicateurs Lden et Ln pour évaluer l'exposition au bruit des populations, hiérarchiser les situations et identifier les zones d'exposition excessive. L'indicateur Lden se construit à partir de 3 périodes (la journée, la soirée et la nuit) :

$$L_{den} = 10 \cdot \log \left(\frac{12}{24} \cdot 10^{\frac{L_d}{10}} + \frac{4}{24} \cdot 10^{\frac{L_e + 5}{10}} + \frac{8}{24} \cdot 10^{\frac{L_n + 10}{10}} \right)$$

où Ld est le niveau sonore LAeq (6h-18h) dit de journée, dans le Lden il est pris tel quel
 Le est le niveau sonore LAeq (18h-22h) dit de soirée, dans le Lden il est pondéré par 5dB
 Ln est le niveau sonore LAeq (22h-6h) dit de nuit, dans le Lden il est pondéré par 10dB

Dès lors qu'on passe à la phase de traitement, les objectifs se basent sur des indicateurs réglementaires français LAeqT (T correspond à une partie des 24 heures) et sur des seuils établis antérieurement à l'avènement de la directive européenne.

Des valeurs limites encadrées par la réglementation, mais des objectifs fixés par la collectivité :

La directive européenne ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition française fixe les valeurs limites au-delà desquelles les niveaux d'exposition au bruit sont jugés excessifs et susceptibles d'être dangereux pour la santé humaine.

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

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

Les textes français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente.

Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique nationale de résorption des points noirs du bruit. Un point noir du bruit est un bâtiment sensible au bruit qui subit une gêne dépassant les valeurs limites et qui répond aux conditions d'antériorité. Pour plus de détail, il est conseillé de se référer au PPBE approuvé par l'État le 12 décembre 2014 et téléchargeable à l'adresse suivante :

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

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

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

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

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

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - 1° publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure
 - 2° mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables

3° inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables

4° mise en service de l'infrastructure

5° publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés ;

- Les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

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

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

5. Les zones de calme

Les zones de calme sont définies comme des « 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 ».

Le critère de localisation d'une éventuelle zone de calme se fonde sur une approche à la fois quantitative et qualitative.

Du point de vue quantitatif, les cartes de bruit permettent d'identifier les secteurs exposés au-delà de 55dB(A) en Lden.

Dénomination	Surfaces exposées au Lden (dB(A)) supérieur à		
	> 55	> 65	> 75
rue du Maréchal Foch	0,081	0,030	0
rue Georges Clémenceau	0,031	0,009	0
rue de la Montagne	0,215	0,066	0

La commune de SARREGUEMINES présentant de nombreux espaces naturels situés à l'écart des sources de bruit existantes, la commune considère que l'instauration de « zones de calme » dûment délimitées au sens de la directive européenne ne constitue pas un enjeu en matière de lutte contre le bruit sur la commune.

6. Les mesures réalisées depuis 10 ans par la collectivité

Des efforts entrepris par la commune pour réduire les nuisances occasionnées par les sources de bruit affectant le territoire communal ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement réalisées ou arrêtées au cours des dix dernières années.

Un certain nombre de mesures ont été entreprises en matière d'organisation de la circulation, du développement des modes de transports alternatifs générant une amélioration notable du cadre de vie par le biais d'une réduction des nuisances sonores.

Ces mesures sont, pour la plupart d'entre elles, la conséquence d'un plan de circulation dont l'ambition est d'assurer un équilibre entre les besoins des habitants et la protection de leur environnement.

A. Apaiser et organiser la circulation :

Dans le but de renforcer la sécurité des usagers, d'assurer une meilleure fluidité du trafic et de participer à l'amélioration du cadre de vie, des mesures sectorielles rattachées à une stratégie globale ont déjà été réalisées avec notamment :

- la création d'une zone de rencontre en centre-ville rue de la Chapelle, rue des Généraux Crémer, rue Pasteur, rue Poincaré, rue du Maire Massing,
- la création d'un carrefour à feux rue de la Paix, avenue du Général de Gaulle
- le réaménagement de la rue de la Paix avec réorganisation des emplacements de stationnement. La circulation se fait en sens unique dans le seul sens sortant dans le but de favoriser le circuit périphérique,
- la création de « zones 30 » dans certains quartiers de la ville (quartier de Beausoleil, rue Georges Martin, lotissement du Hohberg...),
- l'installation de radars pédagogiques (route de Bitche, rue d'Ipppling,...) et de feux récompense (rue Claire Oster, rue des Sports, avenue de la Blies, rue de Foldersviller, rue de la Montagne...),
- la création d'un écran anti-bruit rue des Vosges, le long de la voie de chemin de fer,
- la suppression de l'arrêt principal du réseau de bus de la rue Pasteur qui a été réaménagé rue du Maire Massing,

L'offre de stationnement a été réorganisée, améliorée et réglementée :

- la création d'une zone bleue limitée à 30 minutes rue Poincaré, rue des Généraux Crémer, rue Pasteur et à 1 heure rue du Maréchal Foch, offre la possibilité aux automobilistes de stationner en réduisant le temps de recherche d'une place,
- la réalisation de parkings en périphérie directe du centre-ville désengorge le centre-ville (rue des Vosges, quai du Chemin de Fer, rue Roth, Casino, gare...),
- l'aménagement d'emplacements de stationnement rue Poincaré avec chicanes réduisant la vitesse.

Toutes ces mesures contribuent à un apaisement de la circulation qui, de fait, participe à une réduction des nuisances sonores.

Plus précisément, les actions menées sur les voies concernées par le présent PPBE sont :

- la mise en sens unique de la rue du Lycée (de la rue de la Montagne vers la rue du Parc) pour désengorger la partie basse de la rue de la Montagne,
- le réaménagement de la rue du Maréchal Foch (tronçon compris entre la rue des Romains et la rue du Champ de Mars) avec réduction des largeurs de chaussée et aménagement d'emplacements de stationnement,
- l'installation de feux récompense rue de la Montagne,
- la limitation de vitesse à 30 km/h dans une partie de la rue Georges Clémenceau.

B. Développer l'offre en matière de modes alternatifs :

Réseau CABUS

La Communauté d'Agglomération finance les investissements relatifs au bon fonctionnement des transports urbains et péri-urbains, en assure l'exploitation en régie (uniquement pour les lignes urbaines) et réalise la vente des titres de transport aux usagers. Les lignes CABUS complètent ainsi l'offre existante avec les lignes du réseau TIM (Transports Interurbains de la Moselle) de la Région Grand Est et du réseau de trains TER (Transports Express Régionaux).

Le réseau CABUS est constitué de : – 4 lignes urbaines desservant la ville de Sarreguemines ; – 9 lignes inter-urbaines TIM (intégrées au réseau CABUS depuis le 1^{er} septembre 2006) ; – 7 lignes suburbaines, complémentaires des lignes TIM, proposant des horaires fixes mais également « CABUS à la demande ».

Depuis 2009, la desserte a été améliorée. La ligne principale du réseau (ligne 1) passant par la rue Georges Clémenceau et la rue de la Montagne est passée de 2 à 3 bus ; le trajet a été rallongé jusqu'au nouvel hôpital et le nombre d'aller-retour est passé de 21 à 25.

Six bus fonctionnent au gaz, diminuant de fait les émissions sonores :

- en marche : 77,3 db(A) pour le bus diesel contre 75,3 db(A) au profit du bus au gaz
- à l'arrêt : 90 db(A) pour le bus diesel contre 87 db(A) au profit du bus au gaz

Vélos

La Ville souhaite faciliter l'usage du vélo.

Ainsi, la récente réhabilitation de la rue de la Paix a permis l'aménagement d'un itinéraire mixte vélos-piétons.

C. Améliorer les performances acoustiques des services publics

La ville transforme petit à petit son parc de véhicules en véhicules électriques (quatre véhicules utilitaires pour les services techniques, deux pour les espaces verts).

Le service de ramassage des ordures ménagères se fait, pour l'essentiel, avec des véhicules fonctionnant au gaz.

D. Réglementer les activités humaines et techniques

Dans le cadre de l'instruction de certains projets en zone urbaine, les arrêtés d'autorisation prévoient des dispositions pour réduire les nuisances sonores par rapport au voisinage. Ainsi, la maison de quartier de Beausoleil a déjà fait l'objet d'une rénovation acoustique.

Un arrêté municipal organise les horaires de livraison des différents commerces du centre-ville. Ce document permet de fixer des règles et ainsi de garder des moments de calme au cours de la journée.

Un règlement d'occupation du domaine public a été approuvé par délibération du conseil municipal en date du 22 juin 2015. Ce règlement, applicable sur l'ensemble de la Ville de Sarreguemines, définit les conditions d'utilisation du domaine public en fixant notamment des horaires d'exploitation des terrasses.

La Police Municipale veille à faire appliquer les règles définies par les différents arrêtés.

7. Les mesures réalisées depuis 10 ans par les autres maîtres d'ouvrages

Parallèlement aux actions prises sur l'initiative de la collectivité, certains maîtres d'ouvrages ont mis en œuvre des actions susceptibles d'améliorer l'exposition au bruit des citoyens.

Ainsi, l'État, sous maîtrise d'ouvrage de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Grand Est a entrepris la mise à 2X2 voies de la RN 61 entre Sarreguemines et l'autoroute A4.

Aux abords de la gare de Sarreguemines, SNCF Réseau a renouvelé le ballast des voies sur une longueur de 700 mètres.

8. Les mesures envisagées sur les 5 ans relevant de la compétence de la collectivité

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.

Les champs de compétence de la commune en matière de lutte contre le bruit portent principalement sur :

- La planification, l'urbanisme et l'aménagement (PLU, SCOT, carte communale, ...).
- La création, l'aménagement et la requalification des voies communales.
- La sensibilisation, l'éducation et la communication.
- La création, l'aménagement et la rénovation de bâtiments communaux.
- La réalisation d'étude acoustique et le suivi acoustique de l'environnement sonore.
- Le soutien à des programmes de lutte contre le bruit, en initiant des partenariats ou en cofinçant certaines actions.
- La politique de déplacements (PDU, ...).
- La collecte des déchets (de compétence communautaire).
- La salubrité publique.

Liste des mesures envisagées d'ici 2024

- Mise en place de nouveaux feux récompense.
- Limitation de vitesse à 30 km/h dans certaines voies concernées par le PPBE (rue Clémenceau, et à proximité des lycées : rue de la Montagne, rue du Maréchal Foch).
- Développement d'un réseau cyclable sur l'ensemble de la ville.
- Amélioration des connexions cyclables au chemin de halage (mise en place d'un ascenseur).
- Développement du vélo partage et de stations de recharge de vélos électriques.
- Recensement des secteurs concernés par les constructions futures pour :
 - déterminer une certaine qualité acoustique pour les projets à venir,
 - assurer la desserte par les transports en commun,
 - améliorer les voies cyclables.
- Futur aménagement du site des Faïenceries avec réalisation d'un pont qui permettra un report de la circulation susceptible de désengorger le centre-ville et d'alléger, pour partie, le trafic de la rue du Maréchal Foch et de la rue Georges Clémenceau. L'accent sera mis sur les liaisons des transports en commun et l'usage des modes de transport doux.
- Requalification de la rue Clémenceau tronçon compris entre la rue Joffre et la rue Albert 1^{er}.
- Report des éventuelles révisions du classement sonore des voies dans le document d'urbanisme de la commune
- Mention spéciale dans les certificats d'urbanisme et les arrêtés de permis de construire délivrés par la commune sur les parcelles situées à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit arrêtés par le Préfet en application de l'article L571-10 du code de l'environnement.
- Poursuite des campagnes de mesures de trafic pour actualiser les données.
- Le PPBE sera annexé au PLU.

9. Nuisances sonores dues au bruit de voisinage

Le présent PPBE a pour vocation le traitement des seules nuisances générées par les infrastructures de transports terrestres. Par ailleurs, le maire dispose également de la compétence « lutte contre les bruits de voisinage », mais ce domaine n'étant pas couvert par la directive européenne, aucune action concrète de lutte contre ces désordres n'est présentée ici.

Il est néanmoins à noter qu'un arrêté relatif à la lutte contre les bruits de voisinage réglemente les bruits de voisinage ne provenant pas d'activités professionnelles (réparation ou réglage de moteurs, emploi d'appareils et de dispositifs de diffusion sonore, utilisation de pétards, travaux de bricolage ou de jardinage...) ainsi que les bruits de voisinage résultant d'autres types d'activités, y compris professionnelles.

La police municipale gère, oriente et objective les problématiques liées au bruit entre particuliers.

De telles actions sont par ailleurs délicates à mener, car elles nécessitent un travail d'écoute des protagonistes, d'objectivation de la gêne et la recherche d'un équilibre entre l'acceptation des bruits incontournables de la vie sociale et économique et le désir légitime de vivre au calme pour la population.

10. Les financements

Les actions sont financées par leurs commanditaires.

Les actions concernant le réseau routier départemental sont financées par le Conseil Départemental avec les éventuelles règles de cofinancement en usage.

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

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.

11. La justification des mesures

Les mesures proposées par la commune tiennent compte des leviers dont elle dispose et des moyens humains et financiers qu'elle possède. Leur justification se base notamment sur les éléments fournis par le guide PPBE produit par l'ADEME et téléchargeable à l'adresse : http://www.bruit.fr/images/stories/pdf/guide_ademe_ppbe.pdf

12. L'impact des mesures

Les mesures proposées par la commune relevant des 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 dont la justification n'est pas purement acoustique et pour lesquels il est difficile de quantifier a priori leur effet en terme d'amélioration de l'ambiance sonore.

13. La 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 du 31 octobre 2019 au 31 décembre 2019.

Le projet était consultable sur le site Internet de la commune (www.sarreguemines.fr) ou directement en mairie. Les citoyens pouvaient consigner leurs remarques sur un registre papier prévu à cet effet ou par simple courrier.

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition du public a été publié dans la presse locale (Républicain Lorrain du 15 octobre 2019) et sur le site internet de la commune.

Envoyé en préfecture le 22/01/2020

Reçu en préfecture le 22/01/2020

Affiché le



ID : 057-215706318-20200120-DG_2020_0135-DE

Lors de la consultation, un seul commentaire a été émis. Les thèmes abordés étaient la non intégration des rues de Bitche, de Deux-Ponts et de Nancy dans le PPBE, les limites des dispositifs de type feux récompense, chicanes...en regard des comportements individuels excessifs, et la pollution visuelle liée à la publicité.

Ces remarques ne nécessitant pas d'amender le PPBE soumis à la consultation du public, il a été conservé pour établir la version finale.

Département de la Moselle
Arrondissement de Sarreguemines

VILLE DE SARREGUEMINES
Extrait du Registre des Délibérations
du Conseil Municipal

Nombre de conseillers :
Elus : 35
En fonction : 35
Présents : 26
Excusés : 9

50^{ème} séance du 20 janvier 2020

Sous la présidence de Monsieur le Maire

Point n°15 : Approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Le Conseil Municipal,

Sur le rapport de Monsieur Marc ZINGRAFF, Adjoint au Maire,

Vu la Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à la gestion et à la prévention des nuisances sonores dans l'environnement,

Vu la loi « Bruit » du 31 décembre 1992,

Vu les articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 du Code de l'Environnement,

Vu l'arrêté préfectoral n° 2018-DDT57/SABE/DAC n° 2 du 1^{er} mars 2018 portant publication des cartes de bruit stratégiques relatives aux voies concernées de notre commune,

Vu les résultats de la consultation qui s'est déroulée du 31 octobre au 31 décembre 2019,

Vu l'avis favorable de la Commission Urbanisme réunie le 14 janvier 2020,

Décide à l'unanimité

- d'approuver le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Commune,
- d'autoriser Monsieur le Maire à prendre toute disposition, à signer tout document s'y rapportant.

Pour extrait certifié conforme,
Sarreguemines, le 21 janvier 2020

Le Directeur Général des Services




Olivier MONTAIGNE



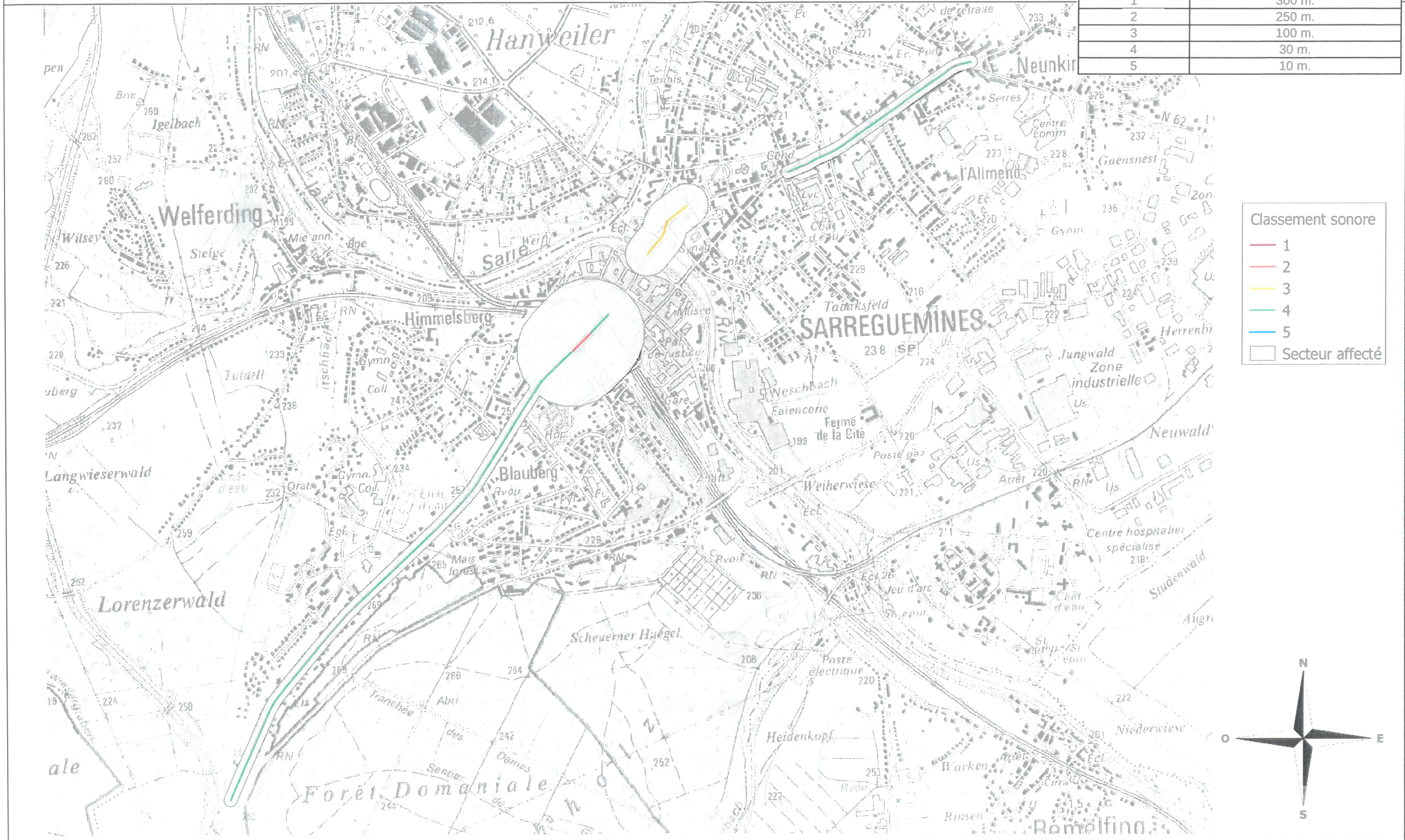
Légende couleur	
	< 50 dB(A)
	> 50 à 55 dB(A)
	> 55 à 60 dB(A)
	> 60 à 65 dB(A)
	> 65 à 70 dB(A)
	> 70 à 75 dB(A)
	> 75 dB(A)

mars 2017

Carte de Bruit Stratégique
Carte de type A- Indicateur Lden (Jour, Soir, Nuit)



Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	300 m.
2	250 m.
3	100 m.
4	30 m.
5	10 m.

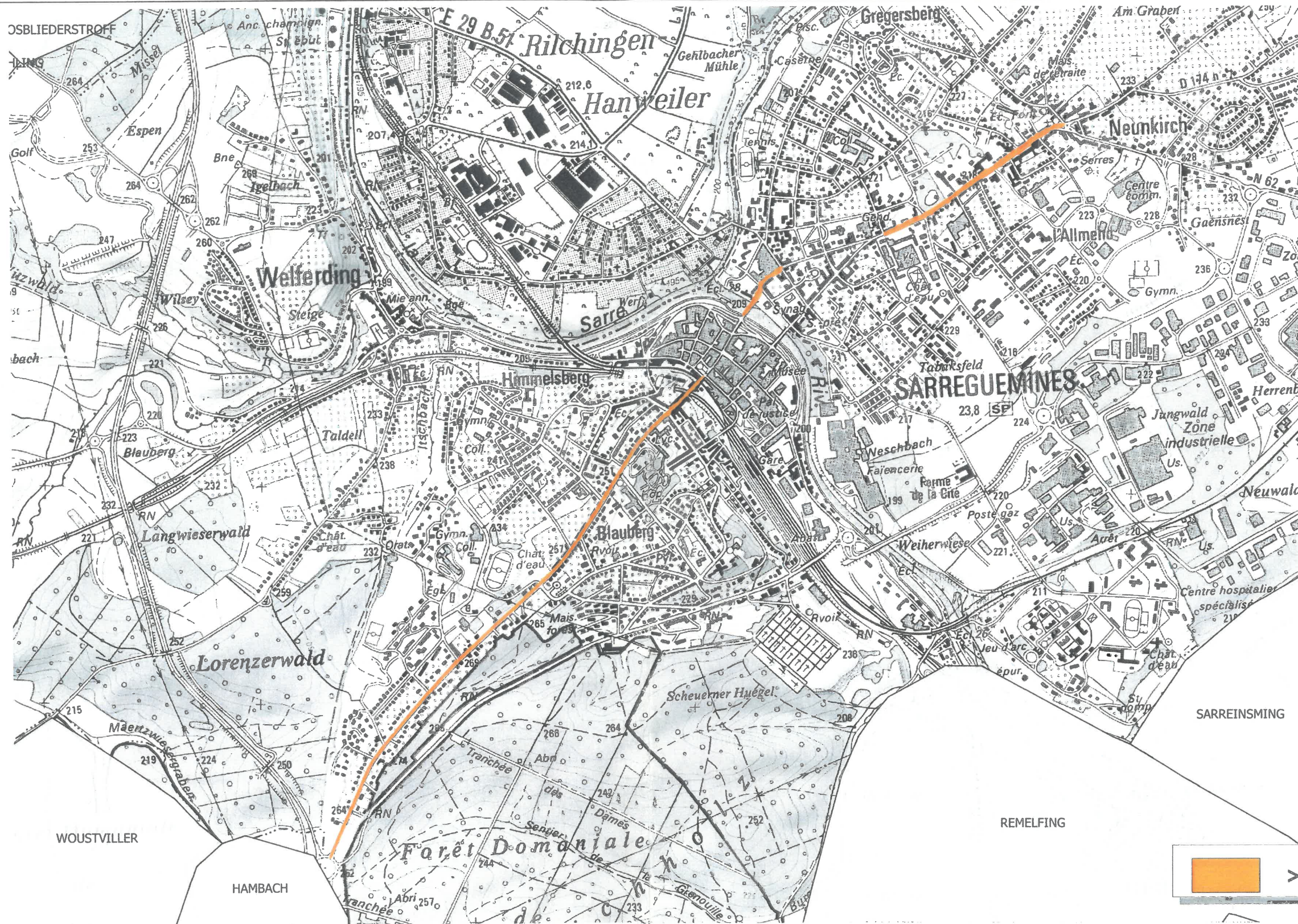


Carte de Bruit Stratégique

Carte de type B localisant les secteurs affectés par le bruit.

12/06/2016





mars 2017

Carte de Bruit Stratégique
Carte de type C- Indicateur Lden (Jour, Soir, Nuit)

Copyright : scan25@IGN 2009