

Département de la Moselle  
Communauté de Communes du Pays Orne-Moselle

## COMMUNE DE ROSSELANGE

### Plan Local d'Urbanisme

# 06-3-1 – Couloirs de bruit

Prescription de la révision du POS valant transformation en PLU	DCM	25/06/2015
Arrêt du projet de PLU	DCM	15/09/2022
Approbation du PLU	DCM	12/10/2023

**Document approuvé par D.C.M le 12/10/2023**



---

Date de référence : octobre 2023

---

## **Classement des infrastructures de transports terrestres affectées par le bruit**

**Article 13 de la loi n°92.1444 du 13 décembre 1992  
relative à la lutte contre le bruit**

### **Prescriptions d'isolement acoustique**

Arrêté interministériel du 23 juillet 2013, modifiant l'arrêté du 30 mai 1996

### **Acte d'institution du Classement**

Arrêté préfectoral n°2014-DDT/OBS-01 du 27 février 2014, relatif au classement sonore des **infrastructures de transports terrestres routières** (réseau des routes départementales) et à l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit sur le territoire du Département de la Moselle.

### **Infrastructures de transport terrestres classées**

Nom de l'infrastructure	N° du segment	Délimitation du tronçon	Catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit
D9		Moyeuvre-Grande à RN52	3	100 m

### **Lieux de consultation de l'arrêté**

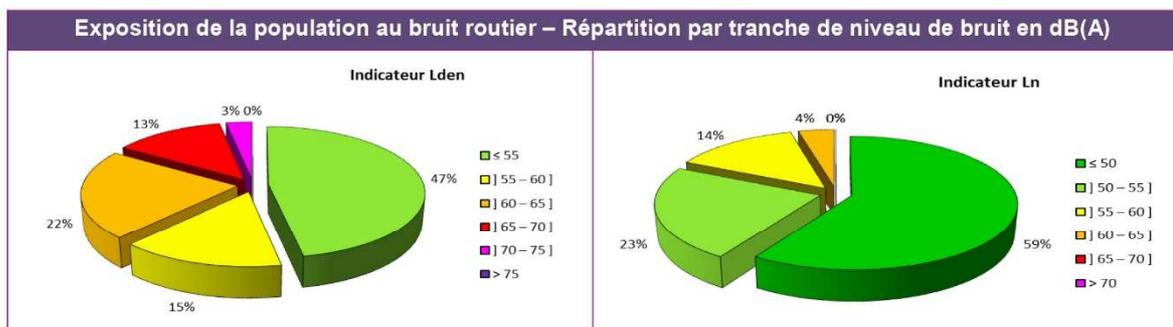
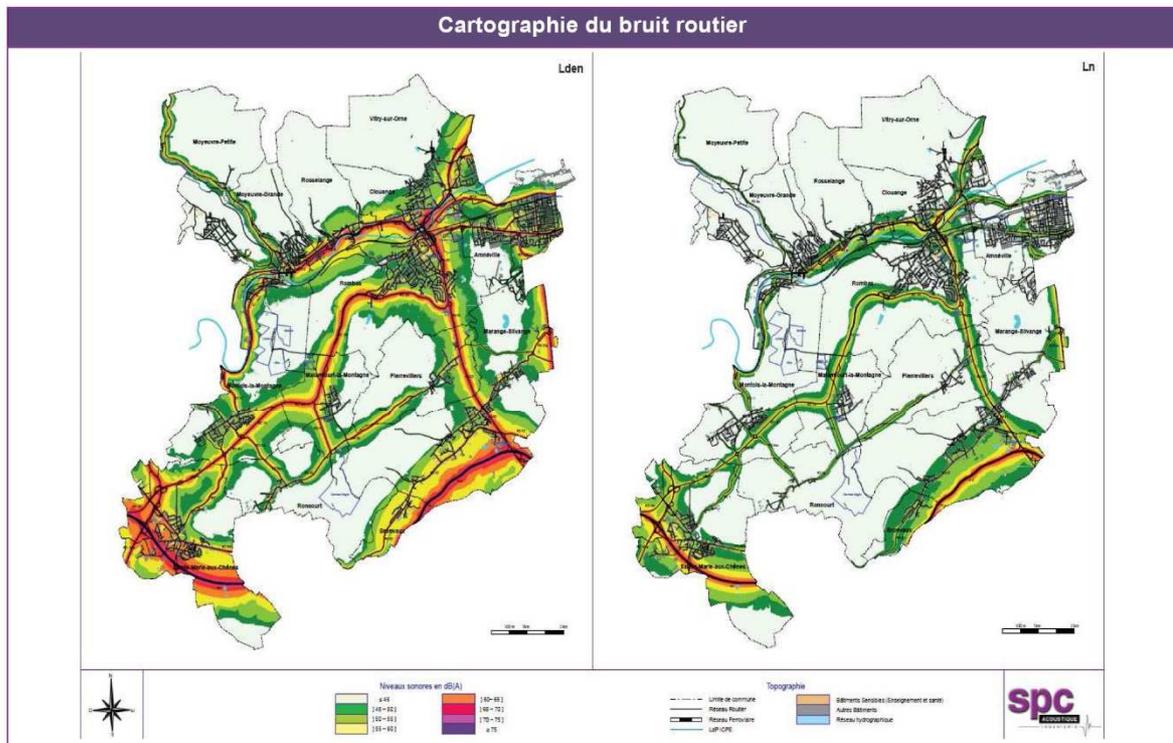
- Mairie / Préfecture / Sous-préfecture / DDT Moselle

# Cartographie des zones exposées au bruit – CCPOM – source : PPBE

SPC Acoustique

Affaire : Elaboration d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement sur la CCPOM

## 2.2 Cartographie du bruit routier



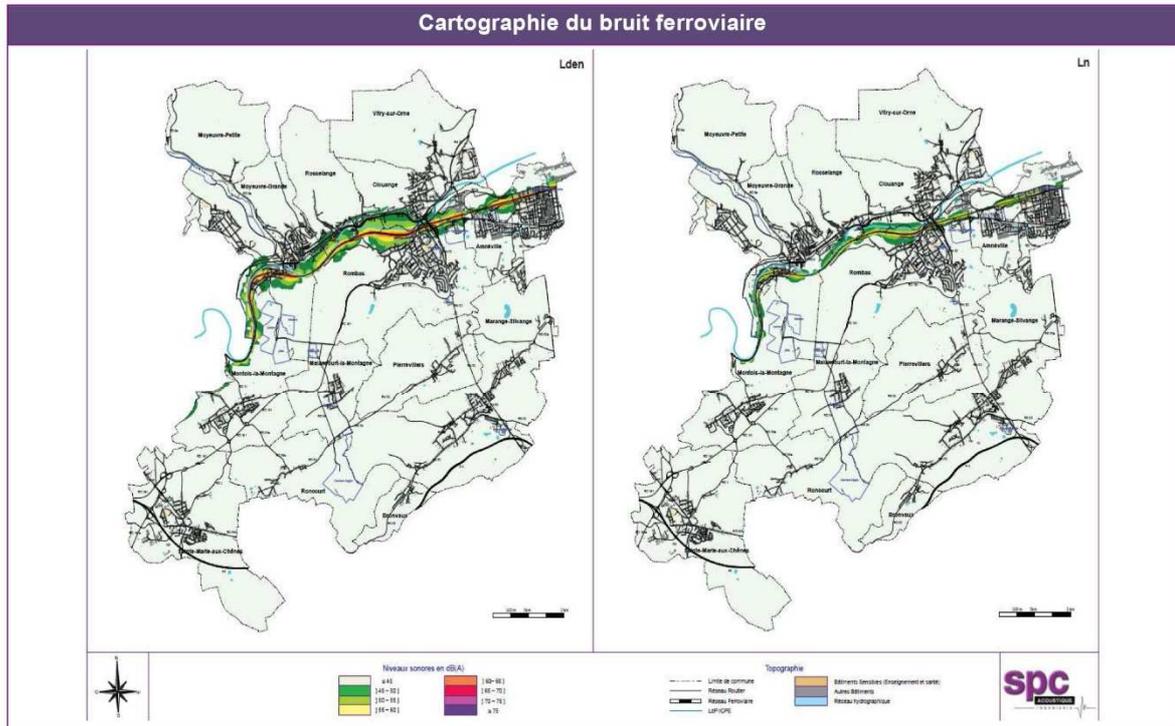
**Commentaires**

Les zones de nuisances sonores se situent aux abords du réseau routier intercommunal (VR.52, RD.9 et A.4 notamment), et le long des artères principales de centre-ville. La VR.52 est un axe majeur du territoire. Elle constitue la principale source de bruit en raison du volume de trafic qu'elle supporte, et du fait qu'elle traverse de nombreuses zones urbanisées. La RD.181 est également très fréquentée, mais son tracé est généralement suffisamment éloigné des zones habitées pour ne pas impacter de façon notable les populations.

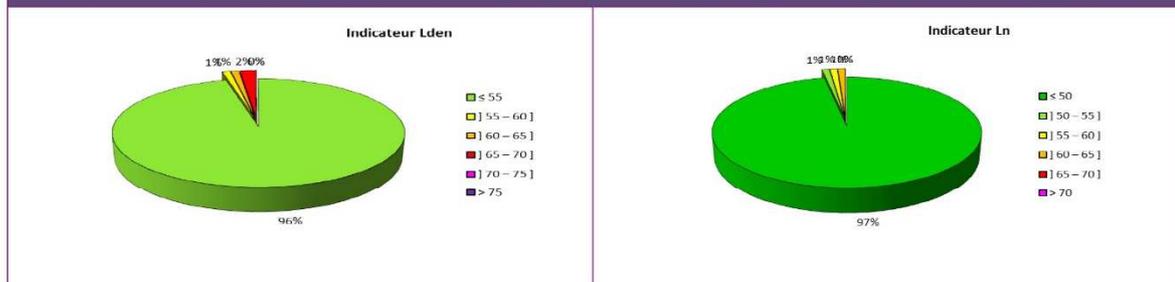
Le trafic routier est à l'origine de dépassements de la valeur de seuil  $L_{den}$  de 68 dB(A) dans la plupart des communes. Les secteurs soumis à un dépassement de la limite admissible de bruit demeurent toutefois localisés le long des voies.

En raison de la diminution du trafic routier en période nocturne, le dépassement de la valeur de seuil  $L_n$  de 62 dB(A) ne concerne plus qu'une minorité de la population : 7% à Sainte-Marie-aux-Chêne, entre 0 et 2% ailleurs.

### 2.3 Cartographie du bruit ferroviaire



#### Exposition de la population au bruit ferroviaire – Répartition par tranche de niveau de bruit en dB(A)

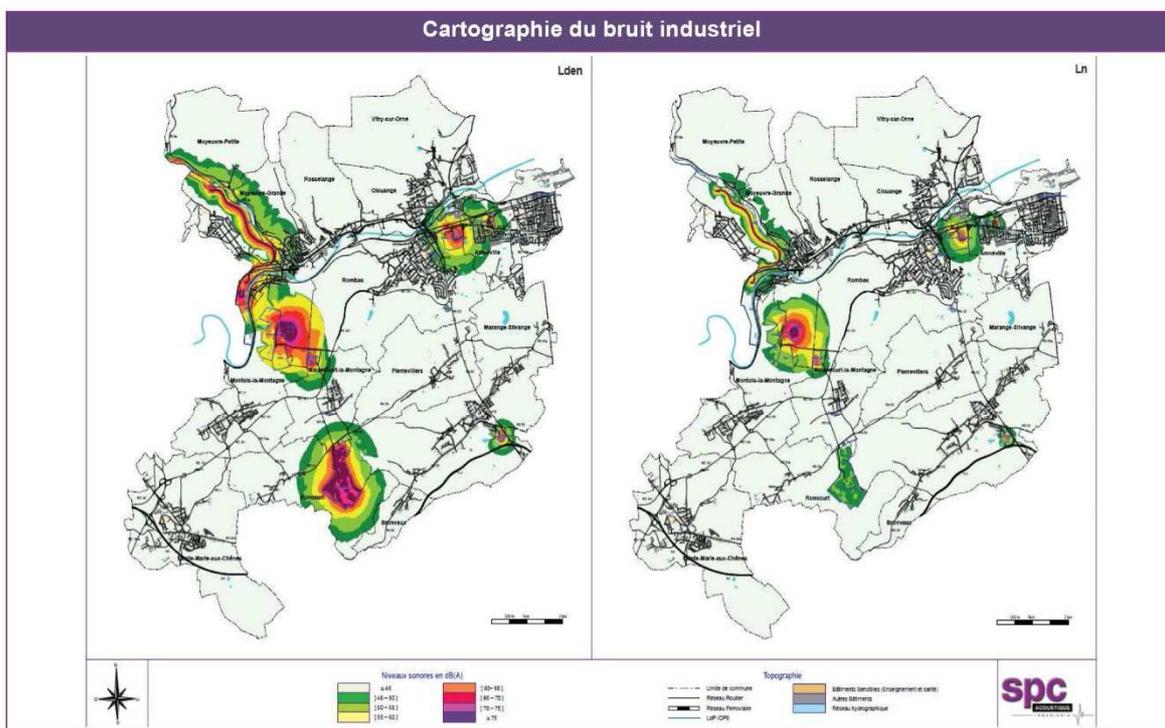


#### Commentaires

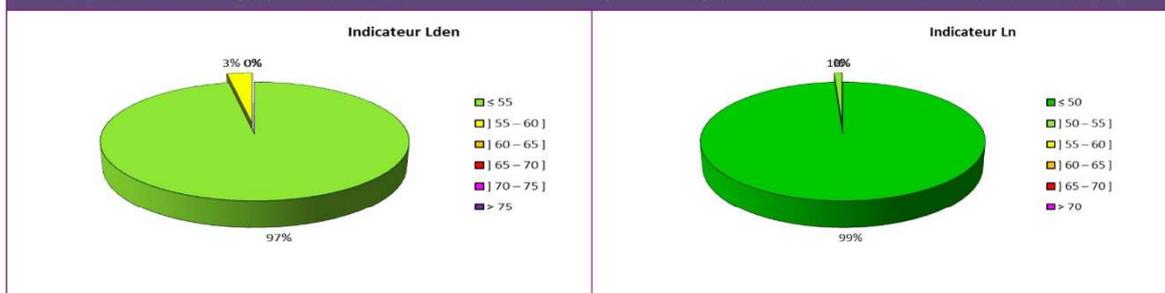
Les nuisances sonores ferroviaires sont localisées sur une bande large d'environ 40 m de part et d'autre de la voie SNCF.

Bien que le passage d'un train soit particulièrement bruyant en façade des habitations donnant sur la voie, aucun dépassement des valeurs de seuil en  $L_{den}$  ou  $L_n$  n'est observé. Ceci s'explique par un trafic ferroviaire TMJA assez modéré.

## 2.4 Cartographie du bruit industriel



### Exposition de la population au bruit industriel – Répartition par tranche de niveau de bruit en dB(A)



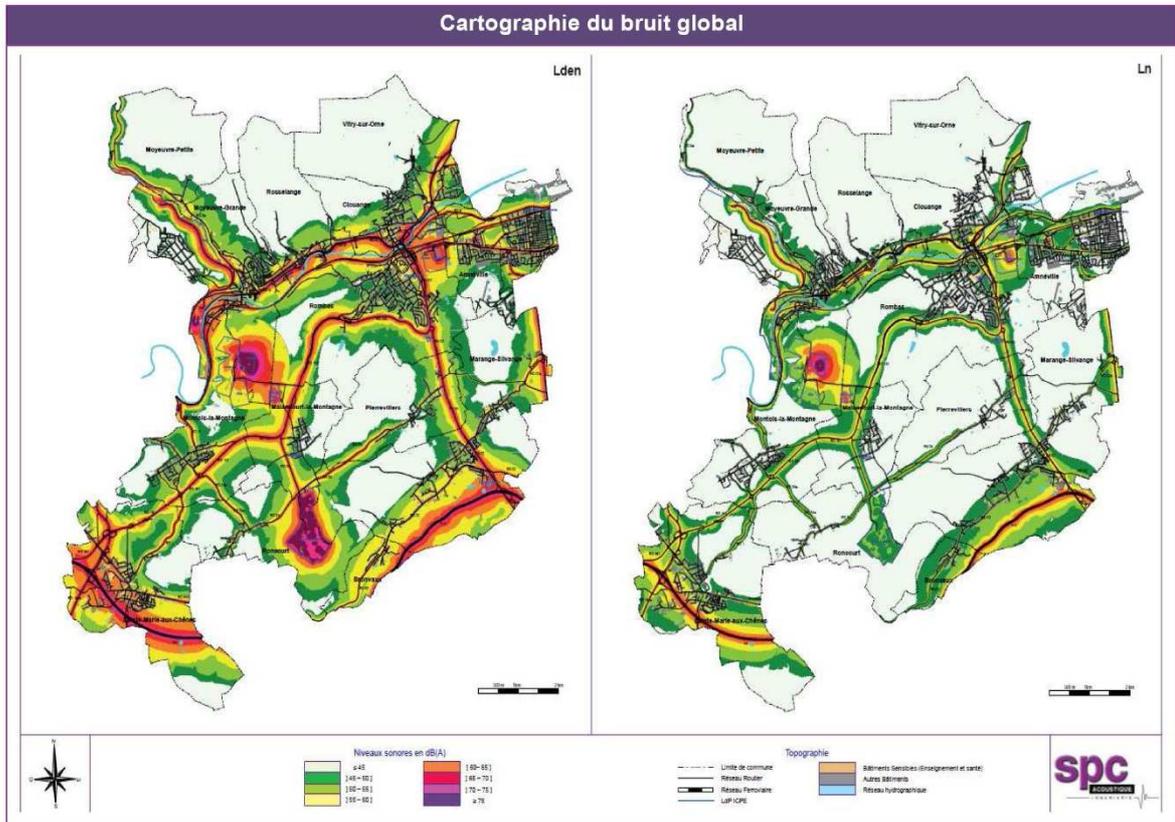
### Commentaires

De manière générale, les ICPE sont selon les cas, peu génératrices de bruit, ou implantées suffisamment loin des zones habitées. La population de la CCPOM est en effet peu soumise aux nuisances sonores industrielles. Aucun dépassement des valeurs de seuil en  $L_{den}$  ou  $L_n$  n'est observé.

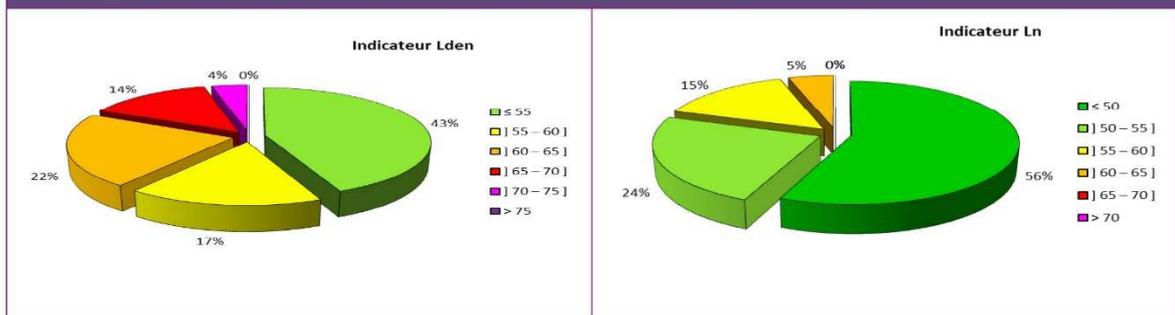
Seules les activités de la SLAG et des Agglomérés de Rombas ont un impact environnemental acoustique sur les populations, mais qui demeure modeste.

NOTA : Pour certaines installations, les seules informations disponibles étaient un niveau maximal à ne pas dépasser en limite de propriété. La modélisation de ces sites tient compte de ce niveau maximal théorique, certainement plus élevé que le niveau effectivement généré par les installations.

## 2.5 Cartographie du bruit Global (multi-exposition)



### Exposition de la population au bruit global – Répartition par tranche de niveau de bruit en dB(A)



### Commentaires

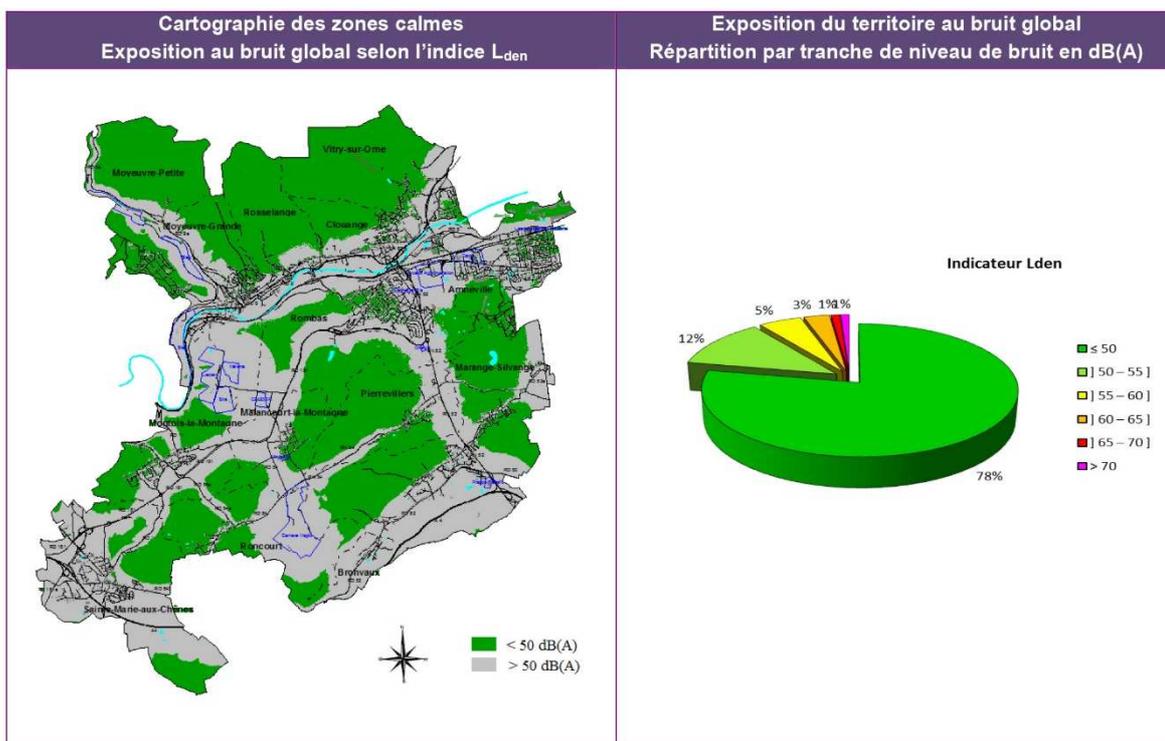
Dans l'ensemble, une majorité de la population de la CCPOM réside dans des secteurs relativement calmes. Le territoire comprend de nombreux espaces de faible exposition au bruit.

Seuls certains axes du réseau routier sont à l'origine de dépassements des valeurs limites de bruit fixées par la Directive. Il s'agit notamment de la VR.52 de la RD.9, de l'A.4 et des voies principales de centre-ville. La maîtrise du bruit lié à ces infrastructures constitue donc un enjeu majeur dans l'élaboration du PPBE.

## 2.6 Localisation des zones calmes

L'article L572-6 du Code de l'Environnement définit les zones calmes comme étant « 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 ».

La cartographie ci-après fait apparaître les secteurs exposés à un niveau sonore en  $L_{den}$  inférieur à 50 dB(A).

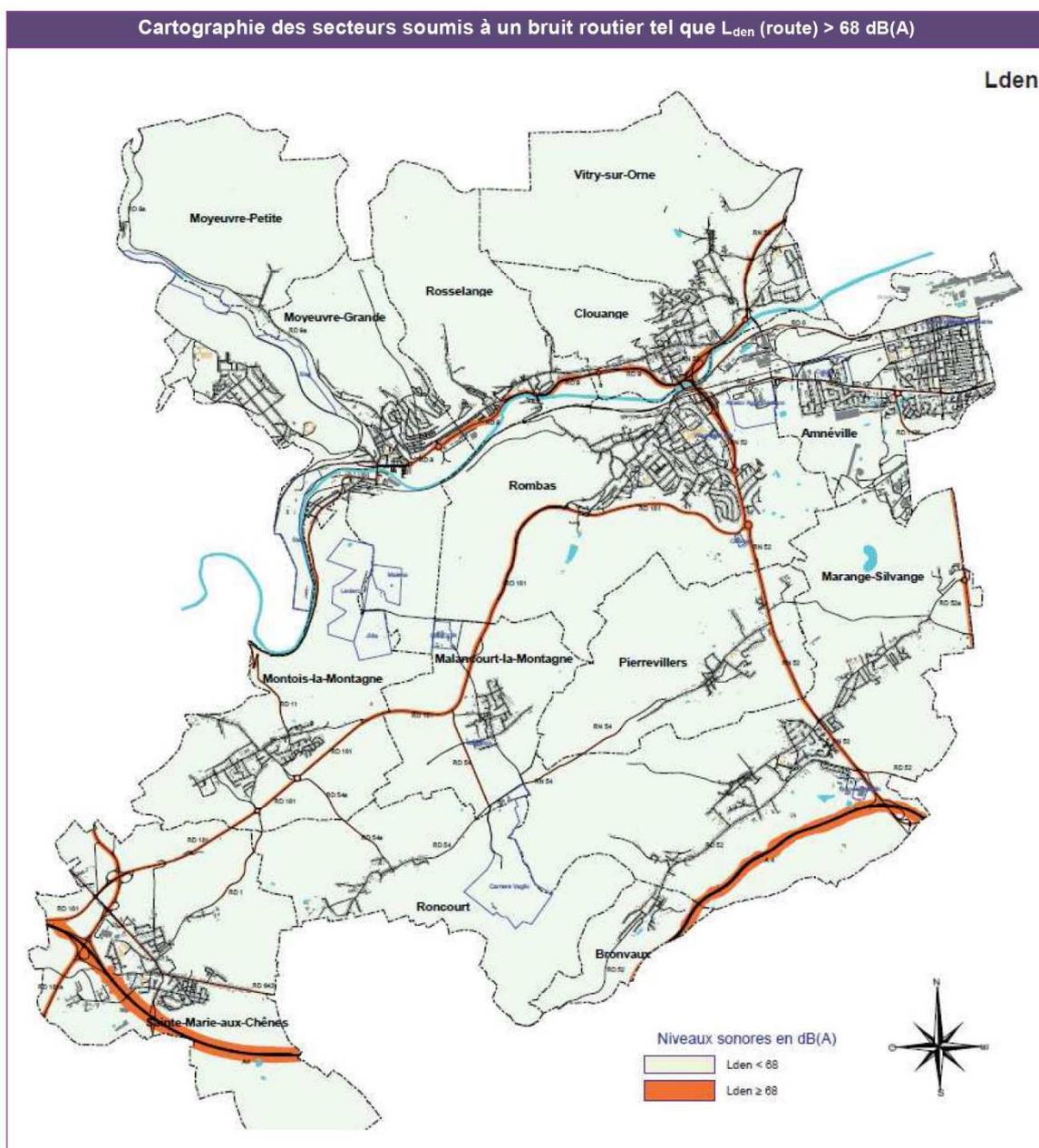


### Commentaires

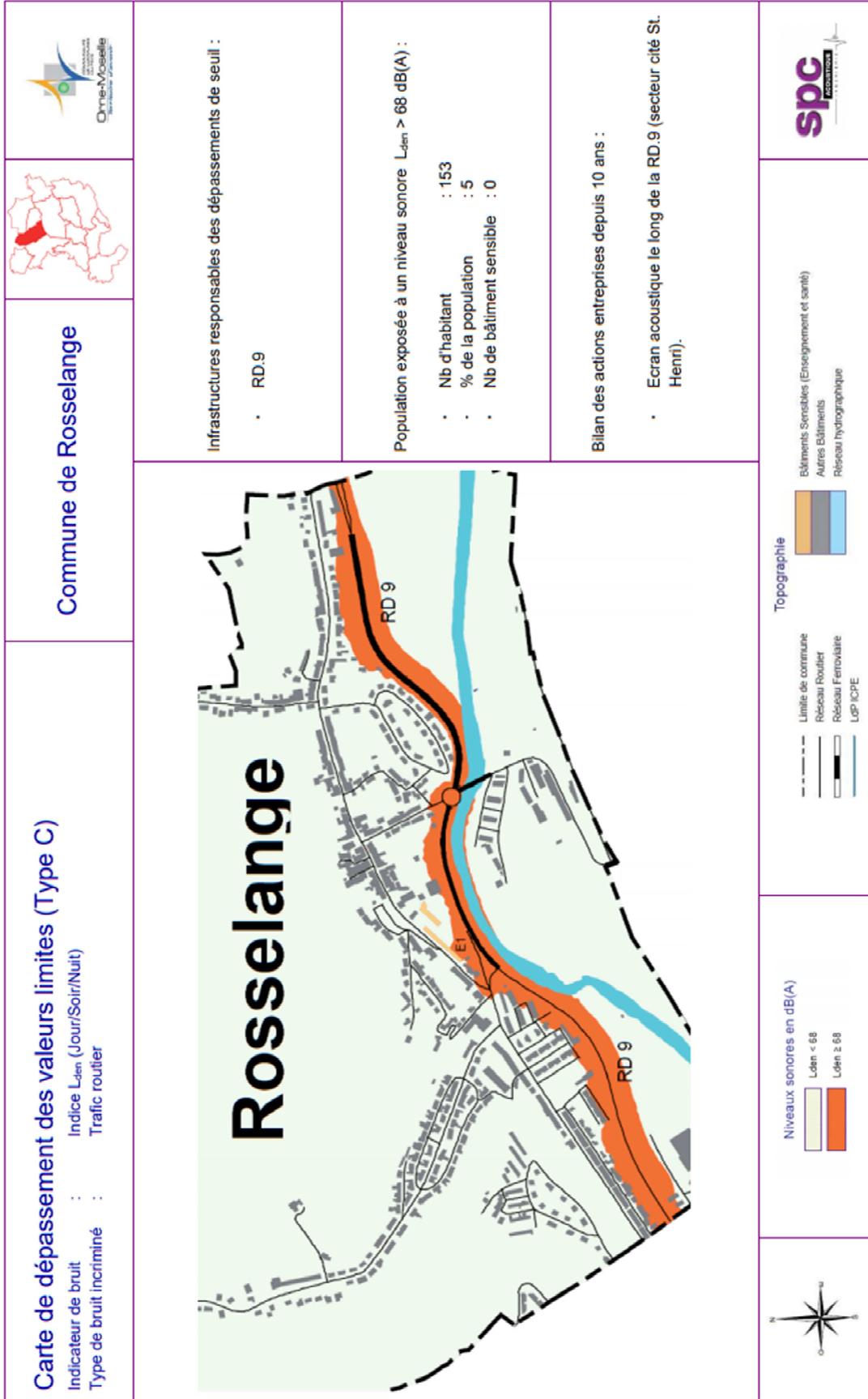
Outre les zones bruyantes localisées essentiellement le long des routes très fréquentées, le territoire de la CCPOM comprend de nombreux quartiers résidentiels calmes, où les niveaux sonores en  $L_{den}$  demeurent inférieurs à 50 dB(A).

Une fraction importante de la Communauté de Communes n'est pas urbanisée. Ces espaces sont constitués principalement de massifs boisés, de végétation, ou d'exploitations agricoles. Ils peuvent être qualifiés de zones calmes « naturelles ».

La cartographie de type « C » du territoire est présentée ci-dessous. Elle met en évidence les secteurs exposés à des niveaux de bruit routier jugés excessifs au sens de la Directive (niveau sonore en  $L_{den}$  supérieur à la valeur de seuil de 68 dB(A)).



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



Département de la Moselle  
Communauté de Communes du Pays Orne-Moselle

## COMMUNE DE ROSSELANGE

### Plan Local d'Urbanisme

# 06-3-2 – Plan des couloirs de bruit

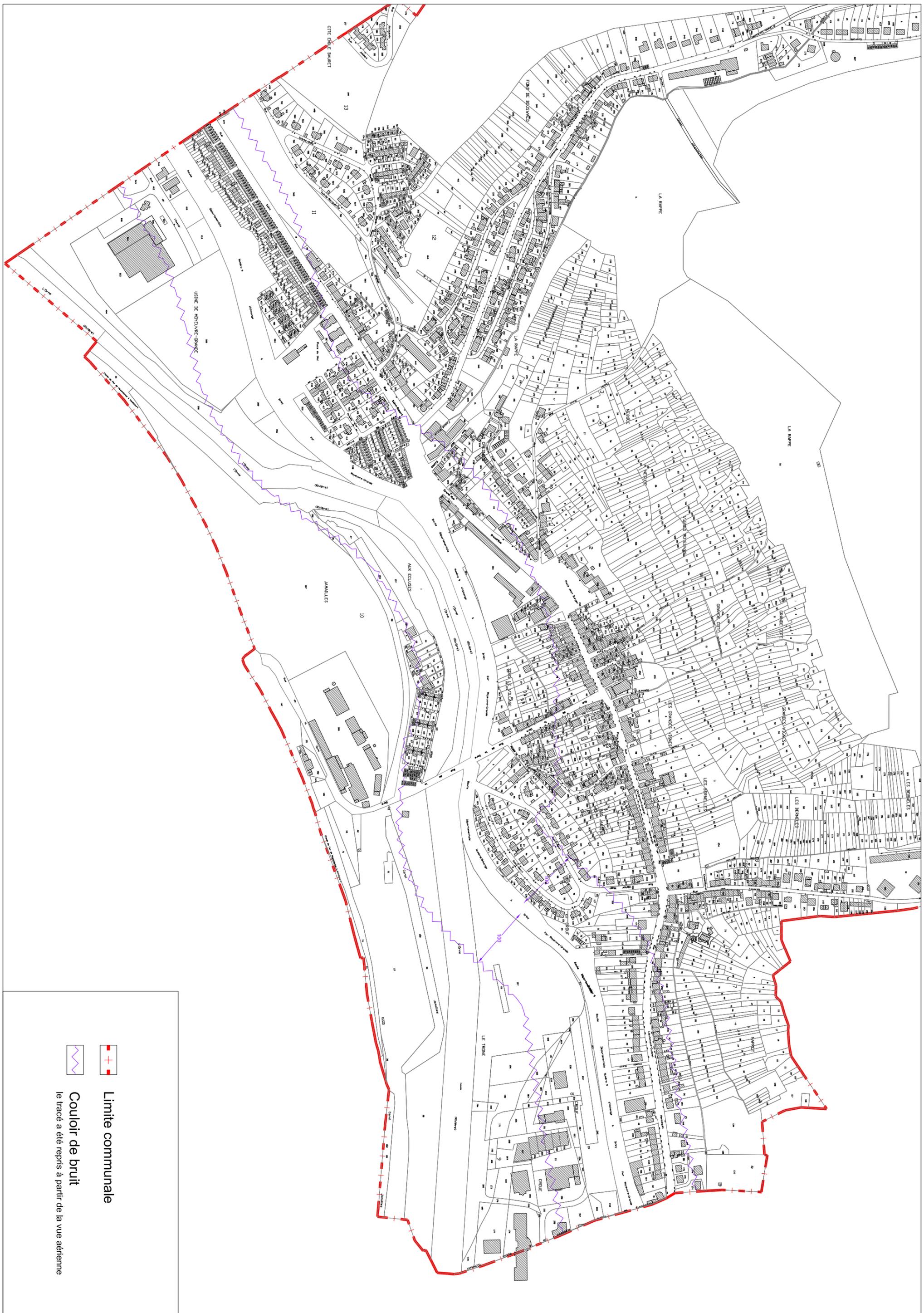
(Echelle 1/5000)

Prescription de la révision du POS valant transformation en PLU	DCM	25/06/2015
Arrêt du projet de PLU	DCM	15/09/2022
Approbation du PLU	DCM	12/10/2023

**Document approuvé par D.C.M le 12/10/2023**



Date de référence : octobre 2023



 Limite communale

 Couloir de bruit  
le tracé a été repris à partir de la vue aérienne