

## **Révision du classement sonore du prolongement de la ligne de tramway T3b à Paris**

### **Résumé non technique**

## **1. Contexte**

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre a pour objet de recenser les voies susceptibles de générer des nuisances sonores, de les classer en fonction de leurs caractéristiques sonores et de leur trafic et d'indiquer les prescriptions à respecter dans les secteurs affectés par le bruit. Ce classement est élaboré en application des articles L. 571-10 et R. 571-32 à 43 du code de l'environnement.

Les voies ferrées concernées sont les lignes ferroviaires interurbaines assurant un trafic journalier moyen supérieur à cinquante trains ainsi que les lignes en site propre de transport en commun et les lignes ferroviaires urbaines, dont le trafic journalier moyen est supérieur à cent autobus ou trains (R.571-33 du code de l'environnement).

L'arrêté du 30 mai 1996<sup>1</sup>, modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013,<sup>2</sup> fixe les seuils acoustiques des 5 catégories du classement et associe à chaque catégorie la largeur maximale du secteur affecté par le bruit. La catégorie 1 est la plus bruyante.

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles (valeurs modifiées par l'arrêté du 23 juillet 2013) :

Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure <sup>3</sup>
L > 84	L > 79	1	300 m
79 < L ≤ 84	74 < L ≤ 79	2	250 m

1 Arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit

2 Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit

3 Cette largeur est comptée de part et d'autre de l'infrastructure.

73 < L ≤ 79	68 < L ≤ 74	3	100 m
68 < L ≤ 73	63 < L ≤ 68	4	30 m
63 < L ≤ 68	58 < L ≤ 63	5	10 m

Il convient aujourd’hui d’actualiser le classement sonore ferroviaire sur le territoire de Paris, afin d’y intégrer l’extension de la ligne de tramway T3b de la porte de la Chapelle au nord à la porte Dauphine à l’ouest, non prise en compte dans le classement sonore du réseau RATP approuvé par l’arrêté préfectoral n° 75-2019-10-03-003 du 3 octobre 2019.

La proposition de classement a été transmise à la Direction régionale et interdépartementale de l’environnement, de l’aménagement et des transports (DRIEAT) par la RATP pour production de cartographies. Ce projet de classement est soumis à la consultation de la mairie de Paris, avant d’être arrêté par le Préfet du département.

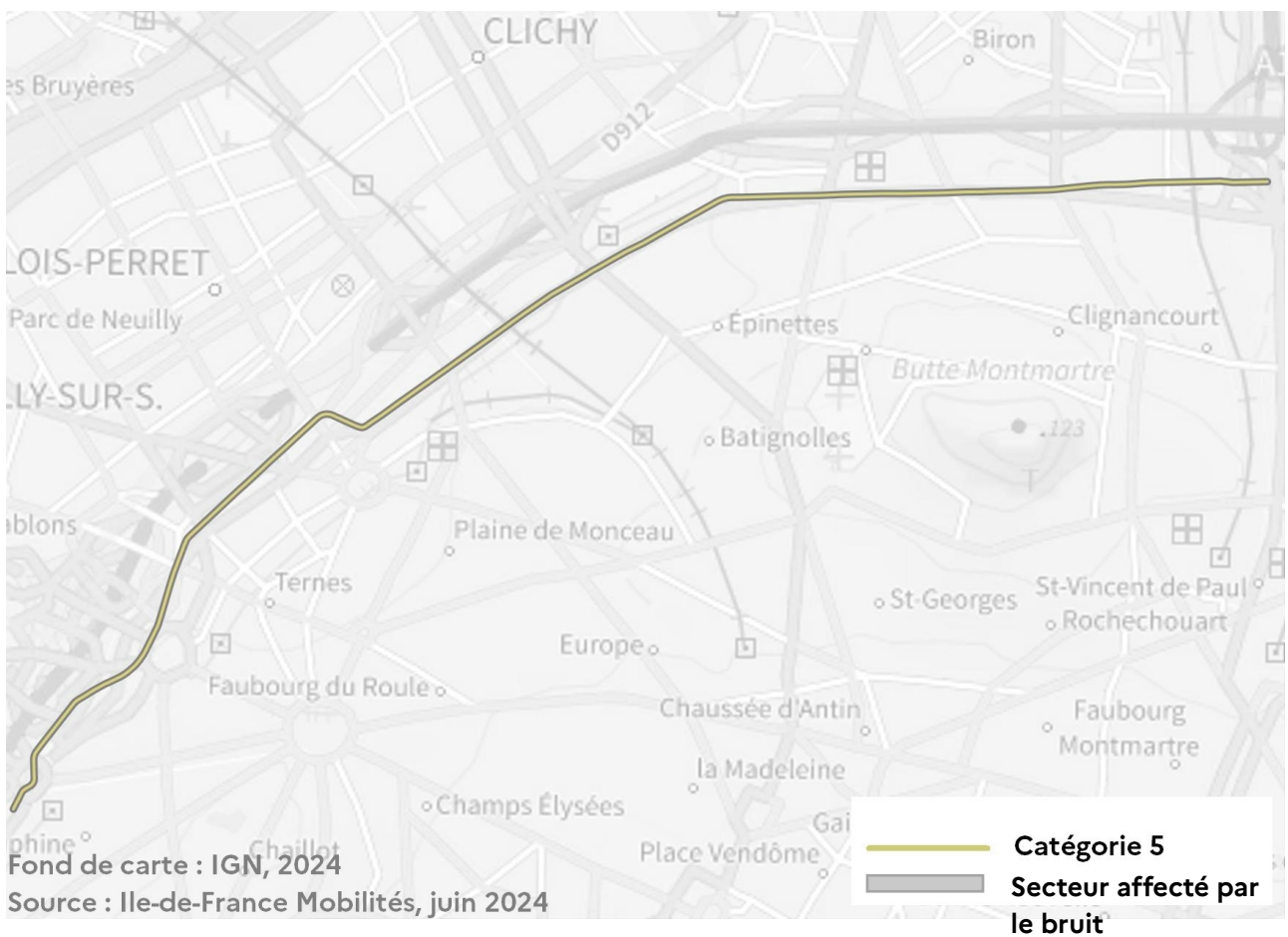
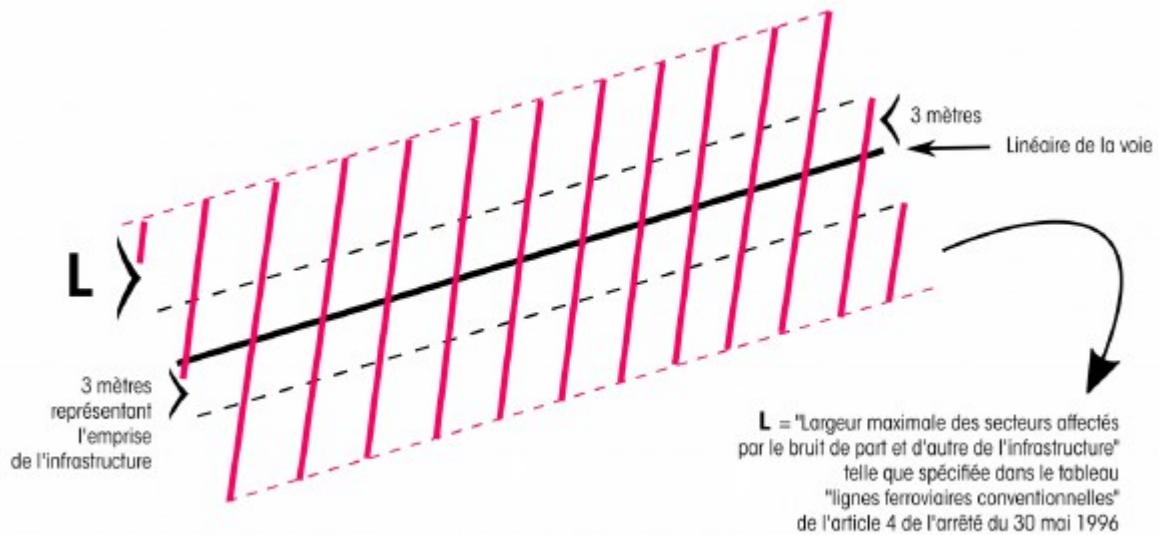
## 2. Actualisation des niveaux sonores de référence et proposition de la catégorie

La révision 2024 du classement sonore ferroviaire a été proposée par la RATP sous la forme d’un tableau identifiant la voie avec le classement envisagé. Elle concerne uniquement le prolongement du tramway T3b de la porte de la Chapelle à la porte Dauphine. Ce tronçon est classé catégorie 5.

Ligne	Section homogène	Arrondissements de Paris concernés	Classement
T3b	Porte de la Chapelle – Porte Dauphine	18, 17 et 16 <sup>e</sup>	5

La traduction cartographique du classement, ainsi que la délimitation des secteurs affectés par le bruit ont été réalisés par la DRIEAT. La DRIEAT s’est appuyée sur le fond de carte IGNv2 et les données cartographiques d’Île-de-France Mobilités.

Les largeurs des zones affectées par le bruit sont définies « de part et d’autre de l’infrastructure ». L’infrastructure elle-même est modélisée par une bande forfaitaire de 3 mètres de part et d’autre de la ligne représentant la voie – et approximativement située au centre de celle-ci.



**Cartographie du classement sonore du prolongement de la ligne T3b à Paris**