

# RÉVISION 2022 DU CLASSEMENT SONORE DU RESEAU FERRE DE L'AUDE (11)

## NOTE TECHNIQUE

27-06-2022

RÉVISION DU CLASSEMENT SONORE DU RÉSEAU FERRÉ DE L'AUDE (11)  
VERSION : V1  
DATE : 27-06-2022  
**DIFFUSION LIMITEE**

## Table des matières

<b>PRESENTATION DE L'ETUDE</b>	<b>3</b>
+ 1.1 OBJECTIF DU CLASSEMENT SONORE	3
+ 1.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE	4
+ 1.3 EFFET DU CLASSEMENT SONORE SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS	5
+ 1.4 DOCUMENTS METHODOLOGIQUES	5
+ 1.5 DONNEES D'ENTREE UTILISEES	5
<b>METHODOLOGIE</b>	<b>6</b>
+ 2.1 DETERMINATION DES VOIES A CLASSER	6
+ 2.2 HYPOTHESES DE TRAFIC	6
+ 2.3 HYPOTHESES SUR LE MATERIEL ROULANT	6
+ 2.4 DECOUPAGE EN TRONÇON ACOUSTIQUEMENT HOMOGENE	7
<b>RESULTAT DE CLASSEMENT</b>	<b>9</b>
+ 2.1 CLASSEMENT CALCULE	9
+ 2.2 CLASSEMENT PROPOSE PAR SNCF RESEAU	9
+ 2.3 CARTES PRESENTANT LE CLASSEMENT PROPOSE	11
+ 2.4 PRECISIONS CONCERNANT LE LIVRABLE CARTOGRAPHIQUE	12
<b>DOCUMENTS MIS A DISPOSITION</b>	<b>14</b>
<b>ANNEXE 1 : LEXIQUE DES ABREVIATIONS</b>	<b>14</b>
<b>ANNEXE 2 : LISTE DES COMMUNES PAR NUMERO DE SEGMENT</b>	<b>15</b>
<b>CONTRIBUTEURS</b>	<b>15</b>

# PRESENTATION DE L'ETUDE

## 1.1 OBJECTIF DU CLASSEMENT SONORE

L'objectif de l'étude est de répondre à l'obligation réglementaire qui vise à réviser tous les 5 ans le classement sonore des voies ferrées. Cette révision est l'occasion de prendre en compte les évolutions du réseau ferré (modification de l'infrastructure existante, nouvelles infrastructures, évolution du trafic, de la vitesse de circulation, etc.), dans le but d'actualiser les zonages acoustiques réglementaires qui imposeront aux nouvelles habitations des prescriptions d'isolation acoustique spécifiques.

### Que classe t'on ?

- + Toutes les voies ferrées dès lors que le nombre de trains est supérieur à 50 trains par jour. Le trafic actuel pris en référence est celui de 2018 qui a également servi de base pour la cartographie stratégique échéance 4. Compte tenu des 35 jours de grève cette année là, une marge supplémentaire à la marge habituellement retenue par SNCF Réseau, en faveur des riverains, a été prise en compte : sont à classer toutes les voies parcourues par plus de 40 trains en 2018 (seuil habituel = 45 trains).
- + Les projets ferroviaires, conduisant à un trafic supérieur à 45 trains par jour sur le segment (marge par rapport au seuil réglementaire de 50 trains), connus du public et ayant donné lieu soit à prescription de l'ouverture d'une enquête publique, soit à une inscription (ou prévision d'inscription) en emplacement réservé dans des documents d'urbanisme opposables.

A l'issue de cette démarche, SNCF Réseau fait une proposition de révision du classement sonore des voies aux préfetures afin de leur permettre de mettre à jour les arrêtés préfectoraux. C'est l'objet du présent document.

Le classement ferroviaire actuellement en vigueur dans le département de l'Aude (11) a été arrêté le 26 mai 2015.

A date, le précédent classement sonore ferroviaire est disponible sur le site de la préfecture à l'adresse suivante :

<http://www.aude.gouv.fr/les-cartes-r636.html>

## 1.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La loi cadre du 31/12/1992 sur la lutte contre le bruit a posé, par son article 13, les principales modalités de la prise en compte des nuisances sonores lors de la construction de bâtiments à proximité d'infrastructures de transports terrestres existantes ou en projet.

Les articles L571-10 et R571-32 à 43 du code de l'environnement ainsi que l'arrêté d'application du 23 juillet 2013 (modifiant l'arrêté du 30 mai 1996) précisent les objectifs visés et les modalités relatives au classement.

La circulaire du 25 mai 2004 indique que les bases techniques utilisées pour la détermination des niveaux sonores de référence doivent être réexaminées tous les cinq ans.

Rappelons que sont classées les infrastructures de transport ferroviaire existantes ou en projet de plus de 50 trains par jour (seuil abaissé à 40 trains par jour pour l'existant et 45 pour les projets par SNCF Réseau).

Les niveaux sonores de référence en limite de catégorie (d'après l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996) sont rappelés ci-dessous :

### Lignes ferroviaires conventionnelles

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence $L_{Aeq}$ (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence $L_{Aeq}$ (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure*
1	$L^{**} > 84$	$L > 79$	$d = 300$ m
2	$79 < L \leq 84$	$74 < L \leq 79$	$d = 250$ m
3	$73 < L \leq 79$	$68 < L \leq 74$	$d = 100$ m
4	$68 < L \leq 73$	$63 < L \leq 68$	$d = 30$ m
5	$63 < L \leq 68$	$58 < L \leq 63$	$d = 10$ m

### Lignes ferroviaires à grande vitesse

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence $L_{Aeq}$ (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence $L_{Aeq}$ (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure <sup>1</sup>
1	$L > 81$	$L > 76$	$d = 300$ m
2	$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	$d = 250$ m
3	$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	$d = 100$ m
4	$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	$d = 30$ m
5	$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	$d = 10$ m

\* Cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2 comptée de part et d'autre de l'infrastructure

\*\* L est le niveau calculé en façade de bâti à 5 mètres de hauteur et à 10 m du bord de l'infrastructure (tissu ouvert)

### 1.3 EFFET DU CLASSEMENT SONORE SUR LES DOCUMENTS D'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS

Le classement sonore est une règle de construction et non d'urbanisme, c'est donc le constructeur du bâtiment qui détermine les isolements acoustiques de façade requis et non le service instructeur de permis de construire. Le report dans le Plan Local d'Urbanisme est obligatoire et notamment dans ses annexes.

Lorsqu'une construction est prévue dans un secteur affecté par le bruit reporté au PLU, le constructeur doit respecter un niveau d'isolement acoustique de façade apte à assurer un confort d'occupation des locaux suffisant. Un isolement acoustique minimal, déterminé selon les spécifications de l'arrêté du 23 juillet 2013 (modifiant l'arrêté du 30 mai 1996), doit être respecté.

### 1.4 DOCUMENTS METHODOLOGIQUES

La méthodologie applicable à la révision du classement sonore du réseau ferré est basée sur les documents suivants :

- + Méthodes de calcul des niveaux sonores au point de référence décrite au chapitre B de la note technique annexée à la lettre circulaire du 25 juillet 1996.
- + Rapport d'étude « Classement sonore des infrastructures de transports terrestres » CERTU, mars 1998.
- + Fiche  $L_{Aeq}$  SNCF Réseau mises à jour en 2022, bâtie à partir du document « Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement » en cours de refonte.
- + Manuel d'utilisation de MapBruit v3 « Mise en place des observatoires du bruit », CERTU, Version 3.0 du 22 juin 2011. La méthode utilisée dans le présent document est basée sur les fiches  $L_{Aeq}$  SNCF Réseau et ne fait donc pas appel à la méthode de MapBruit.

### 1.5 DONNEES D'ENTREE UTILISEES

- + **Le précédent classement sonore** est issu des arrêtés préfectoraux publiés sur les sites internet des préfetures.
- + Les données relatives au trafic en 2018 (base LERINS), réparties par type de matériel.
- + Les informations relatives aux caractéristiques liées à l'infrastructure : le type de voie, les vitesses maximales supportées, etc.
- + Les informations relatives aux évolutions de trafics.
- + D'autres données permettant le repérage (Bd topo, description du réseau, images satellites ou de terrain...).
- + Les projets ayant fait l'objet d'une ouverture d'enquête publique ou d'un emplacement réservé, accompagnés de tous les éléments utiles à la localisation du tracé, au positionnement des différentes sections (PR), ainsi qu'aux trafics et vitesses prévisionnels.

# METHODOLOGIE

## 2.1 DETERMINATION DES VOIES A CLASSER

Les lignes à classer sont celles supportant en 2018 un trafic supérieur à 40 trains par jour.

En fonction des hypothèses d'évolution de trafic, des lignes supplémentaires peuvent être ajoutées si le trafic futur est amené à dépasser 45 trains par jour.

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) a fait l'objet d'une ouverture d'enquête publique, la ligne sera donc à classer selon la localisation du tracé, les trafics et les vitesses prévisionnels. Une proposition de classement est formulée dans la suite du document en intégrant les raccordements, bien qu'ils seront insuffisamment circulés par rapport au seuil de trafic réglementaire.

**Tous les segments précédemment classés sont révisés.**

## 2.2 HYPOTHESES DE TRAFIC

Des hypothèses de trafic ont été émises par les différents services concernés de SNCF Réseau, pour chaque type de matériel.

## 2.3 HYPOTHESES SUR LE MATERIEL ROULANT

### Equivalence sur le matériel roulant

Les matériels roulants sont référencés dans le document « Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement » en cours de refonte.

Pour tout matériel roulant non repris dans ces documents, il a été pris dans la base de données le matériel roulant ayant les caractéristiques acoustiques proches.

### Hypothèses prises sur la longueur des convois et sur les types de système de freinage

Des longueurs génériques ont été considérés pour les convois Fret et les Intercités (CORAIL). Ainsi, la longueur retenue sera de 326m pour le FRET, et de 255m pour les Intercités, ce qui correspond à la longueur standard utilisée à l'époque pour l'établissement de l'ancien classement.

Afin de ne pas minorer le classement, le freinage des wagons FRET sera indiqué comme étant en fonte pour les calculs actuels de la catégorie de classement. Cependant, dans le cadre de la STI bruit, les lignes ferroviaires circulées par plus de 12 trains FRET de nuit ont été identifiées comme « routes silencieuses » et seront très prochainement interdites aux wagons équipés de freinage fonte, plus bruyant que les wagons freinés composite. Cette évolution impose de rénover progressivement l'ensemble du parc actuel des différentes entreprises ferroviaires avec des freins type composite. Les calculs selon les hypothèses de trafics futurs prennent en compte cette évolution.

## 2.4 DECOUPAGE EN TRONÇON ACOUSTIQUEMENT HOMOGENE

Chaque tronçon homogène est représenté par des paramètres uniques nécessaires pour le calcul des émissions sonores et est représentatif d'une catégorie de classement. La longueur minimale des tronçons étudiés est globalement conforme aux recommandations du guide CERTU (250 mètres au minimum).

Le découpage des lignes ferroviaires en tronçons acoustiquement homogènes se fait en fonction des paramètres décrits aux points suivants :

### **Volume de trafic**

Le trafic actuel est projeté à l'horizon +20ans. La répartition du volume de trafic a été faite par type de matériel roulant et selon les deux périodes réglementaires jour/nuit (6h-22h, 22h-6h).

### **Vitesse maximale de circulation**

Sur un segment de ligne, il est possible de rencontrer des variations de la vitesse maximale de circulation des trains liées à l'infrastructure (« *vitesse maximale permise sur la ligne* »). Les segments de ligne ont donc été découpés en fonction de ces variations.

La « *vitesse plancher* », c'est-à-dire la vitesse minimale circulée sur un tronçon, est de 60 km/h, conformément aux prescriptions du guide du CERTU.

Quelle que soit la ligne empruntée, chaque type de matériel roulant est limité en vitesse en raison de sa conception. Il s'agit de la « *vitesse maximale du type de train* ».

Au moment des calculs de niveaux sonores propres à chaque type de train, a été retenu :

- + pour les faibles vitesses, la « *vitesse plancher* » décrite ci-dessus ;
- + pour les vitesses supérieures à la « *vitesse plancher* », la plus petite des vitesses entre la « *vitesse maximale permise sur la ligne* » et la « *vitesse maximale du type de train* ».

### **Nombre de voies et largeur de la plateforme**

Sur le réseau ferroviaire, il existe des plateformes à voie unique, des plateformes à double voie et des plateformes à voies multiples.

Par hypothèse, aucune plateforme de grande largeur nécessitant l'application d'un terme correctif n'a été prise en compte sur le réseau étudié.

### **Type de tissu**

La configuration du réseau ferré nécessite d'appliquer la méthodologie relative au « tissu ouvert », compte tenu du fait que la notion de « rue en U » n'est pas adaptée au réseau ferré.

D'une part, le guide du CERTU précise que la notion de « rue en U » n'a que peu de sens pour les infrastructures ferroviaires et que d'une façon générale, les lignes ferroviaires exploitées par la SNCF seront traitées selon la méthodologie applicable aux infrastructures en « tissu ouvert ».

D'autre part, les méthodes de calculs des niveaux sonores au point de référence décrites au chapitre B de la note technique annexée à la lettre circulaire du 25 juillet 1996, n'intègrent pas ce critère dans le calcul (contrairement au calcul des émissions sonores pour le bruit routier).

Ainsi, n'ayant aucun impact sur la détermination de la catégorie, le type de tissu a été renseigné en « tissu ouvert ».

### **Nature de la superstructure**

Le réseau ferroviaire concerné par le classement sonore est déjà en très grande partie (plus de 95%) basé sur un système d'infrastructure performant (équipé de longs rails soudés couplés avec des traverses en béton).

Ce système d'infrastructure a été retenu pour l'ensemble du réseau étant donné que le calcul des niveaux sonores de référence est établi à l'horizon +20ans et que le réseau devrait être à cette date intégralement équipé de longs rails soudés couplés avec des traverses en béton.

### **Présence d'appareils de voie et présence de ponts métalliques**

On ignore également dans le calcul du classement, les zones d'appareils de voie ou la présence de ponts métalliques, trop ponctuels, sauf si ceux-ci dépassent 250 mètres de long. Le linéaire étudié n'est pas concerné par ce paramètre.

A noter que les secteurs affectés par le bruit étant situés de part et d'autre du tronçon incriminé et que généralement, les ponts métalliques se trouvent au-dessus de cours d'eau et donc hors zone d'habitation, il est inutile de **découper le tronçon à cet endroit**.

Les zones d'appareils de voie ou les ponts métalliques trop ponctuels ont été exclus.

### **Cas des tunnels**

Si, sur un tronçon de l'infrastructure de transports terrestres, il existe une protection acoustique par couverture ou tunnel, il n'y a pas lieu de classer le tronçon considéré.

La localisation des tunnels n'est pas suffisamment précise d'un point de vue SIG. Ils ne sont donc pas identifiés sur les cartes et documents de classement fournis.

### **Découpage aux entrées et sorties des gares**

Dans un souci de cohérence au niveau national, **le réseau ne sera pas découpé aux entrées et sorties des gares** (ce qui permettrait de tenir compte de la variation de la vitesse à ces endroits). La volonté de SNCF Réseau étant de ne pas minorer le classement sonore sur les zones des gares (zones pouvant engendrer d'autres nuisances sonores particulières).



# RESULTAT DE CLASSEMENT

## 2.1 CLASSEMENT CALCULE

Les calculs du classement ont été réalisés à l'aide des fiches de calcul  $L_{Aeq}$  SNCF Réseau.

Le trafic actuel est projeté à l'horizon +20ans. La répartition du volume de trafic a été faite par type de matériel roulant et selon les deux périodes réglementaires jour/nuit (6h-22h, 22h-6h) aux deux horizons. En fonction de ces trafics, la fiche  $L_{Aeq}$  donne la catégorie de classement proposée.

Conformément à la réglementation, le classement des voies proposé est établi selon la catégorie la plus bruyante parmi :

- La situation « actuelle », de jour (6h-22h),
- La situation « actuelle », de nuit (22h-6h),
- La situation « +20 ans », de jour (6h-22h),
- La situation « +20 ans », de nuit (22h-6h).

Les résultats obtenus ont été comparés à ceux du classement en vigueur présenté sur les site de la préfecture. Les évolutions sont présentées dans le tableau ci-après.

## 2.2 CLASSEMENT PROPOSE PAR SNCF RESEAU

Afin de garantir un isolement suffisant pour les façades des riverains, SNCF Réseau propose d'appliquer une marge en classant dans la catégorie supérieure (exemple : 2 → 1) les segments lorsqu'on est à moins de 1 dB(A) du changement de catégorie.

Le tableau ci-dessous présente les propositions faites par SNCF Réseau sur la catégorie à retenir :

N° de segment	Ligne	Pk Débutant	Pk finissant	Débutant	Finissant	Catégorie en vigueur	Catégorie proposée par SNCF Réseau	Evolution de la catégorie
4183	640000	279+371	311+196	Baziège (BV)	Castelnaudary (BV)	1	3	--
4185	640000	311+196	327+146	Castelnaudary (BV)	Bram (BV)	1	3	--
5321	640000	327+146	347+282	Bram (BV)	Carcassonne (BV)	1	3	--
5322	640000	347+282	383+507	Carcassonne (BV)	Lézignan-Corbières (BV)	1	3	--
5324	640000	383+507	403+890	Lézignan-Corbières (BV)	Narbonne (Bif.)	1	3	--
5331-1	640000	403+890	404+826	Narbonne (Bif.)	Narbonne (Bif.)	1	2	-
5331-2	640000	404+826	406+117	Narbonne (Bif.)	Narbonne (BV)	1	2	-
5331-3	640000	406+117	431+629	Narbonne (BV)	Béziers (BV)	1	2	-
5345	677000	404+674	459+312	Narbonne (Bif.)	Rivesaltes (BV)	2	2	=
LNMP-2	LNMP	50+798	81+086	Béziers (Rac.)	Cuxac-d'Aude (Rac.)	-	2	classé
LNMP-3	LNMP	81+086	88+230	Cuxac-d'Aude (Rac.)	Narbonne (Rac.)	-	2	classé
LNMP-4	LNMP	88+230	133+953	Narbonne (Rac.)	Salses-le-Château (Rac.)	-	2	classé
LNMPR-3	LNMPR	0+000	7+568	Cuxac-d'Aude (Rac.)	Marcorignan (Rac.)	-	4	classé
LNMPR-4	LNMPR	0+000	5+497	Marcorignan (Rac.)	Narbonne (Rac.)	-	4	classé

### Tableau présentant la catégorie de classement en vigueur et la catégorie proposée par SNCF réseau

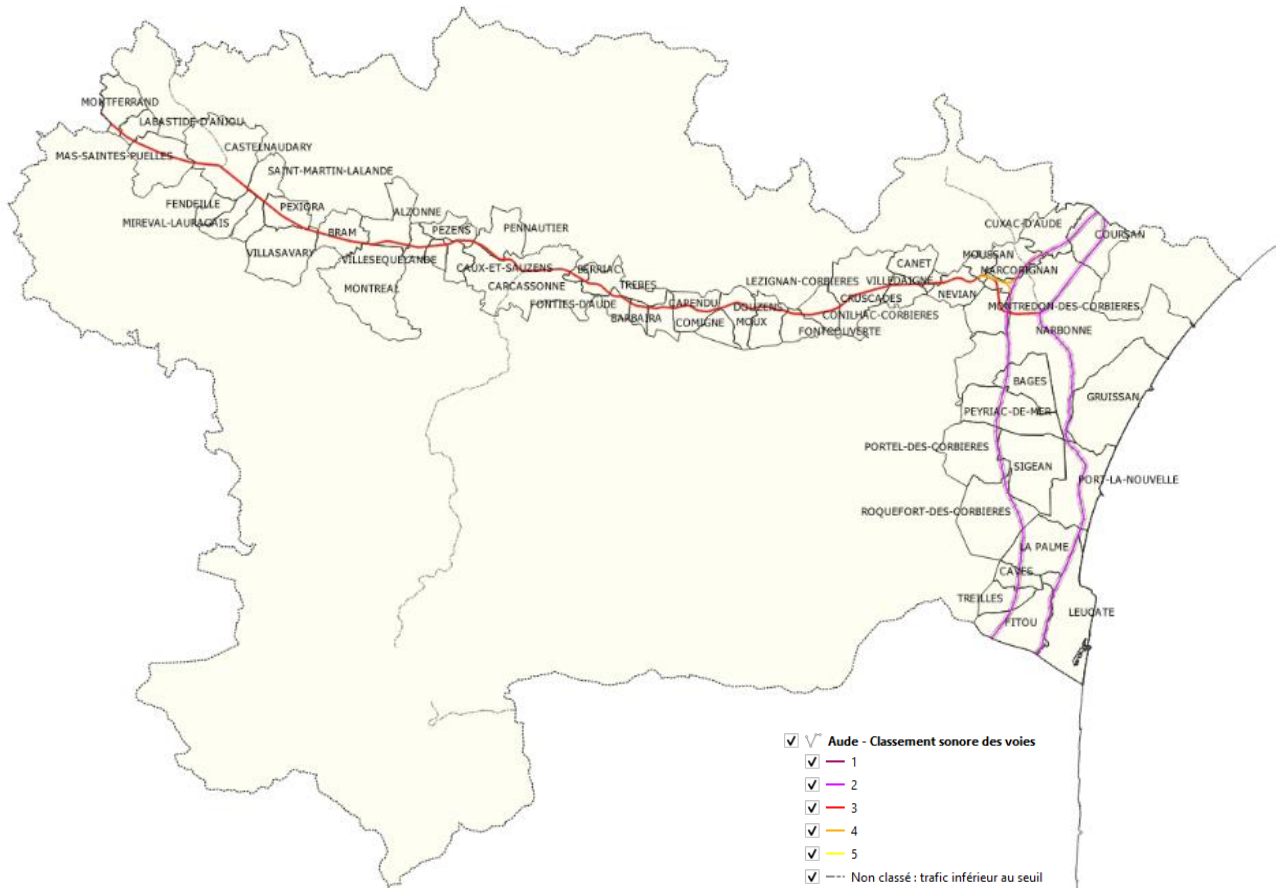
Ce tableau permet de distinguer les évolutions du classement sonore (changement de catégorie d'un segment de voie, segment déclassé, voie nouvellement classée). Les catégories ont été représentées dans les tableaux des évolutions avec le code couleur de la norme NF S 31-130, permettant ainsi de mieux visualiser les changements de catégorie.

Certaines évolutions présentent une baisse des émissions sonores sur le réseau ferré sans être forcément liées à une baisse de trafic.

En effet, certains matériels roulants ont été remplacés par des trains plus récents, plus performants et moins bruyants. Certains matériels roulants ont été modifiés pour émettre moins de bruit. Par exemple, le système de freinage des matériels FRET est en cours de remplacement. L'utilisation de semelles en matériau composite à la place de semelles fontes permet d'améliorer l'état de surface de la roue et du rail et ainsi de diminuer le niveau sonore sur l'ensemble du parcours des trains et non dans les seuls secteurs de freinage.

Sur certains axes, les hypothèses de trafics futurs étaient parfois trop optimistes, notamment pour le FRET. Ces hypothèses ont été ajustées et revues à la baisse.

## 2.3 CARTES PRESENTANT LE CLASSEMENT PROPOSE



Carte présentant le classement proposé par SNCF Réseau

## 2.4 PRECISIONS CONCERNANT LE LIVRABLE CARTOGRAPHIQUE

### Liste et définition des attributs du SIG

**SEGMENT** : tronçon de voie acoustiquement homogène selon découpage simplifié « Débit des Lignes », redécoupé plus finement en sous-segment, le cas échéant, selon les variations de trafic et/ou de vitesse. Pour les projets, la numérotation des segments n'est pas encore définie, ils sont codifiés à partir du nom du projet avec un indice croissant en fonction des PKs, indépendamment des limites départementales.

**LIGNE** : numéro de ligne

**RANG** : numéro de rang

**PKDEBSSEEG** : point kilométrique du début du sous-segment

**PKFINSSEEG** : point kilométrique de fin du sous-segment

*Note : Les PKs sont fournis pour le RFN. Pour les projets, les valeurs présentées correspondent aux distances le long du linéaire du projet par rapport à son origine.*

**LONG\_SSSEG** : longueur du sous-segment (km)

**LIDEBSSSEEG** : libellé du début du sous-segment

**LIFINSSEEG** : libellé de fin du sous-segment

**NVX\_CLASS** : proposition SNCF Réseau de catégorie de classement sonore de l'infrastructure des lignes classiques (LC) et lignes grande vitesse (LGV).

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)		Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	
	LC	LGV	LC	LGV
1	L > 84	L > 81	L > 79	L > 76
2	79 < L ≤ 84	76 < L ≤ 81	74 < L ≤ 79	71 < L ≤ 76
3	73 < L ≤ 79	70 < L ≤ 76	68 < L ≤ 74	65 < L ≤ 71
4	68 < L ≤ 73	65 < L ≤ 70	63 < L ≤ 68	60 < L ≤ 65
5	63 < L ≤ 68	60 < L ≤ 65	58 < L ≤ 63	55 < L ≤ 60
HC	Hors catégorie : trafic supérieur au seuil, non classé			
NC	Non classé : trafic inférieur au seuil			

**BASE\_CLASS** : catégorie de classement sonore retenue de l'infrastructure issue de l'arrêté en vigueur. Dans le cas d'un sous-segment avec différentes catégories de classement sonore, l'attribut correspondant est repéré en fonction des changements dans le sens croissants de points kilométriques (PKs) et séparé par «\_».

**PUBLI\_AP** : date de publication de l'arrêté préfectoral où figure l'ancienne catégorie de classement sonore retenue de l'infrastructure. Dans le cas d'un sous-segment avec différentes catégories de classement sonore, l'attribut correspondant est repéré en fonction des changements dans le sens croissants de points kilométriques (PKs) et séparé par «\_».

**EVOL\_CLASS** : évolution du classement sonore NVX\_CLASS par rapport à BASE\_CLASS :

Evolution	Signification
--	diminution de la catégorie de classement importante
-	diminution d'une catégorie de classement
=	catégorie de classement identique
+	augmentation d'une catégorie de classement
++	augmentation importante de la catégorie de classement
<b>Classé</b>	Segment non classé actuellement, à classer selon proposition SNCF Réseau
<b>Déclassé</b>	Segment classé actuellement, à déclasser selon proposition SNCF Réseau

Exemple : si la catégorie de classement initiale était 1 et devient 3, l'évolution de classement EVOL\_CLASS sera --.

**SECT\_AFFEC** : largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure

Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure(*)
1	300m
2	250m
3	100m
4	30m
5	10m
HC	0m
NC	0m

(\*) La largeur est comptée à partir du rail extérieur de la voie la plus proche.

**COMMUNES** : communes traversées par l'infrastructure et/ou affectées par le bruit de l'infrastructure

**REGION** : région concernée

**DEPT** : département concerné

**CODE\_DEPT** : code du département

### Limite de département

Au format SIG, les segments sont découpés aux limites strictes du département. Cependant, les attributs sont conservés sur l'intégralité des segments y compris hors département, le cas échéant :

- PKs et longueur sur l'ensemble du segment indépendamment des limites du département
- liste des communes de l'ensemble du segment, qu'elles appartiennent ou non au département concerné

L'attribut correspondant est repéré en fonction des changements dans le sens croissant de points kilométriques (PKs) et séparé par « , » pour le nom des départements et par « \_ » pour le code des départements.

⚠ Les limites de segments peuvent être extérieures à celles du département, l'attribut devra donc être remplacé dans l'arrêté par « limite du département » selon la zone géographique concernée.

# DOCUMENTS MIS A DISPOSITION

Pour préparer les arrêtés préfectoraux relatifs au nouveau classement sonore, SNCF Réseau met à votre disposition les éléments suivants :

- + Les données SIG au format .shp,
- + Le tableau récapitulatif, au format .xlsx.

## ANNEXE 1 : LEXIQUE DES ABREVIATIONS

- CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports et l'urbanisme (aujourd'hui intégré au CEREMA)
- CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
- dB : décibel (unité logarithmique de niveau de pression sonore)
- dB(A) : décibel pondéré A (unité normalisée en acoustique de l'environnement)
- $L_{Aeq}$  : Niveau sonore de référence
- TMJA : Trafic moyen journalier annuel

# ANNEXE 2 : LISTE DES COMMUNES PAR NUMERO DE SEGMENT

N° de segment	Communes associées
4183	Baziège, Villeneuve, Montgaillard-Lauragais, Villefranche-de-Lauragais, Renneville, Avignonet-Lauragais, Montferrand, Labastide-d'Anjou, Mas-Saintes-Puelles, Castelnaudary
4185	Castelnaudary, Saint-Martin-Lalande, Mireval-Lauragais, Laurabuc, Pexiora, Villasavary, Bram
5321	Bram, Alzonne, Montréal, Sainte-Eulalie, Villesèquelande, Caux-et-Sauzens, Pezens, Pennautier, Carcassonne
5322	Carcassonne, Berriac, Trèbes, Fontès-d'Aude, Floure, Barbaira, Capendu, Comigne, Douzens, Moux, Fontcouverte, Conilhac-Corbières, Lézignan-Corbières
5324	Lézignan-Corbières, Cruscades, Canet, Villedaigne, Nevian, Marcorignan, Narbonne, Montredon-des-Corbières
5331-1	Narbonne
5331-2	Narbonne
5331-3	Narbonne, Coursan, Nissan-lez-Enserune, Colombiers, Béziers
5345	Narbonne, Gruissan, Port-la-Nouvelle, La Palme, Leucate, Fitou, Salses-le-Château, Rivesaltes
LNMP-2	Béziers, Cers, Villeneuve-lès-Béziers, Sauvian, Vendres, Lespignan, Colombiers, Nissan-lez-Enserune, Coursan, Cuxac-d'Aude
LNMP-3	Cuxac-d'Aude, Moussan, Narbonne
LNMP-4	Narbonne, Montredon-des-Corbières, Bages, Peyriac-de-Mer, Portel-des-Corbières, Sigeau, Roquefort-des-Corbières, La Palme, Caves, Treilles, Fitou, Salses-le-Château, Opoul-Perillos
LNMPR-3	Moussan, Narbonne, Marcorignan
LNMPR-4	Marcorignan, Narbonne

Tableau présentant les communes associées au numéro de segment

## CONTRIBUTEURS

AUTEUR	DESCRIPTION
Auteur	Léo BOULANGER
Relecteur	Jean-Philippe REGAIRAZ