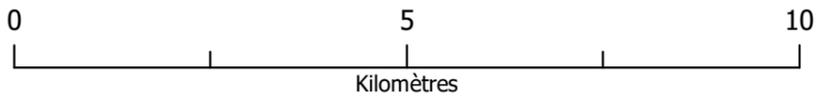


Secteur impacté par le bruit

-  Périmètre de la Communauté de Communes des Vallées de la Braye et de l'Anille
-  Limites communales
-  Limites départementales
-  Empreinte du classement sonore révisé en 2016

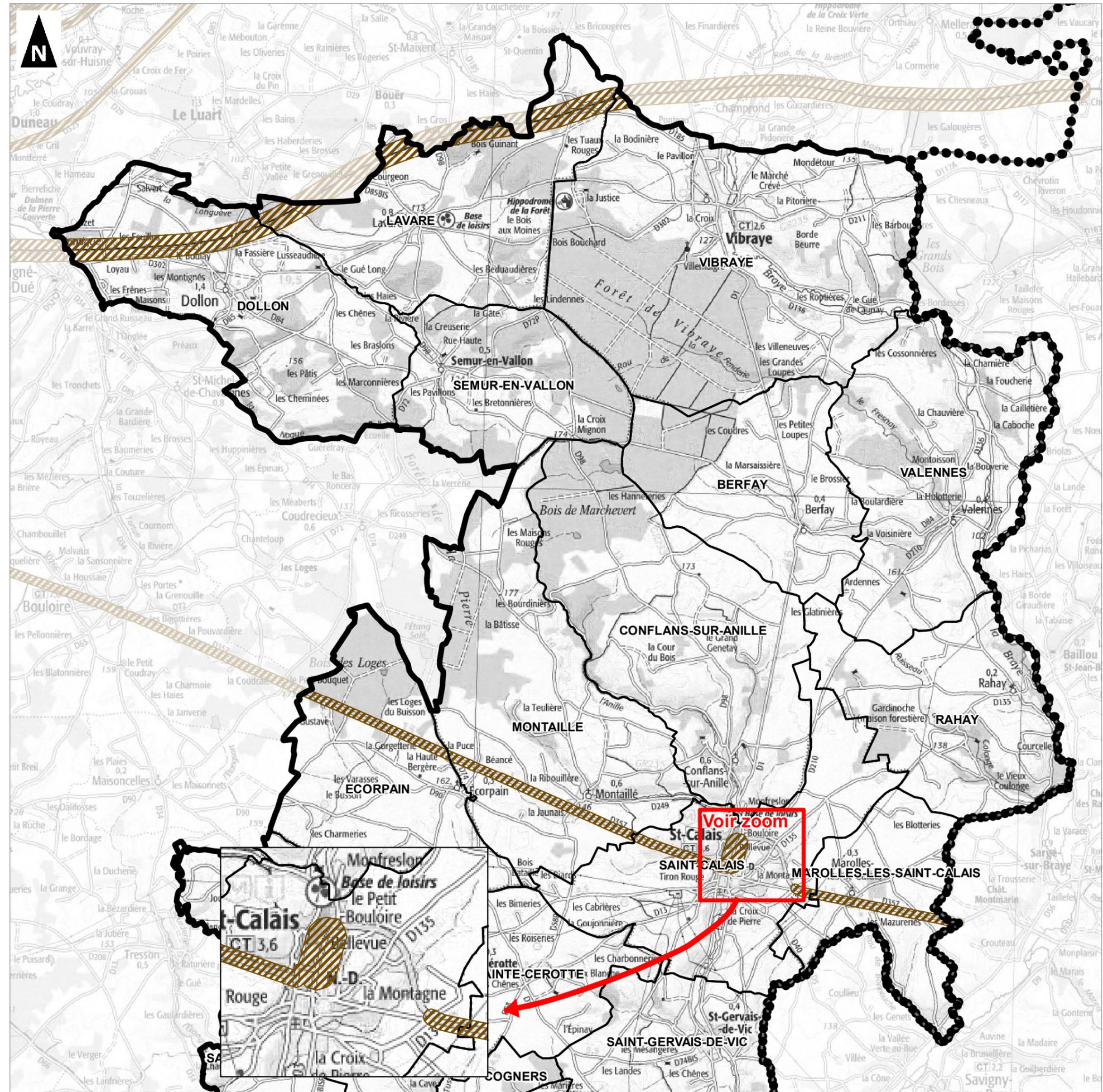


1:90 000

(Pour une impression sur format A3 sans réduction de taille)



Réalisation : auddicé urbanisme, 2021
Source de fond de carte : IGN, SCAN100
Sources de données : DDT - IGN - auddicé urbanisme, 2021



Envoyé par mail à la CCVBA le 19/08/20 (PLU)



**PRÉFET
DE LA SARTHE**

Liberté
Égalité
Fraternité



Le Mans, le **14 AOUT 2020**

Direction départementale des territoires
Service de la Connaissance des Territoires et
de la Sécurité

Connaissance des Territoires

Affaire suivie par : Patrick Mussard

Tél : 02 72 16 40 84

Courriel : patrick.mussard@sarthe.gouv.fr

Madame, Monsieur le Maire,

La loi « bruit » du 31 décembre 1992 a fixé les bases d'une nouvelle politique pour se protéger contre le bruit des transports.

L'article 13 de la loi « bruit » a institué le classement des infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques techniques et de leur trafic. Sur la base de ce classement, le Préfet détermine, après **consultation des communes**, les secteurs affectés par le bruit dans lesquels les futurs bâtiments sensibles (à usage d'habitation, d'enseignement, de santé et d'action sociale) devront présenter une isolation acoustique renforcée par une meilleure protection.

Le classement sonore ne constitue ni une servitude, ni une règle d'urbanisme. Il s'agit d'une règle de construction. Les communes doivent reporter dans les documents d'urbanisme, les secteurs affectés par le bruit qui sont définis en 5 catégories.

L'arrêté de révision du classement sonore datant du 18 mars 2016 portait principalement sur les infrastructures routières. SNCF Réseau vient de prendre en compte les évolutions du trafic avec la mise en service de la LGV Bretagne – Pays de Loire ; il propose une nouvelle révision du classement sonore des voies ferroviaires traversant le département de la Sarthe.

Suite aux résultats de cette étude, il s'avère que votre commune est concernée par la révision du classement sonore 2019 proposée par SNCF Réseau.

Vous trouverez ci-dessous le lien vous permettant d'identifier l'infrastructure classée de votre commune avec la catégorie affectée pour chaque tronçon :

http://carto.geo-ide.application.developpement-durable.gouv.fr/172/ER_Classement_Sonore_20182019.map

Mesdames et Messieurs les Maires
(liste des destinataires in fine)

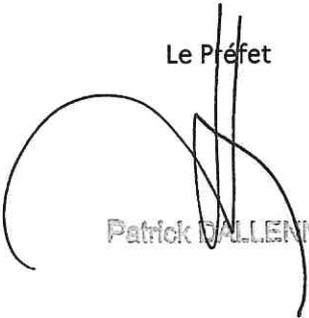
Préfecture de la Sarthe – Place Aristide Briand – 72041 LE MANS cedex 9
Standard téléphonique : 02.43.39.72.72 – serveur vocal : 02.43.39.72.99 – Télécopie : 02.43.28.24.09
Site internet : www.sarthe.gouv.fr – E-mail : courrier@sarthe.gouv.fr
SCTS_20200628_Courrier_Maires_Reclassement.odt

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire part de vos observations dans un délai de 3 mois. Au-delà, votre avis sera réputé favorable.

L'unité « Connaissances des Territoires » (tél 02 72 16 40 84) est à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Le Préfet



Patrick DALLENNES

Destinataires

Mairie d'Aigné
Mairie d'Allonnes
Mairie d'Asnière-sur-Vègre
Mairie d'Auvers-le-Hamon
Mairie d'Avezé
Mairie d'Avoise
Mairie de Beillé
Mairie de Boëssé-le-Sec
Mairie de Bouër
Mairie de Brains-sur-Gée
Mairie de Champagné
Mairie de Champrond
Mairie de Chantenay-Villedieu
Mairie de Chaufour-Notre-Dame
Mairie de Connerré
Mairie de Coulans-sur-Gée
Mairie de Crannes-en-Champagne
Mairie de Degré
Mairie de Dollon
Mairie de Etival-lès-le-Mans
Mairie de Fontenay-sur-Vègre
Mairie de Joué-l'Abbé
Mairie de Juigné-sur-Sarthe
Mairie de La Bazoge
Mairie de La Chapelle-Saint-Aubin
Mairie de La Chapelle-Saint-Rémy
Mairie de La Ferté Bernard
Mairie de La Guierche
Mairie de La Milesse
Mairie de La Quinte
Mairie de La Suze-sur-Sarthe
Mairie de Lamnay
Mairie de Lavardin
Mairie de Lavaré
Mairie de Le Mans

Mairie de Lombron
Mairie de Louplande
Mairie de Maigné
Mairie de Melleray
Mairie de Montfort-le-Gesnois
Mairie de Montmirail
Mairie de Neuville-sur-Sarthe
Mairie de Noyen-sur-Sarthe
Mairie de Pincé
Mairie de Pirmil
Mairie de Poillé-sur-Vègre
Mairie de Précigné
Mairie de Roëzé-sur-Sarthe
Mairie de Rouillon
Mairie de Sablé-sur-Sarthe
Mairie de Saint-Aubin-des-Coudrais
Mairie de Saint-Corneille
Mairie de Saint-Georges-du-Bois
Mairie de Saint-Jean-du-Bois
Mairie de Saint-Mars-la-Brière
Mairie de Saint-Martin-des-Monts
Mairie de Saint-Saturnin
Mairie de Savigné-l'Évêque
Mairie de Sceaux-sur-Huisne
Mairie de Sillé-le-Philippe
Mairie de Souigné-Flacé
Mairie de Souigné-sur-Même
Mairie de Thorigné-sur-Dué
Mairie de Tuffé Val de la Cheronne
Mairie de Vallon-sur-Gée
Mairie de Vibraye
Mairie de Voivres-lès-le-Mans
Mairie de Yvré-l'Évêque



PRÉFET DE LA SARTHE

Direction Départementale des Territoires

Service Connaissance des Territoires et de la Sécurité
Unité Connaissances des Territoires
Affaire suivie par : Patrick Mussard
Tél : 02-72-16-40-84
Courriel : patrick.mussard@sarthe.gouv.fr



Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres constitue un dispositif réglementaire préventif.

Il se traduit par la classification du réseau de transports terrestres en tronçons auxquels sont affectés une catégorie sonore, ainsi que par la définition des secteurs dits " affectés par le bruit " (secteurs de nuisance) dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée pour une meilleure protection.

Dans les secteurs de nuisance, l'isolation phonique des constructions nouvelles doit donc être déterminée selon leur exposition sonore à l'infrastructure classée.

Les textes de référence :

- Code de l'environnement : articles L571-10 et R571-32 à 43
- Décret 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres
- 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
- Circulaire du 28 février 2002 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire
- Arrêtés et circulaire du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements de santé et dans les hôtels.

Le rôle des différents acteurs

Le Préfet recense et classe les infrastructures de transport terrestre en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic (article L 571-10 du code de l'environnement).

Il s'appuie pour ce faire sur les services de **la Direction Départementale des Territoires (et de la Mer)**.

La commune est consultée sur le projet de classement et dispose d'un délai de 3 mois pour donner son avis. Au delà des 3 mois son avis est réputé favorable et le classement est approuvé par le Préfet.

La commune doit annexer l'arrêté préfectoral de classement à son document d'urbanisme selon les modalités exposées en fin de document et tenir à disposition du public le dossier de classement sonore.

Les constructeurs doivent doter leurs bâtiments d'un isolement acoustique adapté aux bruits de l'espace extérieur, et notamment des voies bruyantes existantes ou en projet ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral de classement sonore.

Le classement en 7 questions

1 Qu'est ce que le classement ?

Les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre du bord extérieur de la chaussée de chaque infrastructure classée.

2 Qui définit le classement ?

Chaque DDT(M), sous l'autorité du préfet de département, pilote la démarche et les études du classement sonore des infrastructures de transports terrestres.

C'est le Préfet de département qui, par arrêté, ratifie le classement sonore des infrastructures. Il recueille préalablement l'avis des communes concernées.

Le classement sonore est publié au recueil des actes administratifs.

3 Quelles sont les infrastructures concernées ?

Il s'agit des infrastructures existantes et celles en projet (avec déclaration d'utilité publique, projet d'intérêt général, emplacement réservé dans les documents d'urbanisme) dont le trafic réel ou estimé est supérieur à un seuil minimal différent selon le type d'infrastructure :

- Les infrastructures routières écoulant un trafic supérieur à 5 000 véhicules par jour,
- Les infrastructures ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour (néanmoins l'étude de SNCF Réseau a pris en compte les voies dès lors que le nombre de trains était supérieur à 45 trains par jour),
- Les infrastructures ferroviaires urbaines de plus de 100 trains par jour,
- Les lignes de transports en commun en site propre de plus de 100 rames par jour,

4 Qu'est ce qu'un secteur affecté par le bruit ?

C'est une zone définie de part et d'autre de l'infrastructure et où une isolation acoustique des futurs bâtiments sensibles est préconisée.

La largeur maximale du secteur affecté par le bruit dépend de la catégorie de l'infrastructure.

Elle est donc de :

- 10 m pour la catégorie 5
- 30 m pour la catégorie 4
- 100 m pour la catégorie 3
- 250 m pour la catégorie 2
- 300 m pour la catégorie 1

5 Quels sont les bâtiments concernés ?

Ce sont tous les bâtiments nouveaux à usage d'habitation, d'enseignement, de santé et d'action sociale.

6 Le classement sonore est-il une servitude ?

Non, le classement sonore ne constitue ni une servitude ni une règle d'urbanisme. Il s'agit d'une règle de construction.

L'arrêté préfectoral de classement sonore et les informations relatives à ce classement doivent être reportés en annexe graphique des plans d'occupation des sols et plans locaux d'urbanisme. L'annexe bruit doit comporter un plan matérialisant les secteurs affectés par le bruit ainsi qu'une copie du ou des arrêtés préfectoraux de classement ou bien la mention du lieu où ces actes peuvent être consultés.

7 Quels sont les effets du classement sur la construction ?

L'isolement acoustique de façade devient une règle de construction à part entière (article R 111-4-1 du code de la construction et de l'habitation) sous la responsabilité du constructeur.

Les étapes clés de la prise en compte dans la construction :

Le certificat d'urbanisme informe le pétitionnaire que son projet de construction est situé dans un secteur affecté par le bruit dû à une infrastructure de catégorie 1 à 5.

Le permis de construire :

La réglementation n'oblige pas à rappeler les dispositions acoustiques particulières dans l'arrêté du permis de construire. L'isolement acoustique de façade est une règle de construction que le maître d'œuvre de la construction s'engage à respecter. L'isolement acoustique requis est déterminé par le constructeur lui-même.

Le **contrôle du règlement de construction** peut être réalisé selon la procédure classique, dans un délai de deux ans après l'achèvement des travaux.

La réglementation concernant l'intégration du classement sonore dans les documents d'urbanisme

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre doit être annexé aux POS et PLU.

Un arrêté du maire constate dans chaque cas qu'il a été procédé à la mise à jour du plan.

Le classement sonore n'étant pas une servitude (pas de nouvelle règle d'urbanisme, ni règle d'inconstructibilité liée au bruit ; l'isolement acoustique est une règle de construction sous la responsabilité des constructeurs), le Préfet ne peut pas se substituer au Maire.

Le défaut de report du classement sonore dans les documents d'urbanisme engage donc la responsabilité des Maires.

En effet, en cas de recours d'un tiers qui ferait valoir que le manque d'information dans le POS ou le PLU a conduit à la construction de son logement sans l'isolement acoustique adéquat, un Maire pourrait se voir contraint de dédommager le requérant.

- **Dispositions applicables lorsque la commune est dotée d'un PLU :**

L'article R.123-13 du code de l'urbanisme prévoit : " Les annexes indiquent, à titre d'information, sur un ou plusieurs documents graphiques, s'il y a lieu :

... 13°. Le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées en application de l'article L 571-10 du code de l'environnement "...

L'article R.123-14 du même code prévoit : " Les annexes comprennent à titre informatif également :
... 5° D'une part, les prescriptions d'isolement acoustique édictées, en application des articles L.571-9 et L.571-10 du code de l'environnement, dans les secteurs qui, situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, sont affectés par le bruit et, d'autre part, la référence des arrêtés préfectoraux correspondants et l'indication des lieux où ils peuvent être consultés "...

L'annexion des documents précités est régie par les dispositions de l'article R.123-22 du code de l'urbanisme : " La mise à jour du plan local d'urbanisme est effectuée chaque fois qu'il est nécessaire de modifier le contenu des annexes prévu aux articles R 123-13 et R 123-14.

Un arrêté du président de l'établissement public de coopération communale compétent ou du maire constate dans chaque cas qu'il a été procédé à la mise à jour du plan. "...

À noter que l'arrêté doit être affiché pendant un mois en mairie.

- **Dispositions applicables lorsque la commune est dotée d'un POS :**

Les modalités sont identiques à celles du PLU mais relèvent de l'article R.123-24 (8°) ancien du code de l'urbanisme concernant l'obligation de reporter en annexe du POS les documents précités et de l'article R.123-36 ancien du même code s'agissant de l'annexion par arrêté du maire.

- **Dispositions applicables lorsque la commune dispose d'une carte communale :**

Le code de l'urbanisme n'impose pas d'annexer les documents susvisés en annexe d'une carte communale, y compris depuis l'entrée en vigueur de la loi 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR).

Pour autant, il est recommandé au maire de mettre le dossier de classement sonore à la disposition du public au même titre que la carte communale.

Il est également recommandé au maire de mentionner les documents précités dans le rapport de présentation de la carte communale lors de la prochaine révision en tant qu'informations relatives à l'état initial de l'environnement au sens de l'article R.124-2 ou de l'article R.124-2-1 selon que la carte est soumise ou non à évaluation environnementale.

- **En ce qui concerne les communes sans document d'urbanisme :**

Les maires sont invités à mettre le dossier de classement sonore à la disposition du public.



RÉVISION DU CLASSEMENT SONORE 2018 DU RÉSEAU FERRÉ EN REGIONS BRETAGNE – PAYS DE LA LOIRE

DEPARTEMENT DE LA SARTHE

RAPPORT DE CLASSEMENT SONORE

12 JUIN 2019



SOMMAIRE

1	PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE	3	
+	1.1	Objectif du classement sonore	3
+	1.2	Contexte réglementaire	3
	1.2.1	Pour les lignes conventionnelles	3
	1.2.2	Pour les lignes à grande vitesse	3
+	1.3	Effet du classement sonore sur les documents d'urbanisme et les constructions	4
	1.3.1	Implication du classement sonore pour les collectivités	4
	1.3.2	Implication du classement sonore pour les constructeurs de bâtiments	4
+	1.4	Documents méthodologiques utilisés pour réaliser l'étude	4
2	MÉTHODOLOGIE	4	
+	2.1	Données d'entrée utilisées	4
+	2.2	Etat des lieux du classement sonore dans le département de la Sarthe	5
+	2.3	Lignes ferroviaires à classer	5
+	2.4	Découpage en tronçon acoustiquement homogène	5
	2.4.1	Volumes de trafics	5
	2.4.2	Hypothèses de trafic à l'horizon 2037	6
	2.4.3	Vitesse maximale de circulation	7
	2.4.4	Nombre de voies et largeur de la plateforme	7
	2.4.5	Type de tissu	7
	2.4.6	Nature de la superstructure	7
	2.4.7	Présence d'appareils de voie et présence de ponts métalliques	7
	2.4.8	Cas des tunnels	7
+	2.5	Composition des trains circulant sur chaque tronçon	7
	2.5.1	Longueur et composition des trains pour chaque grande famille de convois	7
	2.5.2	Équivalence sur le matériel roulant	8
3	RÉSULTATS DE CLASSEMENT SONORE	8	
+	3.1	Classement sonore calculé	8
+	3.2	Classement sonore retenu par SNCF-Réseau	10
+	3.3	Carte du classement sonore avant la révision 2018 (Classement indiqué sur les arrêtés en vigueur)	11
+	3.4	Carte du classement sonore proposé par SNCF-Réseau suite à la révision 2018	12
+	3.5	Carte d'évolution du classement sonore (entre arrêté en vigueur et nouveau classement proposé en 2018 par SNCF-Réseau)	13
+	3.6	Tableau présentant les évolutions du classement sonore par commune 72	14
4	DOCUMENTS MIS A DISPOSITION	17	
5	ANNEXE : LEXIQUE DES ABBREVIATIONS	17	
6	CONTRIBUTEURS	17	

1 PRÉSENTATION DE L'ÉTUDE

1.1 OBJECTIF DU CLASSEMENT SONORE

L'objectif de l'étude a été de répondre à l'obligation réglementaire qui vise à réviser tous les 5 ans le classement sonore des voies ferrées. Cette révision a été l'occasion de prendre en compte les évolutions du réseau ferré de la région BPL (modification d'une infrastructure existante, nouvelles infrastructures, évolution du trafic, types de circulations, 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 plus de 45 trains par jour (marge de 10% par rapport au seuil réglementaire de 50 trains à l'initiative de SNCF Réseau en faveur des populations exposées) de façon à maintenir le classement des tronçons où le trafic a légèrement diminué ou bien pour tenir compte des voies où le trafic est proche de cette limite sans pour autant l'atteindre.
- + Les projets ferroviaires à recenser pour le classement, conduisant à un trafic supérieur à 45 trains par jour sur le tronçon (marge de 10% par rapport au seuil réglementaire de 50 trains), doivent être connus du public et avoir 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.

1.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Le classement sonore des infrastructures est réglementé en France de la façon suivante :

- + La loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et sa transcription dans le Code de l'environnement (articles L. 571-10 et R. 571-32 à R. 571-43) qui précisent que, dans chaque département, le Préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic.
- + Le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation, qui fixe notamment le seuil de classement de 50 trains par jour pour les lignes ferroviaires interurbaines.
- + La circulaire du 25 juillet 1996 relative au classement des infrastructures terrestres présentant au chapitre B de la note technique annexée à la lettre, les méthodes de calcul à utiliser pour le classement des infrastructures de transports terrestres.
- + Les articles R. 571-32 à 43 du code de l'environnement et l'arrêté d'application du 23 juillet 2013 (remplaçant celui 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, qui précisent les objectifs visés et les modalités relatives au classement.

Au sens réglementaire, les valeurs à prendre en compte pour le calcul de la catégorie dépendent de la nature de l'infrastructure ferroviaire.

1.2.1 Pour les lignes conventionnelles

Les valeurs limites des niveaux sonores de référence pour les lignes ferroviaires conventionnelles sont supérieures de 3 dB(A) aux valeurs des infrastructures routières et des lignes ferroviaires à grande vitesse, en cohérence avec l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.

Catégorie de classement 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)
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

(1) Cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2, compte de part et d'autre de l'infrastructure.

Tableau de classement des lignes ferroviaires conventionnelles et des largeurs maximales des secteurs affectés par le bruit (source : arrêté du 23 juillet 2013)

1.2.2 Pour les lignes à grande vitesse

Catégorie de classement 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)
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

(1) Cette largeur correspond à la distance définie à l'article 2, compte de part et d'autre de l'infrastructure.

Tableau de classement des lignes ferroviaires à grande vitesse et des largeurs maximales des secteurs affectés par le bruit (source : arrêté du 23 juillet 2013)

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

1.3.1 Implication du classement sonore pour les collectivités

Le classement sonore est une règle de construction et non d'urbanisme, c'est donc le constructeur du bâtiment qui détermine les isollements 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.

1.3.2 Implication du classement sonore pour les constructeurs de bâtiments

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 30 mai 1996 (modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013) doit être respecté.

1.4 DOCUMENTS METHODOLOGIQUES UTILISES POUR REALISER L'ETUDE

La méthodologie employée pour réviser le classement sonore du réseau ferré en région BPL suit celle décrite dans la circulaire du 25/07/96 et détaillée dans le rapport d'étude « Classement sonore des infrastructures de transports terrestres » publié par le CERTU en mars 1998 (pages 66 à 78).

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 ;
- + « Mise en place des observatoires du bruit » : manuel d'utilisation de MapBruit v3, CERTU, Version 4.3 du 2 décembre 2016 ;
- + Les différentes notes présentant les évolutions de l'application MapBruit v3.

- + Annexe C : **Equivalence acoustique des séries de matériels**, du rapport « Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement », publié par le ministère et SNCF Réseau en janvier 2006 ;

- + « Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement », publié par le ministère et SNCF Réseau en octobre 2012 ;

- + Norme NF S31-133 « Acoustique – Bruit dans l'environnement – calcul des niveaux sonores » – AFNOR, février 2011 ;

- + Norme NF S 31-130 « Cartographie du bruit en milieu extérieur » – AFNOR, décembre 2008.

2 MÉTHODOLOGIE

2.1 DONNEES D'ENTREE UTILISEES

Les données d'entrée utilisées pour réaliser la révision du classement sonore du réseau ferré sont listées ci-dessous :

- + Le **précédent classement sonore** au format SIG provenant de MapBruit v3.
- + Les **arrêtés de classement en vigueur sur les départements concernés** par l'étude afin de présenter l'évolution du classement sonore (différence de catégorie entre l'ancien et le nouveau classement).
- + Les **données relatives au trafic en 2016** (bases LERINS), réparties par grandes familles de convois (TGV, GL, TER, Fret). On retrouve dans ces données la longueur de chaque train et parfois la vitesse du convoi. **Cette base LERINS ne sera utilisée que pour connaître les matériels circulants et le coefficient de répartition du trafic jour/soir/nuit.**
- + Pour connaître le trafic journalier actualisé et suite à la mise en service récente de la LGV Bretagne – Pays de la Loire, utilisation des données relatives au trafic provenant de la base **BREHAT** pour les mois de juillet, août et septembre 2017. Le mois ayant le trafic le plus majorant sera retenu. Les données de trafic n'étant pas décomposées en jour/soir/nuit, la proportion du trafic LERINS 2016 sera reportée
- + Les informations relatives aux **caractéristiques liées à l'infrastructure** : le type de voie, les vitesses maximales supportées, etc.

- + Les données relatives à la **cartographie du bruit stratégique (CBS)** datant de 2011, qui permettent de connaître la longueur des trains (locomotive + wagons) lorsque celle-ci n'est pas connue depuis l'extraction LERINS. Cette base (relative à la CBS) permet également de connaître directement, lorsque l'émission sonore d'un train n'est pas définie, quels sont les trains équivalents à prendre en compte.

- + 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.

- + Les documents contenant les **nouvelles hypothèses de trafics**.

- + Les **fiches de calcul L_{eq} SNCF Réseau v3**.

- + D'autres données permettant le repérage (Bd topo pour les contours communaux, carte du réseau ferroviaire complet...).

2.2 ETAT DES LIEUX DU CLASSEMENT SONORE DANS LE DEPARTEMENT DE LA SARTHE

Le classement sonore, en version validée sous MapBruitv3, proposé par Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau) en 2009 a été comparé au classement actuellement en vigueur (arrêté préfectoral).

Commune traversée par le tronçon	Numéro de la ligne	Numéro du Tronçon	Débutant	Finiissant	Date du dernier arrêté	Catégorie de classement arrêtée	Catégorie de classement sous MapBruit v3
AZEZE BELLE BOESSE-LE-SEC, CONNERRE, LA CHAPELLE-SAINT-REMY, LA FERTÉ-BERNARD, MONTFORT-LE-GENOIS, SAINT-MARTIN-DES-MONTS, SCEAUX-SUR-HUISNE, SOUMIGNÉ-SUR-MEIVE, TUFFEVAL DE LA CHERONNE	420000	3098	LM DEP 61 (VAL-AU-PERCHÉ)	CONNERRE PK 191+060	18 mars 2016	3	3
CHAMPAGNE, LE MANS, MONTFORT-LE-GENOIS, SAINT-MARS-LA-BRIERE, YVRE-LE-ROUPE	420000	3099	CONNERRE PK 191+060	LE MANS BIF DOCKS PK 208+750	18 mars 2016	3	2
CONLE CRISSE, DOMFRONT-EN-CHAMPAGNE, LA CHAPELLE-SAINT-AUBIN, LA CHAPELLE-SAINT-FRAN, LAMILLESSE, LE GREZ, ROUESSE-MASSE, ROUEZ, SAINT-REMY-DE-SILLE SAINT-SATURIN, SILELE-GUILLAUME, TENINE	420000	3101	LE MANS PTE C PK 214+931	LM DEP 59 (NOUTRE)	18 mars 2016	3	3
LA CHAPELLE-SAINT-AUBIN, LE MANS	420000	3915	LE MANS PLUMANO RD PK 212+500	LE MANS BIF PT PK 214+931	18 mars 2016	3	2
LE MANS	420000	3913-A	LE MANS BIF DOCKS PK 208+750	LE MANS BIF EST PK 210+045	18 mars 2016	3	2
LE MANS	420000	3913-B	LE MANS BIF EST PK 210+045	LE MANS PK 210+980	18 mars 2016	4	3
LE MANS	420000	3914-A	LE MANS PK 210+980	LE MANS BIF OUEST PK 211+920	18 mars 2016	4	3
LE MANS	420000	3914-B	LE MANS BIF OUEST PK 211+920	LE MANS PLUM PK 212+550	18 mars 2016	3	2
BOUER, CHAMPBOND, CONNERRE, DOLLON, LAMNAY, LA VARE, MELÉRAY, MONT MIRAIL, THORIGNÉ-SUR-DUE, VIBRANNE	429000	4088-5	LM DEP 41 (PLESSIS DORIN)	CONNERRE PK 179+605	18 mars 2016	2	2
CONNERRE, MONTFORT-LE-GENOIS	429310	4905	CONNERRE PAC PK 179+605	CONNERRE LINA PK 180+805	18 mars 2016	2	2
ALLONNES, ETIVAL-LES-LEMANNS, LE MANS, SAINT-GEORGES-DU-BOIS	450000	3142-1	MANS DUBOISSIERE PK 214+170	ST GEORGES ETIVAL PK 220+400	18 mars 2016	3	3
ASNIERES-SUR-VEGRE, ANDOISE, ETIVAL-LES-LEMANNS, JUIGNE-SUR-SARTHE, LA SUZE-SUR-SARTHE, LOUJANGE NOVEN-SUR-SARTHE, ROZEZ-SUR-SARTHE, SABLE-SUR-SARTHE, SAINT-JEAN-DU-BOIS, VIVRES-LES-LEMANNS	450000	3142-2	ST GEORGES ETIVAL PK 220+400	SABLE PK 259+933	18 mars 2016	3	3
SABLE-SUR-SARTHE	450000	3143-1	SABLE PK 259+933	SABLE PK 261+800	18 mars 2016	3	3
PINCE PRECIGNE, SABLE-SUR-SARTHE	450000	3143-2	SABLE PK 261+800	LM DEP 49 (MORANNES)	18 mars 2016	3	3
LE MANS	450000	3916-A	MANS BIF OUEST PK 211+980	MANS PLUMS SUD PK 212+550	18 mars 2016	3	3
LE MANS	450000	3916-B	MANS PLUMS SUD PK 212+550	MANS DUBOISSIERE PK 214+170	18 mars 2016	3	3

Tableau comparatif de la catégorie de classement arrêté et sous MapBruit v3 sur le département de la Sarthe

2.3 LIGNES FERROVIAIRES A CLASSER

Les lignes à classer sont celles supportant actuellement un trafic supérieur à 45 trains par jour (marge de 10% par rapport au seuil réglementaire de 50 trains).

2.4 DECOUPAGE EN TRONÇON ACOUSTIQUEMENT HOMOGENE

Les données d'entrées, disponibles pour réaliser la nouvelle base nécessaire au calcul du classement sonore, ont été comparées au précédent classement et ont permis de mettre à jour le découpage en tronçons acoustiquement homogènes.

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 conforme aux recommandations du guide CERTU (250 mètres au minimum), excepté pour les tunnels.

Le découpage des lignes ferroviaires en tronçons acoustiquement homogènes a été réalisé en fonction des paramètres décrits aux points suivants :

2.4.1 Volumes de trafics

Le calcul de la catégorie de classement sonore a été réalisé sur des volumes de trafic projetés à l'horizon 2037. Le recensement étant au préalable réalisé sur la base des volumes de trafic actuels 2017 qui sont issus de la base Bréhat 2017 (base retenue suite à la mise en service récente de la LGV BPL en juillet 2017) sur les mois de juillet, août et septembre en prenant comme trafic le TMLA le plus fort sur les 3 mois.

La répartition du volume de trafic a été faite par type de convoi (catégorie + matériel roulant) et selon les trois périodes réglementaires jour/soir/nuit (6h-18h, 18h-22h, 22h-6h). Les données de trafic de la base Bréhat 2017 n'étant pas décomposées en jour/soir/nuit, la proportion du trafic LERINS 2016 a été reportée (sauf pour les nouveaux tronçons de la LGV où aucune base LERINS n'est encore disponible au moment de l'étude).

Les volumes de trafic projetés à l'horizon 2037 ont été faits sur la base d'hypothèses définies pour les grandes familles de convois (Fret, grandes lignes, TGV, TER) et validées par le comité de pilotage.

2.4.3 Vitesse maximale de circulation

Sur un segment de ligne, il est possible de rencontrer des variations de la vitesse maximale de circulation des trains liés 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* ».

Le projet de relèvement de vitesse de 140 à 160 km/h sur 3 secteurs (du Pk 389+150 au Pk396+450, du Pk 400+970 au Pk 403+144 et du Pk 419+510 au Pk 425+865) de la ligne Rennes-Redon, a été pris en compte.

2.4.4 Nombre de voies et largeur de la plateforme

Sur le réseau ferroviaire BPL étudié, il existe des plateformes à voie unique et des plateformes à double voie.

Le guide du CERTU ne donne de terme correctif à appliquer que pour les tronçons constitués de plus de deux voies. Ainsi le réseau n'a pas été **découpé en fonction de ce paramètre.**

2.4.5 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* ».**

2.4.6 Nature de la superstructure

Le réseau ferroviaire en région BPL 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 2037 et que le réseau devrait être à cette date intégralement équipé de longs rails soudés couplés avec des traverses en béton.

2.4.7 Présence d'appareils de voie et présence de ponts métalliques

On ignore 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.

2.4.8 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**. Les tunnels n'avaient pas été pris en compte dans le précédent classement et ont donc été intégrés au moment de la révision.

2.5 COMPOSITION DES TRAINS CIRCULANT SUR CHAQUE TRONÇON

L'extraction LERINS 2016 a permis de connaître pour chaque tronçon et à chaque passage d'un convoi, le type d'engin circulant ainsi que sa longueur.

Cependant, dans le cas d'une locomotive tractant des wagons Fret ou des voitures voyageurs, seule la locomotive est identifiée avec sa longueur correspondante. Des hypothèses ont donc été nécessaires pour estimer la longueur et le type de wagon/voiture tracté. C'est ce que donne l'étude établie par BruilParif pour le compte de RFF : « Méthode et données de circulation ferroviaire pour la réalisation des cartographies stratégiques du bruit en Ile-de-France ». Ces hypothèses ont été également utilisées en 2011 au moment de la réalisation des Cartographies du Bruit Stratégiques (CBS).

Le champ « *Libelle TCT* » présent dans l'extraction LERINS permet de distinguer les convois HLP (« *Haut-le-pied* ») des convois à charge ou à vide.

2.5.1 Longueur et composition des trains pour chaque grande famille de convois

+ **Pour le Fret :**

L'extraction LERINS ne permet pas d'identifier la longueur du train entier ainsi que le type de wagon utilisé (Wagon Fret freiné fonte, Wagon Fret freiné composite). En effet seule la locomotive tractant les wagons Fret est connue.

Cette question peut être en partie résolue dans le cas où l'on considère que tous les Wagons Fret en service à l'horizon 2037 utiliseront un freinage composite. Cependant et afin de ne pas pénaliser le classement (afin de ne pas sous-estimer la nuisance générale), le freinage des wagons Fret sera indiqué comme étant en fonte pour les calculs de la catégorie de classement.

La longueur retenue pour le Fret sera de la longueur de la locomotive + de 306m (correspondant à 18 wagons), ce qui correspond à la longueur standard utilisée pour la réalisation de la Cartographie du Bruit Stratégique.

Pour les convois Fret HLP, seule la locomotive est prise en compte

3 RESULTATS DE CLASSEMENT SONORE

+ Pour les grandes lignes (GL) :

L'extraction LERINS ne permet pas d'identifier la longueur du train entier ainsi que le type de voitures (corral freiné fonte, Lunea freiné composite). En effet seule la locomotive tractant les voitures est connue.

Cette question peut être en partie résolue dans le cas où l'on considère que toutes les voitures en service à l'horizon 2037 utiliseront un freinage composite. Cependant et afin de ne pas pénaliser le classement (afin de ne pas sous-estimer la nuisance générée), le freinage des voitures sera indiqué comme étant en fonte (VU-VTU) pour les calculs de la catégorie de classement.

La longueur des convois Intercités sera de la longueur de la locomotive + 237m (correspondant à 9 voitures), ce qui correspond à la longueur standard utilisée pour la réalisation de la Cartographie du Bruit Stratégique.

Pour les convois Grandes Lignes HLP, seule la locomotive est prise en compte.

+ Pour les Trains Express Régionaux (TER) :

Les convois TER sont :

- soit composés d'un automoteur électrique ou diesel (comme par exemple un B81500, un X76500...); Dans ce cas, la longueur de l'automoteur est donnée par l'extraction LERINS (par exemple, un X 72500 composée de 3 caisses a une longueur indiquée de 75m)
- soit composés d'une locomotive (par exemple une B815000, une BB67000...) tractant un matériel remorqué. Dans ce cas L'extraction LERINS ne permet pas d'identifier la longueur du matériel remorqué. Le type de voiture utilisé lors du précédent classement est la voiture V2N. La longueur des convois TER sera de la longueur de la locomotive + 104m (correspondant à 4 voitures), ce qui correspond à la longueur standard utilisée pour la réalisation de la Cartographie du Bruit Stratégique.

Pour les convois TER HLP, seul l'automoteur ou la locomotive (sans les voitures) est pris en compte.

+ Pour les TGV :

Les convois TGV (hors ceux circulant sur les nouveaux tronçons de la LGV ouverts en juillet 2019, renseignés comme étant des TGV Atlantique) sont connus dans l'extraction LERINS 2016 et comprennent la longueur du convoi ainsi que le type de matériel TGV utilisé.

+ Pour les infraldivers :

Les convois InfraDivers sont :

- soit composés d'un TGV, soit composés d'un automoteur électrique ou diesel (comme par exemple un B81500, un X76500...); Dans ce cas, la longueur de l'automoteur TGV est donnée par l'extraction LERINS (par exemple, un X 72500 composée de 3 caisses a une longueur indiquée de 75m)
- soit composés d'une locomotive (par exemple une B815000, une BB67000...)

2.5.2 Equivalence sur le matériel roulant

Dans le fichier Excel provenant de l'extraction 2016 LERINS, le champ « Engin de référence » a permis de définir pour chaque convoi les matériels roulants permettant les calculs des niveaux sonores de référence par type de trains.

Cependant, tous les matériels roulants n'étant pas référencés dans la base de calcul des fiches L_{Aeq} et MapBruit v3, il a été nécessaire de leur affecter des équivalences. Ces équivalences sont disponibles 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 », publié par le Ministère (DGITM) et SNCF/RFI en octobre 2012.

Dans certains cas, les matériels ne sont pas référencés dans ce guide ; il faut alors se référer à l'annexe C en fin de version antérieure « Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement », par les mêmes auteurs mais datant de 2006.

3.1 CLASSEMENT SONORE CALCULE

L'application MapBruit v3 étant indisponible au moment de la révision, les calculs de la catégorie de classement ont été réalisés directement sur les L_{Aeq} SNCF Réseau.

Les fiches L_{Aeq} SNCF Réseau ont permis le calcul de la catégorie de classement sonore pour chaque tronçon acoustiquement homogène après avoir renseigné les trafics et la vitesse correspondants pour chaque matériel roulant.

La méthode de détermination des niveaux sonores au point de référence sous MapBruit v3 est la même que sur les fiches L_{Aeq} (pour des voies standard en bon état : LRS sur traverse béton).

Les fiches L_{Aeq} SNCF Réseau qui ont été utilisées pour cette révision sont nommées :

- + « L_{Aeq} SNCF Réseau classique V3 » pour les lignes ferroviaires classiques.
- + « L_{Aeq} SNCF Réseau LGV V3 » pour les lignes ferroviaires à grandes vitesses.

Ces fiches actualisées tiennent compte de l'arrêt du 23 juillet 2013 pour le calcul de la catégorie et intègrent les données d'émissions des matériels roulant datant d'octobre 2012.

Ces fiches ont été renseignées pour chaque tronçon et comprendront les éléments suivants :

- + Identifiant unique provenant de MapBruit v3 (Nom de la fiche L_{Aeq} , Numéro de la ligne, commune(s) traversée(s) par le tronçon avec les pks correspondants, débutant et finissant, vitesse maximale permise sur le tronçon.
- + Répartition du trafic sur les 3 périodes réglementaires jour/soir/nuit en fonction du type de matériel roulant et des vitesses maximales de circulation de chaque type de train sur le tronçon.
- + Extrapolation de ces 3 indicateurs européens sur les 2 périodes L_{Aeq} (6h-22h) et L_{Aeq} (22h-6h) réglementaires, permettant de définir la catégorie sonore des voies par type de train.
- + Résultat du calcul du niveau sonore et indication de la catégorie, pour l'ensemble des trains au point de référence.

Les résultats obtenus ont été comparés à ceux du précédent classement et ont mis en évidence les évolutions présentées ci-après.

Les tronçons précédemment classés et dont le trafic actuel et prévisionnel est inférieur à 45 trains par jour ont été déclassés et sont indiqués « Hors catégorie » dans les tableaux d'évolution du classement.

Les tronçons classés (supérieur à 45 trains par jour) et indiqués « Non classé » dans les cartes et tableaux ont des niveaux sonores de référence Laeq(6h-22h) et Laeq(22h-6h) inférieurs aux seuils de classement présentés en page 3. Cela s'explique par une vitesse de circulation sur le tronçon faible (exemple 60 km/h) ou à des tronçons circulés uniquement par des convois TER peu bruyants.

FICHE DE CALCUL Ligne Ferroviaire Classique

Ligne n° : **429 000** Segment de ligne n° : **31122A** Tronçon n° : **1**

de : **Fin Lign Vn 100 Rennes** à : **Rennes TTE Gare-Thomas**

du km : **327+015** au km : **327+041**

Vitesse maximale permise sur le tronçon (V) : **190 km/h**

Catégorie de classement : **3** Laeq(6h-22h) : **111 dB(A)** Laeq(22h-6h) : **84 dB(A)**

Distance de calcul : **18 m**

1. Date des Lignes : 21.10.2018

Type de train	Modèle	Vitesse maximale du type de train	Vitesse maximale autorisée (V)	Longueur réelle (L)	Longueur standard	Vitesse sur le tronçon	Longueur réelle (L)	Jour (6h-18h)	Solc (16h-22h)	Nuit (22h-6h)	Laeq(6h-22h) (d)	Laeq(22h-6h) (d)
TVV Duplex	US	320	190	180	180	190	180	0,1			43,8	
TVV Atlantique	US	320	190	180	180	190	180	10,1	5,3	1,3	67,3	59,3
TVV Réseau	US	320	190	180	180	190	180	1,9	1,6	0,1		
TVV Brezard	US	320	190	180	180	190	180					
TVV TGVs	US	320	190	180	180	190	180					
TVV SE ou postal	US	320	190	180	180	190	180					
GORAIL/VALU/US/USE	4 voitures (TER)	200	150	150	150	150	150					
GORAIL/VALU/US/USE	7 voitures (TGV)	200	150	150	150	150	150					
LUMEA/BOE (compression)	7 voitures	200	150	150	150	150	150					
WRT/VOZ	7 voitures	140	140	140	140	140	140	11,9	6,5		61,3	61,3
VN	7 voitures	140	140	140	140	140	140					
WRT/BOZ	7 voitures	140	140	140	140	140	140					
BN	4 essieux	160	160	160	160	160	160	1,7	1,4	0,2	53,3	44,4
BN100	3 essieux	160	160	160	160	160	160					
U 21500 (Train Avenue)	US	100	100	100	100	100	100	0,4	0,2		32,7	32,7
X 21000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 22000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 23000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 24000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 25000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 26000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 27000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 28000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 29000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 30000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 31000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 32000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 33000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 34000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 35000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 36000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 37000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 38000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 39000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 40000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 41000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 42000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 43000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 44000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 45000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 46000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 47000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 48000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 49000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 50000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 51000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 52000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 53000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 54000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 55000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 56000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 57000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 58000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 59000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 60000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 61000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 62000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 63000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 64000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 65000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 66000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 67000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 68000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 69000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 70000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 71000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 72000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 73000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 74000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 75000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 76000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 77000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 78000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 79000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 80000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 81000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 82000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 83000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 84000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 85000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 86000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 87000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 88000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 89000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 90000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 91000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 92000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 93000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 94000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 95000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 96000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 97000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 98000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 99000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					
X 100000 (TGV)	US	140	140	140	140	140	140					

Exemple de fiche de calcul Laeq SNCF Réseau

FICHE DE RESULTATS

Ligne n° : **420 000** Segment de ligne n° : **3123** Tronçon n° : **4**

de : **Quingamp** à : **Plouzeau**

du km : **504+031** au km : **531+051**

Catégorie de classement : **4** Laeq(6h-22h) : **69 dB(A)** Laeq(22h-6h) : **69 dB(A)**

1. Date des Lignes : 21.10.2018

Commune(s) concerné(s)

QUINGAMP	du km : 504+031	au km : 505+930
GRACES	du km : 505+930	au km : 508+532
PLOUZEV	du km : 508+532	au km : 511+580
TREGUENUS	du km : 511+580	au km : 514+632
PLOUZEV	du km : 514+632	au km : 514+720
TREGUENUS	du km : 514+720	au km : 519+274
PEDERNEC	du km : 519+274	au km : 519+556
TREGUENUS	du km : 519+556	au km : 519+820
PEDERNEC	du km : 519+820	au km : 519+110
TREGUENUS	du km : 519+110	au km : 519+228
PEDERNEC	du km : 519+228	au km : 519+827
LOUARGAT	du km : 519+827	au km : 524+500
TREGUENUS	du km : 524+500	au km : 527+028
LE VIEUX-MARCHE	du km : 527+028	au km : 531+051

Exemple de fiche de résultat Laeq SNCF Réseau



3.2 CLASSEMENT SONORE RETENU PAR SNCF-RESEAU

Afin de tenir compte de l'incertitude des hypothèses de trafic, une marge de 1,5 dB(A) est prise en compte avant de classer un segment dans la catégorie inférieure.

Ainsi, lorsque les niveaux sonores de référence sont jusque 1,5 dB(A) inférieurs aux valeurs limites supérieures, des valeurs de référence qui font changer de catégorie, c'est la catégorie supérieure la plus bruyante qui est retenue.

Par exemple, le tronçon n°3142-1B produisant un niveau sonore de référence diurne de 72,9 dB(A) et un niveau nocturne de 61,1 dB(A), est classé en catégorie 3 (à cause de la proximité du niveau diurne avec le seuil de 73 dB(A)).

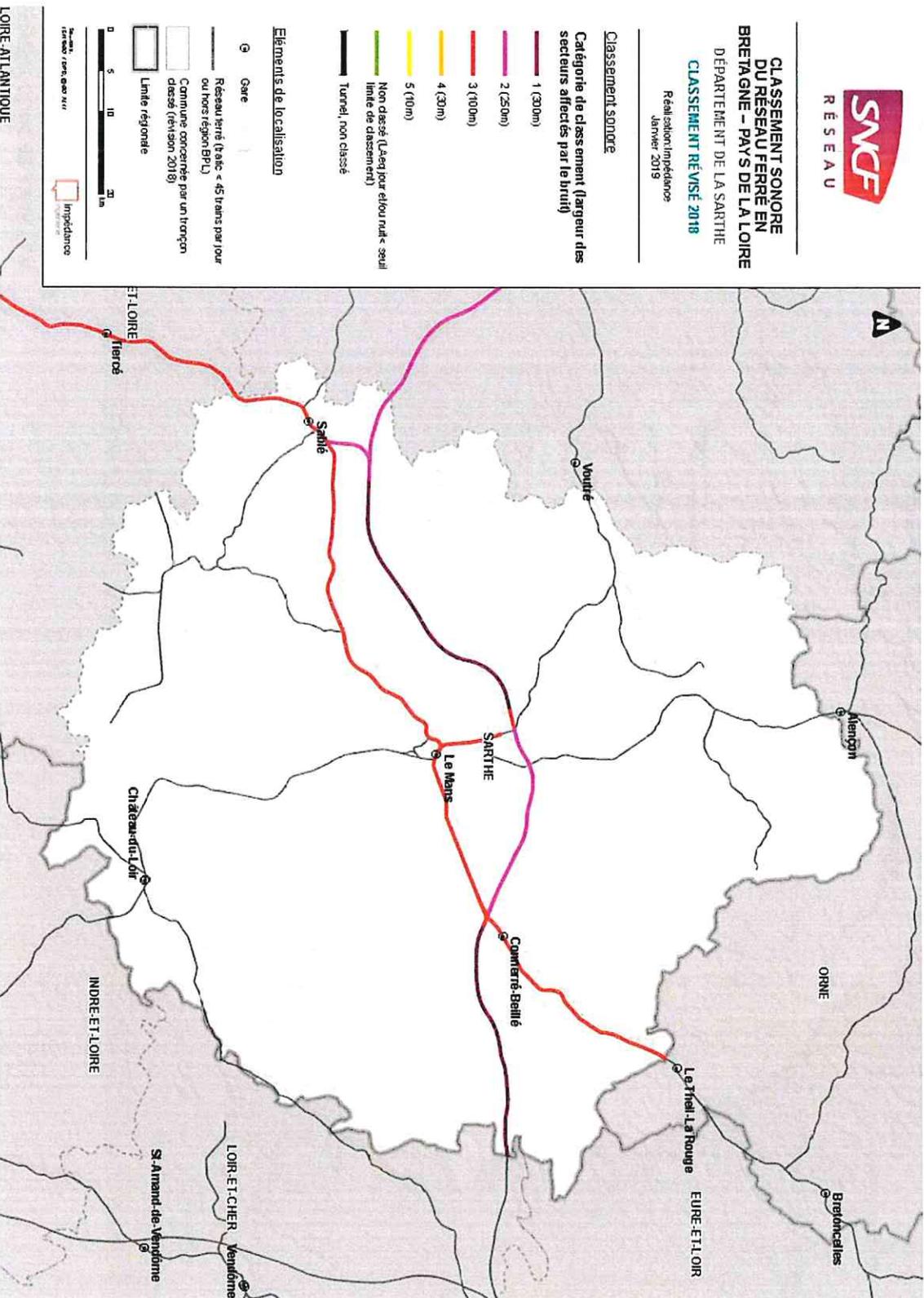
Les tronçons ayant fait l'objet de ce « surclassement » sont listés dans le tableau ci-contre : ils sont rangés par numéros de ligne ferroviaire croissants et avec PK croissants.

Par ailleurs, le tableau des évolutions du classement plus loin au paragraphe 3.6, précise par commune, quels sont les tronçons qui ont fait l'objet de ce surclassement (par le symbole ^ suivant le nom de commune).

Ligne	Tronçon	Commune(s) traversée(s)	PK début	PK fin	LGV	L _{ref} de référence, dB(A) JOUR	NUIT	Catégorie calculée	Critère(s) de surclassement	Catégorie retenue
408000	9010	Aligné, Chantenay-Villedieu, Coulans-sur-Gée, Crammes-en-Champagne, Degré, Fontenay-sur-Vègre, La Quindre, Maignré, Poillé-sur-Vègre, Soullignie-Flacé, Vallon-sur-Gée	28 530	63 793	Oui	80,4	0,0	2	L _{ref} JOUR proche de 81 dB(A)	1
408340	9014	Auvers-le-Hamon, Poillé-sur-Vègre	13 309	17 314	Oui	74,9	0,0	3	L _{ref} JOUR proche de 76 dB(A)	2
408345	9013	Auvers-le-Hamon, Juligné-sur-Sarthe	9 239	13 309	Oui	74,9	0,0	3	L _{ref} JOUR proche de 76 dB(A)	2
429000	4088	Bouffé, Champrond, Conneré, Dollon, Lamnay, Lavaré, Mellerey, Montmirail, Thorigné-sur-Dué, Vihraye	150 894	179 642	Oui	81,0	0,0	2	L _{ref} JOUR proche de 81 dB(A)	1
450000	3142-1A	Allonnes, Etrival-lès-le-Mans, Le Mans, Saint-Georges-du-Bois	210 883	220 388	Non	71,5	59,9	4	L _{ref} JOUR proche de 73 dB(A)	3
450000	3142-1B	Asnières-sur-Vègre, Avoise, Etrival-lès-le-Mans, Juligné-sur-Sarthe, La Saze-sur-Sarthe, Louplande, Noyen-sur-Sarthe, Rozé-sur-Sarthe, Saint-Clean-du-Bois, Voivres-lès-le-Mans	220 388	256 602	Non	72,9	61,1	4	L _{ref} JOUR proche de 73 dB(A)	3

Tronçons ayant fait l'objet d'un classement en catégorie supérieure

3.4 CARTE DU CLASSEMENT SONORE PROPOSE PAR
SNCF-RESEAU SUITE A LA REVISION 2018



3.6 TABLEAU PRESENTANT LES EVOLUTIONS DU
CLASSEMENT SONORE PAR COMMUNE 72

Commune	Ligne	Tronçon acoustiquement homogène	Débutant	Finissant	PK Débutant	PK Finissant	Catégorie de Classement arrêtée	Catégorie proposée par SNCF-Réseau	Evolution de la catégorie
Aigné	Ligne LGV de Connerét à Rennes	Bif Racc Millese (Nord)	Bif Racc Millese (Sud)	Bif Racc La Millese (Sud)	27-535	28-530	/	3	Nouveau tronçon
Aigné ^a	Ligne LGV de Connerét à Rennes	Bif Racc Millese (Sud)	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Sablé	28-530	31-307	/	1	Nouveau tronçon
Allennes ^a	Ligne du Mans à Angers-Maître-École	Le Mans BV	Deb Lim Vitresse 220 Etival	Deb Lim Vitresse 220 Etival	215-082	218-537	3	3	=
Arnières-sur-Vègre ^a	Ligne du Mans à Angers-Maître-École	Fin Lim Vit 160 Etival	Sablé Bif Racc de Juigné	Sablé Bif Racc de Juigné	247-485	248-003	3	3	=
Auvers-le-Hamon	Ligne LGV de Connerét à Rennes	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Auvers	Bif Raccordement Auvers	66-709	69-326	/	2	Nouveau tronçon
Auvers-le-Hamon	Ligne LGV de Connerét à Rennes	Bif Racc Auvers	Lim Dep 53 Val-du-Maine	Lim Dep 53 Val-du-Maine	69-326	74-416	/	2	Nouveau tronçon
Auvers-le-Hamon ^a	Raccordement de Juigné	Bif Ligne 408345 Auvers	Bif Ligne LGV 308 000	Bif Ligne LGV 308 000	13-309	16-068	/	2	Nouveau tronçon
Auvers-le-Hamon ^a	Raccordement de Juigné	Bif Ligne 450 000	Bif Ligne 408 340 Auvers	Bif Ligne 408 340 Auvers	11-980	13-309	/	2	Nouveau tronçon
Avezé	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Lim Dep 61 Val-au-P.	Bif Racc Connerét-Sud	Bif Racc Connerét-Sud	160-907	164-587	3	3	=
Avoise ^a	Ligne du Mans à Angers-Maître-École	Fin Lim Vit 160 Etival	Sablé Bif Racc de Juigné	Sablé Bif Racc de Juigné	243-061	247-485	3	3	=
Avoise ^a	Ligne du Mans à Angers-Maître-École	Fin Lim Vit 160 Etival	Sablé Bif Racc de Juigné	Sablé Bif Racc de Juigné	248-003	250-902	3	3	=
Avoise ^a	Ligne du Mans à Angers-Maître-École	Fin Lim Vit 160 Etival	Sablé Bif Racc de Juigné	Sablé Bif Racc de Juigné	250-976	251-327	3	3	=
Beillé	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Lim Dep 61 Val-au-P.	Bif Racc Connerét-Sud	Bif Racc Connerét-Sud	182-593	184-447	3	3	=
Beillé	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Lim Dep 61 Val-au-P.	Bif Racc Connerét-Sud	Bif Racc Connerét-Sud	184-706	187-388	3	3	=
Boisé-le-Sec	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Lim Dep 61 Val-au-P.	Bif Racc Connerét-Sud	Bif Racc Connerét-Sud	175-934	178-701	3	3	=
Boué ^a	Ligne de Courtrai à Connerét (LGV)	Poste 31 Lim Dep 41	Bif Ligne 408 000	Bif Ligne 408 000	163-594	164-074	2	2	=
Boué ^a	Ligne de Courtrai à Connerét (LGV)	Poste 31 Lim Dep 41	Bif Ligne 408 000	Bif Ligne 408 000	165-068	166-212	2	2	=
Boué ^a	Ligne de Courtrai à Connerét (LGV)	Poste 31 Lim Dep 41	Bif Racc Connerét-Sud	Bif Racc Connerét-Sud	167-078	169-072	2	2	=
Brauns-sur-Gèle ^a	Ligne LGV de Connerét à Rennes	Bif Racc Millese (Sud)	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Sablé	198-586	199-767	/	1	Nouveau tronçon
Champanne	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Bif Racc Connerét-Sud	Champagné	Champagné	199-767	199-767	3	3	=
Champanne	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Champagné	Deb Lim Vit: 140 La Mans	Deb Lim Vit: 140 La Mans	199-767	201-725	3	3	=
Champanne ^a	Ligne de Courtrai à Connerét (LGV)	Poste 31 Lim Dep 41	Bif Ligne 408 000	Bif Ligne 408 000	157-074	159-294	2	2	=
Chantenay-Villedieu ^a	Ligne LGV de Connerét à Rennes	Bif Racc Millese (Sud)	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Sablé	51-215	51-286	/	1	Nouveau tronçon
Chantenay-Villedieu ^a	Ligne LGV de Connerét à Rennes	Bif Racc Millese (Sud)	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Sablé	51-395	59-734	/	1	Nouveau tronçon
Chaufour-Notre-Dame ^a	Ligne LGV de Connerét à Rennes	Limite Dep 53 Voutré	La Millese-1-8atzege	La Millese-1-8atzege	232-996	237-172	3	3	Hors catégorie
Conille	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Bif Ligne 429 000	Poste 71 Montfort	Poste 71 Montfort	+0	2-110	/	2	Nouveau tronçon
Connerét	Ligne LGV de Connerét à Rennes	Bif Ligne 429 000	Bif Racc Connerét-Sud	Bif Racc Connerét-Sud	187-290	191-140	3	3	=
Connerét	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Lim Dep 61 Val-au-P.	Bif Racc Connerét-Sud	Bif Racc Connerét-Sud	177-748	179-642	2	2	=
Connerét ^a	Ligne de Courtrai à Connerét (LGV)	Poste 31 Lim Dep 41	Bif Ligne 408 000	Bif Ligne 408 000	179-317	182-074	2	2	=
Connerét	Raccordement de Connerét-Sud	Bif Ligne 429 000	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Sablé	36-190	41-373	/	1	Nouveau tronçon
Coulans-sur-Gèle ^a	Ligne LGV de Connerét à Rennes	Bif Racc Millese (Sud)	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Sablé	43-647	46-520	/	1	Nouveau tronçon
Crammes-en-Champagne ^a	Ligne LGV de Connerét à Rennes	Bif Racc Millese (Sud)	La Millese-1-8atzege	La Millese-1-8atzege	239-468	243-080	3	3	Hors catégorie
Crisé	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Limite Dep 53 Voutré	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Sablé	31-307	34-103	/	1	Nouveau tronçon
Degré ^a	Ligne LGV de Connerét à Rennes	Bif Racc Millese (Sud)	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Sablé	170-173	174-677	2	2	Hors catégorie
Dollon ^a	Ligne de Courtrai à Connerét (LGV)	Poste 31 Lim Dep 41	Bif Ligne 408 000	Bif Ligne 408 000	225-882	225-996	3	3	Tronçon déclassé
Domfront-en-Champagne	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Limite Dep 53 Voutré	La Millese-La Batzege	La Millese-La Batzege	219-580	220-388	3	3	=
Etival-lès-le-Mans ^a	Ligne du Mans à Angers-Maître-École	Le Mans BV	Deb Lim Vitresse 220 Etival	Deb Lim Vitresse 220 Etival	220-388	221-233	3	3	=
Etival-lès-le-Mans ^a	Ligne du Mans à Angers-Maître-École	Fin Lim Vit 160 Etival	Sablé Bif Racc de Juigné	Sablé Bif Racc de Juigné	59-734	62-680	/	1	Nouveau tronçon
Fontenay-sur-Vègre ^a	Ligne LGV de Connerét à Rennes	Bif Racc Millese (Sud)	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Sablé	17-658	20-538	/	2	Nouveau tronçon
Joué-l'Abbâé	Ligne LGV de Connerét à Rennes	Bif Raccordement RIM	Bif Racc La Millese (Nord)	Bif Racc La Millese (Nord)	9-239	11-880	/	2	Nouveau tronçon
Juigné-sur-Sarthe ^a	Raccordement de Juigné	Bif Ligne 450 000	Bif Ligne 408 340 Auvers	Bif Ligne 408 340 Auvers	250-902	250-976	3	3	=
Juigné-sur-Sarthe ^a	Ligne du Mans à Angers-Maître-École	Fin Lim Vit 160 Etival	Sablé Bif Racc de Juigné	Sablé Bif Racc de Juigné	251-327	256-602	3	3	=
Juigné-sur-Sarthe ^a	Ligne du Mans à Angers-Maître-École	Fin Lim Vit 160 Etival	Sablé Bif Racc de Juigné	Sablé Bif Racc de Juigné	256-602	257-572	3	3	=

^a Commune non traversée par l'infrastructure ferroviaire mais concernée par les secteurs affectés par le bruit situés dans le voisinage de la ligne, dans leur largeur maximale prévue par l'arrêté interministériel mentionné à l'article R. 571-34.
^a Tronçon de la ligne ferroviaire ayant fait l'objet d'un surclassement conformément au § 3.2.

Commune	Ligne	Tronçon acoustiquement homogène	Débutant	Finitissant	PK Débutant	PK Finitissant	Catégorie de classement arrêtée	Catégorie proposée par SNCR-réseau	Evolution de la catégorie
La Bazoge	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement RFM	Bif Racc la Millesse (Nord)	Bif Racc la Millesse (Nord)	244-202	251-777	/	2	Nouveau tronçon
La Chapelle-Saint-Aubin	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Le Mans	Le Mans CR Bif 420/430	Le Mans B5 (Racc. GSV R25)	214+994	215+016	3	3	=
La Chapelle-Saint-Aubin	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Le Mans	Le Mans CR Bif 420/430	Le Mans B5 (Racc. GSV R25)	215+016	217+430	3	3	=
La Chapelle-Saint-Fray	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Limite Dep 53 Vouire	La Millesse-La Bazoge	La Millesse-La Bazoge	224+842	225+852	3	Hors catégorie	Tronçon déclassé
La Chapelle-Saint-Rémy	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Lim Dep 51 Val-au-P.	Bif Racc Combré-Sud	Bif Racc Combré-Sud	187+188	187+290	3	3	=
La Ferté-Bernard	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Lim Dep 51 Val-au-P.	Bif Racc Combré-Sud	Bif Racc Combré-Sud	166+482	171+794	3	3	=
La Guerche *	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement RFM	Bif Racc la Millesse (Nord)	Bif Racc la Millesse (Nord)	251-777	261-351	/	2	Nouveau tronçon
La Millesse	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement RFM	Bif Racc la Millesse (Nord)	Bif Racc la Millesse (Nord)	261-351	271-535	/	2	Nouveau tronçon
La Millesse	Ligne GSV de Combré à Rennes	Limite Dep 53 Vouire	La Millesse-La Bazoge	La Millesse-La Bazoge	219+971	224+842	3	Hors catégorie	Tronçon déclassé
La Millesse	Ligne GSV de Combré à Rennes	Limite Dep 53 Vouire	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Sablé	341-103	361-190	/	3	Nouveau tronçon
La Quinte *	Ligne GSV de Combré à Rennes	Fin Lim V1c 160 Etival	Sablé Bif Racc de Juligné	Sablé Bif Racc de Juligné	227+927	232+625	3	3	=
La Sûre-sur-Sarthe *	Ligne du Mans à Angers-Maître-École	Fin Lim V1c 160 Etival	Bif Racc la Millesse (Sud)	Bif Racc la Millesse (Sud)	159+294	161+296	2	1	Nouveau tronçon
Lamay *	Ligne de Courralain à Combré (GSV)	Poste 31 Lim Dep 41	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Sablé	151+536	163+594	2	1	Nouveau tronçon
Lavardin *	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Racc Millesse (Sud)	Bif Racc 408 000	Bif Racc 408 000	164+074	165+068	2	1	Nouveau tronçon
Lavard *	Ligne de Courralain à Combré (GSV)	Poste 31 Lim Dep 41	Bif Racc 408 000	Bif Racc 408 000	166+212	167+078	2	1	Nouveau tronçon
Lavard *	Ligne de Courralain à Combré (GSV)	Poste 31 Lim Dep 41	Bif Racc 408 000	Bif Racc 408 000	169+072	170+173	2	1	Nouveau tronçon
Lavard *	Ligne de Courralain à Combré (GSV)	Poste 31 Lim Dep 41	Bif Racc 408 000	Bif Racc 408 000	207+575	209+168	3	Hors catégorie	Tronçon déclassé
Le Grez	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Limite Dep 53 Vouire	La Millesse-La Bazoge	La Millesse-La Bazoge	207+628	209+018	2	3	Nouveau tronçon
Le Luart *	Ligne de Courralain à Combré (GSV)	Poste 31 Lim Dep 41	Bif Racc 408 000	Bif Racc 408 000	208+018	210+628	3	3	Nouveau tronçon
Le Mans	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Champagné	Deb Lim V1c 140 Le Mans	Deb Lim V1c 140 Le Mans	210+628	211+078	3	3	Nouveau tronçon
Le Mans	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Fin V1c 220 Le Mans	Bif Racc 561 000	Bif Racc 561 000	210+628	211+078	4	3	Nouveau tronçon
Le Mans	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Bif Ligne 561 000	Le Mans	Le Mans	214+994	215+082	3	3	Nouveau tronçon
Le Mans	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Le Mans	Le Mans CR Bif 420/430	Le Mans CR Bif 420/430	210+988	215+082	3	3	Nouveau tronçon
Le Mans *	Ligne du Mans à Angers-Maître-École	Le Mans BV	Deb Lim V1c 220 Etival	Deb Lim V1c 220 Etival	2+110	2+640	1	2	Nouveau tronçon
Lombon	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Ligne 429 000	Poste 71 Montfort	Poste 71 Montfort	3+997	4+490	1	2	Nouveau tronçon
Lombon	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement RFM	Bif Racc la Millesse (Nord)	Bif Racc la Millesse (Nord)	6+079	6+299	1	2	Nouveau tronçon
Lombon	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement RFM	Bif Racc la Millesse (Nord)	Bif Racc la Millesse (Nord)	8+527	9+209	1	2	Nouveau tronçon
Lombon	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement RFM	Bif Racc la Millesse (Nord)	Bif Racc la Millesse (Nord)	221+233	222+225	3	3	Nouveau tronçon
Louplande *	Ligne du Mans à Angers-Maître-École	Fin Lim V1c 160 Etival	Sablé Bif Racc de Juligné	Sablé Bif Racc de Juligné	46+833	47+707	1	1	Nouveau tronçon
Maillet *	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Sablé	150+994	157+059	2	1	Nouveau tronçon
Montfort-le-Gasnols	Ligne de Courralain à Combré (GSV)	Poste 31 Lim Dep 41	Bif Racc 408 000	Bif Racc 408 000	2+640	3+144	1	2	Nouveau tronçon
Montfort-le-Gasnols	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Ligne 429 000	Poste 71 Montfort	Poste 71 Montfort	3+144	3+997	1	2	Nouveau tronçon
Montfort-le-Gasnols	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement RFM	Bif Racc la Millesse (Nord)	Bif Racc la Millesse (Nord)	4+190	6+079	1	2	Nouveau tronçon
Montfort-le-Gasnols	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement RFM	Bif Racc la Millesse (Nord)	Bif Racc la Millesse (Nord)	6+299	8+527	1	2	Nouveau tronçon
Montfort-le-Gasnols	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement RFM	Bif Racc la Millesse (Nord)	Bif Racc la Millesse (Nord)	191+140	191+901	3	3	Nouveau tronçon
Montfort-le-Gasnols	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Lim Dep 61 Val-au-P.	Bif Racc Combré-Sud	Bif Racc Combré-Sud	191+901	194+046	3	3	Nouveau tronçon
Montfort-le-Gasnols	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Lim Dep 61 Val-au-P.	Bif Racc Combré-Sud	Bif Racc Combré-Sud	182+074	182+931	2	3	Nouveau tronçon
Montfort-le-Gasnols	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Limite Dep 53 Vouire	La Millesse-La Bazoge	La Millesse-La Bazoge	157+059	157+074	2	2	Nouveau tronçon
Montfort-le-Gasnols	Ligne de Courralain à Combré (GSV)	Bif Ligne 429 000	Bif Racc 408 000	Bif Racc 408 000	201+538	204+202	1	2	Nouveau tronçon
Montville-sur-Sarthe	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement RFM	Bif Racc la Millesse (Nord)	Bif Racc la Millesse (Nord)	235+501	243+061	3	3	Nouveau tronçon
Noyen-sur-Sarthe *	Ligne du Mans à Angers-Maître-École	Fin Lim V1c 160 Etival	Sablé Bif Racc de Juligné	Sablé Bif Racc de Juligné	264+085	266+718	3	3	Nouveau tronçon
Pincé	Ligne du Mans à Angers-Maître-École	Fin Lim V1c 220 Sablé	Lim Dep 49 Morannes	Lim Dep 49 Morannes	266+718	266+718	3	3	Nouveau tronçon
Pirnil *	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Racc Millesse (Sud)	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Sablé			1	1	Nouveau tronçon

* Commune non traversée par l'infrastructure ferroviaire mais concernée par les secteurs affectés par le bruit situés dans le voisinage de la ligne, dans leur largeur maximale prévue par l'arrêté interministériel mentionné à l'article R. 571-34.
 ^ Tronçon de la ligne ferroviaire ayant fait l'objet d'un surclassement conformément au § 3.2.



Commune	Ligne	Tronçon acoustiquement homogène		PK Débutant	PK Finissant	Catégorie de Classement arrêtée	Catégorie proposée par SNCF-Réseau	Evolution de la catégorie
		Débutant	Finissant					
Poillé-sur-Vègre ^a	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Racc Millesse (Sud)	Bif Raccordement Sablé	624680	634793	/	1	Nouveau tronçon
Poillé-sur-Vègre	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement Sablé	Bif Raccordement Auvers	634793	664709	/	2	Nouveau tronçon
Poillé-sur-Vègre ^a	Raccordement de Jûigné	Bif Ligne GSV 308 000	Bif Ligne GSV 308 000	164068	174314	/	2	Nouveau tronçon
Préjigné	Ligne du Mans à Angers-Maitre-Ecole	Fin Lim V1c 220 Sablé	Lim Dep 49 Morannes	266778	2694508	3	3	=
Rocé-sur-Sarthe ^a	Ligne du Mans à Angers-Maitre-Ecole	Fin Lim V1c 160 Etival	Sablé Bif Racc de Jûigné	224417	2274927	3	3	=
Rouessé-Vassé	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Limite Dep 53 Voutre	La Millesse-La Baroge	248468	2554534	3	3	Hors catégorie
Rouez	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Limite Dep 53 Voutre	La Millesse-La Baroge	248468	259468	3	3	Hors catégorie
Sablé-sur-Sarthe	Ligne du Mans à Angers-Maitre-Ecole	Sablé Bif Racc Jûigné	Sablé BV	2574572	2584921	3	3	=
Sablé-sur-Sarthe	Ligne du Mans à Angers-Maitre-Ecole	Fin Lim V1c 220 Sablé	Lim Dep 49 Morannes	2614788	2644085	3	3	=
Saint-Aubin-des-Coudrais ^a	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Lim Dep 61 Val-au-P.	Bif Racc Combré-Sud	94209	124181	/	2	Nouveau tronçon
Saint-Corneille	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement RFM	Bif Racc La Millesse (Nord)	2184537	2194580	3	3	=
Saint-Georges-du-Bois ^a	Ligne du Mans à Angers-Maitre-Ecole	Le Mans BV	Deb Lim Vitesse 220 Etival	2324625	2354501	3	3	=
Saint-Jean-du-Bois ^a	Ligne du Mans à Angers-Maitre-Ecole	Fin Lim V1c 160 Etival	Sablé Bif Racc de Jûigné	194406	1984586	3	3	=
Saint-Mars-la-Brière	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Bif Racc Combré-Sud	Champagné	1714794	1754994	3	3	=
Saint-Martin-des-Monts	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Lim Dep 61 Val-au-P.	Bif Racc Combré-Sud	2484080	2464215	3	3	Hors catégorie
Saint-Rémy-de-Sillé	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Limite Dep 53 Voutre	La Millesse-La Baroge	2174430	2194648	3	3	Hors catégorie
Saint-Saturnin	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Limite Dep 53 Voutre	La Millesse-La Baroge	2194648	2194971	3	3	Hors catégorie
Saivigné-l'Évêque	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement RFM	Bif Racc La Millesse (Nord)	124181	124193	/	2	Nouveau tronçon
Seeuze-sur-Huisne	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Lim Dep 61 Val-au-P.	Bif Racc Combré-Sud	1784701	1794738	3	3	=
Sillé-le-Guillaume	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Limite Dep 53 Voutre	La Millesse-La Baroge	2464215	2474575	3	3	Hors catégorie
Sillé-le-Philippe	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Raccordement RFM	Bif Racc La Millesse (Nord)	124181	124193	/	2	Nouveau tronçon
Souigné-Fiacé ^a	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Racc Millesse (Sud)	Bif Raccordement Sablé	414373	434647	3	3	Nouveau tronçon
Souigné-sur-Même	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Lim Dep 61 Val-au-P.	Bif Racc Combré-Sud	1644587	1664482	3	3	=
Tenne	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Limite Dep 53 Voutre	La Millesse-La Baroge	2374172	2384368	3	3	Hors catégorie
Thorigné-sur-Duée ^a	Ligne de Courchalin à Combré (GSV)	Poste 31 Lim Dep 41	Bif Ligne 408 000	1744677	1774748	2	1	Tronçon déclassé
Tuffé Val de la Chéronne	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Lim Dep 61 Val-au-P.	Bif Racc Combré-Sud	1794738	1824593	3	3	=
Vallon-sur-Gée ^a	Ligne GSV de Combré à Rennes	Lim Dep 61 Val-au-P.	Bif Racc Combré-Sud	184447	1844706	3	3	=
Vallon-sur-Gée ^a	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Racc Millesse (Sud)	Bif Raccordement Sablé	464520	464833	3	3	Nouveau tronçon
Vallon-sur-Gée ^a	Ligne GSV de Combré à Rennes	Bif Racc Millesse (Sud)	Bif Raccordement Sablé	474707	514215	3	3	Nouveau tronçon
Vibraye ^a	Ligne de Courchalin à Combré (GSV)	Poste 31 Lim Dep 41	Bif Ligne 408 000	1614296	1614536	2	1	Nouveau tronçon
Voivres-les-le-Mans ^a	Ligne du Mans à Angers-Maitre-Ecole	Fin Lim V1c 160 Etival	Sablé Bif Racc de Jûigné	2244225	2244417	3	3	=
Yvré-l'Évêque	Ligne de Paris-Montparnasse à Brest	Champagné	Deb Lim V1c 140 Le Mans	2044725	2074628	3	3	=

^a Commune non traversée par l'infrastructure ferroviaire mais concernée par les secteurs affectés par le bruit, situés dans la voisinage de la ligne, dans leur largeur maximale prévue par l'arrêté interministériel mentionné à l'article R. 571-34.
^a Tronçon de la ligne ferroviaire ayant fait l'objet d'un surclassement conformément au § 2.

Tableau listant par commune l'évolution du classement sonore ferroviaire dans le département de la Sarthe

Ce tableau permet de distinguer les évolutions du classement sonore (changement de catégorie d'un tronçon de voie, tronçon déclassé, voie nouvelle).
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.

4 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 avec le détail à la commune, au format Excel
- + Le tableau destiné à être annexé aux arrêtés préfectoraux
- + Les cartes du classement sonore au format .pdf

6 CONTRIBUTEURS

AUTEUR	DESCRIPTION
Maitrise d'œuvre	
Maitrise d'ouvrage	 Direction territoriale SNCF Réseau BPL
Destinataire	Préfecture de la Sarthe

5 ANNEXE : LEXIQUE DES ABBREVIATIONS

BPL	:	Bretagne – Pays de la Loire
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 en dB(A)
SIG	:	Système d'information géographique