



Le bruit ferroviaire aux Batignolles

Présentation du 10 octobre 2025

La consultation sur le PPBE



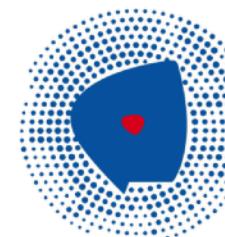
Métropole du Grand Paris

CONSULTATION DU PUBLIC - PROJET DE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT METROPOLITAIN 2025-2029

25
Contributions

22
Participants

Les
Jardins Suspendus des
Batignolles
FNE Paris
FNE Ile de France



Métropole
du
Grand Paris

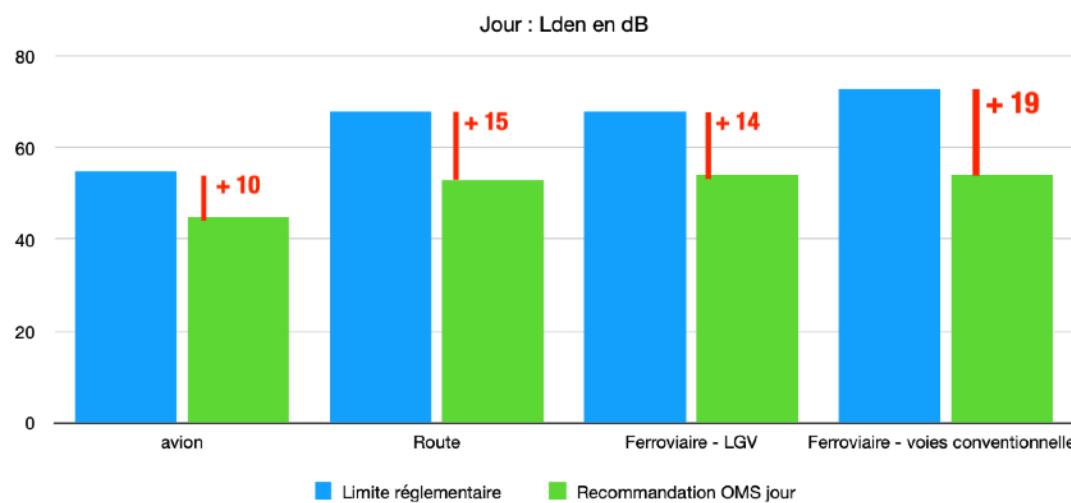
Présentation

Je donne mon avis
Terminé

Étape terminée. Merci à tous d'avoir contribué.

Calendrier Du 19 mai 2025 à 09:00 au 21 juillet 2025 à 18:00

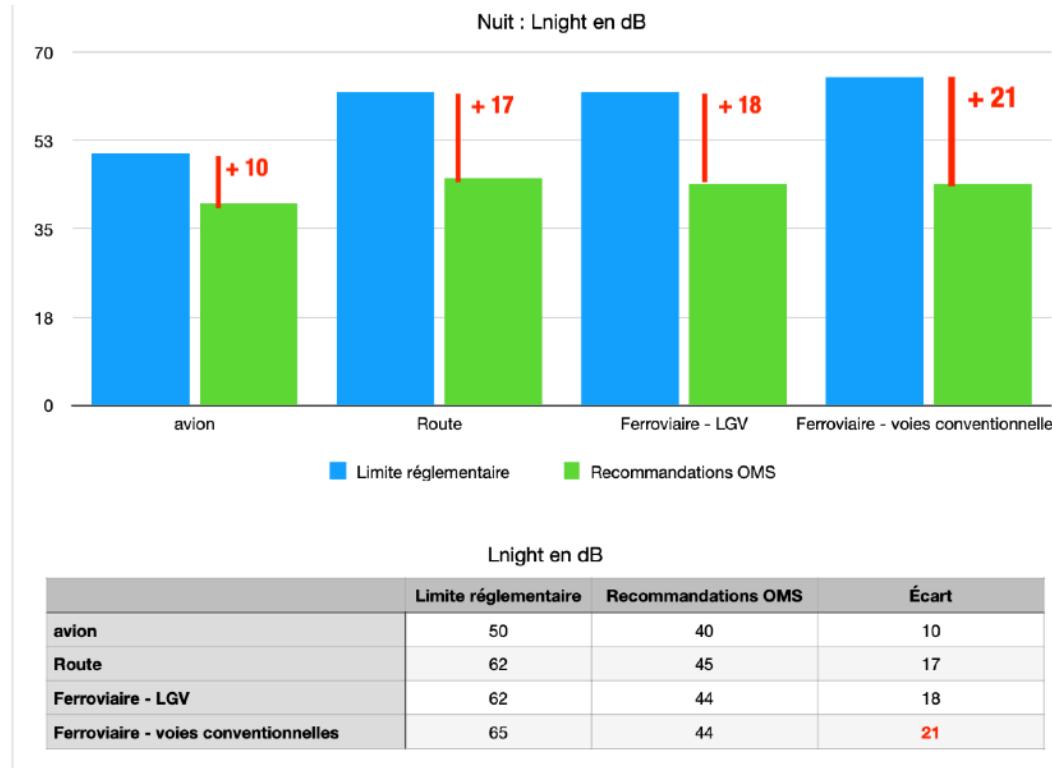
Le cœur du sujet : les recommandations de l'OMS



	Limen réglementaire Lden en dB	Recommandation OMS jour Lden en dB	Écart
avion	55	45	10
Route	68	53	15
Ferroviaire - LGV	68	54	14
Ferroviaire - voies conventionnelles	73	54	19

2006 : seuils réglementaires , 2018 : recommandations OMS

Le cœur du sujet : les recommandations de l'OMS



2006 : seuils réglementaires , 2018 : recommandations OMS

L'évolution des courbes dose - effet de l'OMS

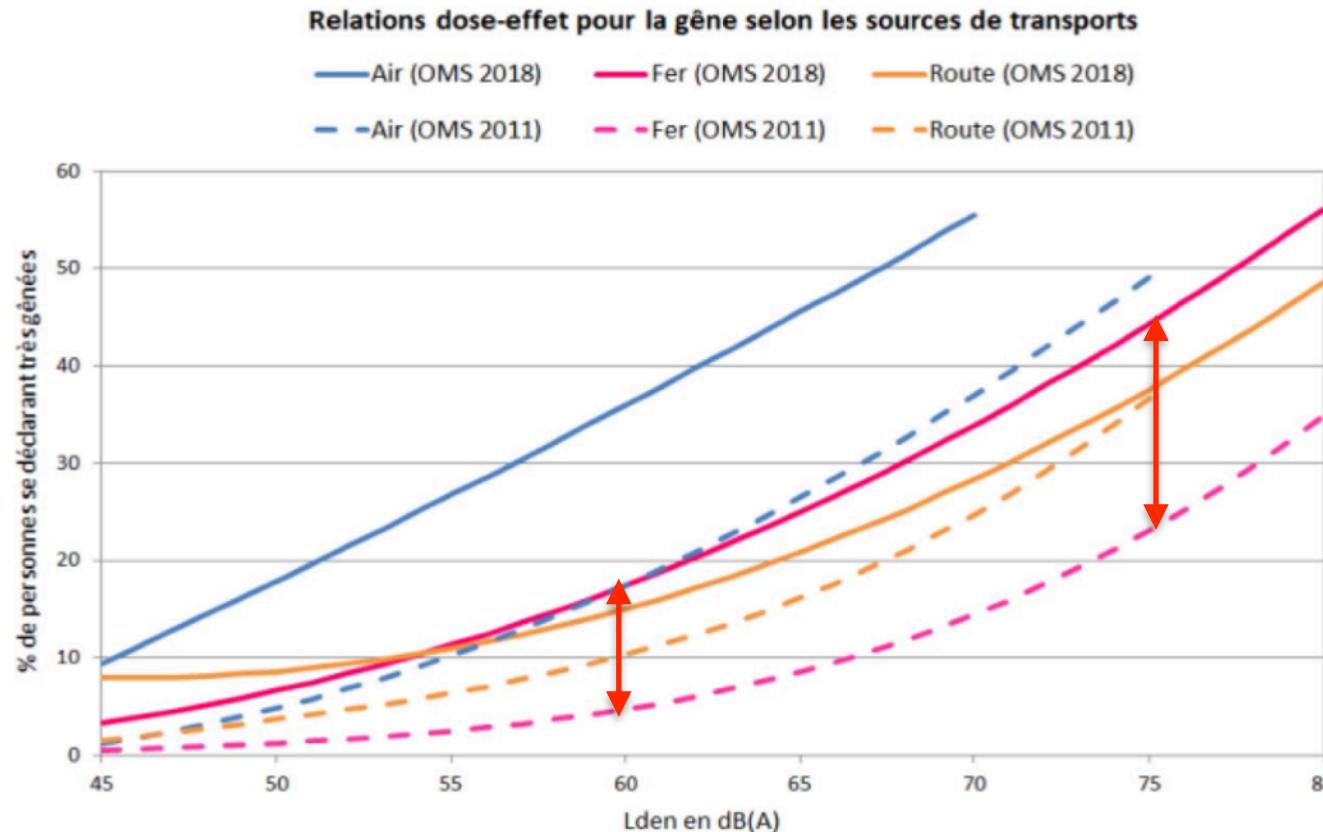


Figure 6a : courbes dose-réponse pour la gêne

Les points positifs du PPBE de la MGP

le PPBE reconnaît que « **les recommandations de l'OMS doivent être considérées comme des objectifs à atteindre pour limiter au maximum les effets néfastes du bruit sur les populations** ».

La Métropole du Grand Paris demande au Conseil National du Bruit de constituer un groupe de travail afin d'envisager **une baisse des seuils réglementaires du bruit ferroviaire**. En effet, ces seuils sont aujourd'hui plus élevés que ceux du bruit routier dont les impacts sanitaires sont plus faibles à niveau sonore équivalent. »

La Métropole soutient le **renforcement des capacités d'étude et d'observation de Bruitparif** sur des sujets tels que le développement de nouveaux outils d'information (e.g. cartes dynamiques du bruit routier, reconnaissance automatique de sources sonores), la récolte de données d'entrée pour la réalisation des cartes stratégiques de bruit, l'élargissement du réseau de stations de mesure du bruit, etc.

bruitparif présente les plages de niveau sonore à partir de 45 dB(A) pour Lden et 40 dB(A) pour Ln dans les cartes de bruit de type A. C'est cohérent avec les recommandations de l'OMS et cela permet de mieux identifier la réalité des populations dont la santé est mise en danger.

Le document est très complet et permet d'identifier réellement la mise en danger de la population pour chaque type de bruit du fait du dépassement des seuils de l'OMS. L'information donnée est au plus près des habitants.

Les points négatifs du PPBE de la MGP

Le changement de méthodologie empêche toute comparaison avec la cartographie précédente et réduit de façon automatique le calcul des populations touchées : divisé par 2?

Il n'y a aucune mesure d'efficacité des actions mises en oeuvre.

Le maquis des différents PPBE applicables à une zone donnée débouche sur des incohérences entre les différents PPBE et une absence de lisibilité pour le public comme pour les non spécialistes.

A titre d'exemple le PPBE ferroviaire de Paris ne mentionne pas les recommandations de l'OMS et se limite à mentionner les points noirs bruit qui ne sont même pas listés sans aborder le concept de zone à enjeu.

Les 14 propositions de l'association Les Jardins Suspendus des Batignolles

Proposition 1 : mentionner un objectif d'atteinte des recommandations de l'OMS en 2040 avec des cibles intermédiaires en 2035 et 2030 pour chacune des sources de nuisances sonores liées aux transports.

Proposition 2 : ajouter un commentaire sur la différence entre les seuils réglementaires et les recommandations de l'OMS et mettre en évidence la différence de traitement exorbitante pour les riverains des voies ferrées conventionnelles. Appeler le législateur à réviser ces seuils dans le sens de l'équité de traitement des populations touchées par les nuisances sonores.

Proposition 3 : mettre à jour la carte des réseaux ferrés en différenciant le souterrain de l'aérien / tranchée ouverte avec une version 2025 et une version 2029.

Proposition 4 : mieux articuler les PPBE des infrastructures ferroviaires avec celle de la Métropole du grand Paris. Préciser ce que la Métropole du Grand Paris a répondu quand elle a été consultée sur le PPBE de la SNCF et de la RATP concernant Paris.

Proposition 5 : compléter la carte des points de mesure permanents du bruit ferroviaire par 5 points de mesure permanente à mettre en place en 2026 sur les faisceaux Saint-Lazare, Montparnasse, Gare du Nord, gare de l'Est, Austerlitz. Le positionnement des points de mesure doit être élaboré en concertation avec les mairies d'arrondissement concernées.

Proposition 6 : transférer les campagnes de mesure du bruit ferroviaire vers Bruitparif pour asseoir leur crédibilité auprès du public, les compléter par les seuils de l'OMS et les rendre publiques.

Proposition 7 : faire une analyse à partir des chiffres en valeur absolue de populations touchées au lieu des % afin de faire ressortir les populations les plus impactées et éviter les biais liés aux %.

Proposition 8 : calculer la part de la baisse des populations touchées par le bruit strictement due à un changement de méthode pour permettre une analyse transparente et crédible des éléments chiffrés. Ajouter une annexe mentionnant les zones à enjeu supprimées du fait du changement de méthode par rapport au PPBE précédent.

Les 14 propositions de l'association Les Jardins Suspendus des Batignolles

Proposition 9 : mettre en cohérence le PPBE de la MGP avec le PPBE ferroviaire du département de Paris échéance 4 2024-2029 concernant le faisceau Saint-Lazare ou JUM 115 en le mentionnant comme zone à enjeu prioritaire.

Proposition 10 : proposer sans attendre au législateur et au régulateur d'aligner les seuils pour le bruit ferré voies conventionnelles sur celui des lignes à grande vitesse et du bruit routier.

Proposition 11 : mettre en place dès 2025 un capteur de mesure permanente du bruit ferré rue de Rome à la hauteur de la rue de la Condamine à titre d'expérimentation avant l'élargissement à tous les faisceaux parisiens.

Proposition 12 :

Nous proposons de modifier le chapitre 4.4 pour ajouter plusieurs éléments d'études utiles :

- Différencier le niveau de « résistance au bruit » apporté selon la typologie du bâtiment : par date (datant d'avant 1945, construit entre 1945 et 2000, ..), typologie (haussmannien, faubourien, moderne, ...), afin de déterminer un critère de différenciation pertinent pour mieux identifier les personnes exposées au quotidien au bruit, notamment dans les « passoires sonores »
- Mesurer les impacts du changement climatique sur les comportements d'aération et d'ouverture de fenêtres : en période de canicules, avec une politique de limitation de la possibilité de mettre en place une climatisation dans les logements, quels moyens de protection sonore deviennent inefficaces, quelles augmentations du bruit réelles atteint-on?
- Concernant les salariés, il faudrait distinguer au moins 2 catégories : salariés travaillant exclusivement en intérieur (ex employés de bureaux), salariés travaillant en extérieur et donc soumis directement au bruit ambiant (ouvriers du bâtiment, livreurs, ..).

Proposition 13 : demander à la région Ile de France, autorité organisatrice des mobilités, de faire publier par les acteurs du ferroviaire une stratégie et une trajectoire de trafic à horizons 2030 et 2040, prenant en compte les investissements actuels et leurs impacts sur les nuisances sonores. Il s'agira d'anticiper et prévenir les nuisance au lieu de les corriger à posteriori ce qui est plus coûteux.

Proposition 14 : diffuser auprès du public parisien le diagnostic acoustique avec les résultats pour le territoire EPT1 Paris afin de permettre un débat éclairé par des données quantifiées.

FNE Paris

Recommandations OMS

Proposition 1 : mentionner un objectif d'atteinte des recommandations de l'OMS en 2040 avec des cibles intermédiaires en 2035 et 2030 pour chacune des sources de nuisances sonores liées aux transports.

Proposition 2 : ajouter un commentaire sur la différence entre les seuils réglementaires et les recommandations de l'OMS et mettre en évidence la différence de traitement exorbitante pour les riverains des voies ferrées conventionnelles. Appeler le législateur à réviser ces seuils dans le sens de l'équité de traitement des populations touchées par les nuisances sonores.

Proposition 3 : mieux articuler les PPBE des infrastructures ferroviaires avec celle de la Métropole du grand Paris. Préciser ce que la Métropole du Grand Paris a répondu quand elle a été consultée sur le PPBE de la SNCF et de la RATP concernant Paris qui ne mentionnent absolument pas les recommandations de l'OMS.

Proposition 4 : proposer sans attendre au législateur et au régulateur d'aligner les seuils pour le bruit ferré voies conventionnelles sur celui des lignes à grande vitesse et du bruit routier.

Mesure

Proposition 5 : compléter la carte des points de mesure permanents du bruit ferroviaire par 5 points de mesure permanente à mettre en place en 2026 sur les faisceaux Saint-Lazare, Montparnasse, Gare du Nord, gare de l'Est, Austerlitz. Le positionnement des points de mesure doit être élaboré en concertation avec les mairies d'arrondissement concernées.

Proposition 6 : transférer les campagnes de mesure du bruit ferroviaire vers Bruitparif pour asseoir leur crédibilité auprès du public, les compléter par les seuils de l'OMS et les rendre publiques.

Méthodologie

Proposition 7 : faire une analyse à partir des chiffres en valeur absolue de populations touchées au lieu des % afin de faire ressortir les populations les plus impactées et éviter les biais liés aux %.

Proposition 8 : calculer la part de la baisse des populations touchées par le bruit strictement due à un changement de méthode pour permettre une analyse transparente et crédible des éléments chiffrés. Ajouter une annexe mentionnant les zones à enjeu supprimées du fait du changement de méthode par rapport au PPBE précédent.

FNE Paris

Spécificité ferroviaire

Proposition 9 : mettre en cohérence le PPBE de la MGP avec le PPBE ferroviaire du département de Paris échéance 4 2024-2029 concernant le faisceau Saint-Lazare ou JUM 115 en le mentionnant comme zone à enjeu prioritaire.

Conclusion spécifique au ferroviaire : L'usage de seuils réglementaires très élevés (+19 dB par rapport aux recommandations de l'OMC) appliqués au PNBF combiné à une approche méthodologique inadaptée à l'habitat parisien (passoires acoustiques mal prises en compte dans le calcul des DALY) permet d'éviter de protéger des nuisances sonores des populations très importantes. Les coûts de cette inaction sont largement documentés dans les travaux de l'Ademe.

Articulation Paris – Région – Métropole

Proposition 10 : demander à la région Ile de France, autorité organisatrice des mobilités, de faire publier par les acteurs du ferroviaire une stratégie et une trajectoire de trafic à horizons 2030 et 2040, prenant en compte les investissements actuels et leurs impacts sur les nuisances sonores. Il s'agira d'anticiper et prévenir les nuisances au lieu de les corriger à posteriori ce qui est plus coûteux

Proposition 11 : développer des plans de prévention du bruit concrets avec des comités bruits locaux pour traiter des bruits de voisinage et routiers locaux.

Proposition 12 : améliorer l'articulation entre les différents niveaux de PPBE, qu'ils soient volontaires ou réglementaires, supprimer toutes les parties qui ne parlent pas du diagnostic ou des actions, ajouter un chapitre mesure d'efficacité territorialisé et la mention systématique des seuils de l'OMS.

Etudes

Proposition 13 :

Nous proposons de modifier le chapitre 4.4 pour ajouter plusieurs éléments d'études utiles :

- Différencier le niveau de « résistance au bruit » apporté selon la typologie du bâtiment : par date (datant d'avant 1945, construit entre 1945 et 2000, ...), typologie (haussmannien, faubourien, moderne, ...), afin de déterminer un critère de différenciation pertinent pour mieux identifier les personnes exposées au quotidien au bruit, notamment dans les « passoires sonores »
- Mesurer les impacts du changement climatique sur les comportements d'aération et d'ouverture de fenêtres : en période de canicules, avec une politique de limitation de la possibilité de mettre en place une climatisation dans les logements, quels moyens de protection sonore deviennent inefficaces, quelles augmentations du bruit réelles atteint-on ?
- Concernant les salariés, il faudrait distinguer au moins 2 catégories : salariés travaillant exclusivement en intérieur (ex employés de bureaux), salariés travaillant en extérieur et donc soumis directement au bruit ambiant (ouvriers du bâtiment, livreurs, ..).

Des questions?

MERCI