



AC2NB siège : (mairie de Noisy-le-Roi) 37 rue André Le Bourblanc 78590 Noisy-le-Roi ;
courriel : ac2nb.bureau@gmail.com, 06 75 617 789

Noisy le Roi le 13 juillet 2022

Monsieur le Ministre ,de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires
Mr Christophe BECHU
246, boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Objet Consultation publique relative au Projet d'arrêté fixant les modalités d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire ouverte du 21/06 au 13/07

L'avis de votre Ministère <https://www.vie-publique.fr/consultations/285450-projet-arrete-pics-de-bruit-ferroviaire-article-90-de-la-loi-lom>

indique simplement la période du 21/06 au 13/07, ce qui implicitement inclut ces dates

Nous n'avons pas pu charger nos observations sur le site web la fonction de chargement de dépôt de message faisant apparaître, et alors seulement, que la limite était 13/07 à 00h00
http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=forum&id_article=2649#mon_ancre

Nous sommes par conséquent contraints de vous transmettre nos observations par courrier ordinaire et nous vous saurions gré de bien vouloir demander à vos services de les prendre en compte

Respectueusement

AC2NB, le Bureau

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique

Arrêté du

fixant les modalités d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire.

NOR : TREP2207202A

Publics concernés : *Entreprises*

Objet : *Établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire prenant en compte des critères d'intensité et de répétitivité des nuisances sonores et prise en compte de zones et de périodes d'exposition plus sensibles.*

Entrée en vigueur : *date de publication*

Notice : *L'article 90 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit que les indicateurs de gêne due au bruit des infrastructures de transport ferroviaire prennent en compte des critères d'intensité des nuisances ainsi que des critères de répétitivité, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel tenant compte notamment des pics de bruit. Le présent arrêté précise les modalités applicables, durant une période d'observation de trois années, d'évaluation des nuisances sonores des infrastructures de transports ferroviaires, visant à quantifier la pertinence technique et fonctionnelle de différents indicateurs de bruit événementiel pour ces infrastructures. Il complète par ailleurs sur la même période d'observation de 3 années, des dispositions en faveur de la prise en compte d'une ambiance sonore dite « très modérée », ainsi qu'une évaluation des niveaux de pression acoustique en soirée.*

Références : *le présent arrêté est pris en application de l'article L.571-10-2 du Code de l'environnement et complète les dispositions prévues à l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures de transport ferroviaire pris en application de l'article R. 571-47 du Code de l'environnement.*

La ministre de la transition écologique,

Le ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports,
La ministre déléguée auprès de la ministre de la Transition écologique, chargée du Logement,

Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et notamment son article 90 ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L.571-9 et suivants, et ses articles R.571-44 et suivants ;

Vu l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires ;

Vu les avis du Conseil National du Bruit en date du 5 octobre 2020 et du 7 juin 2021 ;

Vu les observations formulées lors de la consultation du public réalisée du 18 mai 2022 au 8 juin 2022 inclus, en application de l'article L. 123-9-1 du code de l'environnement ;

Vu l'avis du Conseil National d'Évaluation des Normes en date du ;

Vu la consultation du public réalisée entre le 21 juin et le 13 juillet 2022 ;

Arrêtent :

Article 1^{er} (objet)

Le présent arrêté définit les indicateurs de gêne due au bruit événementiel permettant de rendre compte des pics de bruit liés aux circulations sur les infrastructures ferroviaires, en tenant compte de leur intensité et de leur répétitivité. Il complète par ailleurs la notion d'ambiance sonore définie à l'article 2 de l'arrêté du 8 novembre 1999 susvisé et introduit une évaluation des niveaux de pression acoustique sur la période de 6 heures à 18 heures et sur la période de 18 heures à 22 heures.

Il s'applique :

- du 1^{er} septembre 2022 au 28 février 2023 aux sections de ligne et aux gestionnaires de réseau définis en annexe I, et pour toute autre section par toute partie-prenante souhaitant participer à l'amélioration des connaissances sur les ambiances sonores au droit de ses infrastructures ou de son matériel roulant.

- du 1^{er} mars 2023 au 31 août 2025 à l'évaluation, réalisée en application de l'arrêté du 8 novembre 1999 susvisé, des projets de construction, de modification ou de transformation significative d'infrastructure ferroviaire soumis à la sous-section 2 « Limitation du bruit des aménagements, infrastructures et matériels de transports terrestres » de la section 3, du chapitre 1er du titre VII du livre V du code de l'environnement.

Article 2 (évaluation des niveaux de pression acoustique continu équivalent pondéré A)

Les indicateurs L_f définis à l'article 1^{er} de l'arrêté du 8 novembre 1999 susvisé en application de l'article R.571-47 du code de l'environnement, sont complétés par une évaluation des niveaux de pression acoustique continus équivalents pondérés A pendant la période de 6 heures à 18 heures, noté L_{Aeq} (6 h-18h), et par une évaluation des niveaux de pression acoustique continus équivalents pondérés A pendant la période de 18 heures à 22 heures, noté L_{Aeq} (18h - 22h), correspondant aux

contributions sonores de l'infrastructure concernée sur ces tranches horaires. Les modalités d'évaluation prévues à l'article 1^{er} de l'arrêté du 8 novembre 1999 s'appliquent à ces deux indicateurs complémentaires.

Rappel des préconisations du Conseil national du Bruit avis du 2021-06-07 sur les paramètres structurants des bruits à caractère transitoire

La perturbation sonore générée par un pic de bruit provient notamment des caractéristiques suivantes :

a. la bruyance de l'événement, en relatif à l'environnement sonore général qui influence la perception des pics de bruit. Plus le différentiel de niveau sonore résultant du passage du train par rapport au bruit résiduel² est important et plus la perception augmente. □

Cette dimension est abordée par l'article 4 du Projet d'arrêté, par la proposition de plusieurs variantes d'indicateurs

a) deux indicateurs reflétant le maximum de bruit, l'échelle de temps étant la seconde

L_{pASmax} , niveau de pression acoustique maximum, utilisant la pondération temporelle 'S', évalué sur 1 sec.

$L_{Aeq,1s,max}$ niveau de pression acoustique équivalent continu maximum, évalué sur 1 seconde

ces définitions s'appliquent quasiment à n'importe quelle nature de bruit

b) un indicateur reflétant le niveau de bruit de l'évènement de bruit d'une certaine durée, comme le passage d'un train

$L_{Aeq,T_{evt}}$: niveau de pression acoustique continu équivalent évalué sur la durée T_{evt}

b. la durée de l'événement,

Cette dimension est abordée par l'article 4 du Projet d'arrêté, paramètre T_{evt} □

c. le contenu fréquentiel du bruit comme par exemple la présence plus ou moins forte de basses fréquences dans le signal (caractéristiques des circulations LGV),

Cette dimension n'est pas abordée par le Projet d'arrêté

d. dans certains cas, **l'effet soudaineté** (induit par exemple par les circulations LGV pour les riverains les plus proches).

Cette dimension n'est pas abordée par le Projet d'arrêté

e. Le caractère répétitif de l'apparition des pics de bruit.

Cette dimension n'est pas abordée du tout par le Projet d'arrêté **et ceci apparaît comme une lacune très grave du projet**

Nous proposons de compléter la formule de l'article 4 pour prendre en compte cette dimension, qui est essentielle pour les lignes TRAM ou TRAMTRAIN ou Trains suburbains ou Métro aérien pour lesquels les fréquences de passage de très élevés

f. La période dans le temps de vie d'apparition des pics de bruit liés aux circulations ferroviaires, la sensibilité au bruit ainsi que les effets sanitaires étant variables selon les périodes de présence des personnes à leur domicile.

Cette dimension tout à fait essentielle est abordée de façon simpliste par l'article 3 du Projet d'arrêté ; le Projet d'arrêté prend très mal en compte la notion de "temps de vie" en faisant un amalgame nous proposons que des aménagements sur les plages considérées soient apportés de façon à prendre en compte la nature du transport ou du trafic : service suburbain, service longue distance. **A titre d'exemple les horaires du TRAM13 qui est un service suburbain** distinguent

-phase d'ouverture du service, en pratique 5h30 pour les rames de service/7h00

cette période correspond au temps de vie de fin de la nuit de sommeil

-phase de trafic chargé de déplacements domicile/travail du matin en pratique 7h00/9h00

cette période correspond au temps de vie de mise en route journalier des familles, petit déjeuner, trajets scolaires

-phase de trafic heures creuses en pratique 9h00/17h00

cette période correspond au temps d'activité des personnes en télétravail ou indépendants à domicile ou personnes ayant cessé leur activité professionnelle (environ 30 % de la population dans les Yvelines)

-phase de trafic chargé de déplacements domicile/travail du soir en pratique 17h00/20h00

cette période correspond au temps de vie de relaxation des familles en fin de journée de travail, de travail scolaire à la maison, du dîner familial

cette période de vie est cr

-phase de trafic heures creuses de soirée en pratique 20h00-23h00 qui correspond les vendredi-samedi-dimanche à la convivialité communautaire suivie de la période 23h00-réveil (entre 6h00 et 8h00) du sommeil

g. La présence simultanée de phénomènes vibratoires, entraînant une démultiplication de l'effet ressenti par les populations riveraines du fait d'une double composante acoustique et vibratoire.

Article 3 (ambiance sonore)

Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 2 de l'arrêté du 8 novembre 1999, un critère d'ambiance sonore très modéré est introduit. Une zone est dite d'ambiance sonore très modérée si le niveau de bruit ambiant existant avant la construction de la voie nouvelle, à deux mètres en avant des façades des bâtiments, fenêtres fermées, est tel que :

- L_{Aeq} (6 h-18 h) est inférieur à 55 dB(A),
- L_{Aeq} (18h-22 h) est inférieur à 50 dB(A),
- et L_{Aeq} (22h-6h) est inférieur à 45 dB(A).

il n'y a aucune mention de hauteur de positionnement du point de mesure par rapport à la voie alors que le méthode d'évaluation du niveau sonore de référence d'un système roulant ferroviaire pour l'établissement des cartes de bruit stratégique conformément à ,la révision de la Directive 2015/996 dite CNOSSOS définit un point de référence à 25m du bor de voie et 3,50m de hauteur

Article 4 (indicateurs de pics de bruit)

Afin de quantifier la pertinence technique et fonctionnelle, et leur lisibilité pour le grand public, d'indicateurs de bruit événementiel généré par les circulations de matériel roulant sur les infrastructures de transport ferroviaires, et afin de caractériser la nature événementielle du bruit généré par ces circulations, les indicateurs complémentaires suivants sont évalués :

1°) Pour chaque circulation ferroviaire envisagée, les indicateurs suivants sont évalués avec la pondération fréquentielle A, à 2 mètres en façade de chaque bâtiment ou logement, fenêtres fermées, pouvant être soumis au bruit de l'infrastructure ferroviaire :

- L_{pASmax} : niveau de pression acoustique maximum, utilisant la pondération temporelle « S » slow (=lente) avec une constante de temps de 1 seconde lorsque l'indicateur est mesuré, **article 4 indicateurs de pics de bruit**

1° le choix d'une pondération temporelle S ("Slow") est de façon générale préconisé dans le cas d'un bruit fluctuant ; ce n'est absolument pas le cas pour le passage d'un train qui est un

objet d'une certaine longueur (de 40m à plusieurs centaines de mètres) ; le bruit monte de façon régulière

- $L_{Aeq,1s,max}$: niveau de pression acoustique équivalent continu maximum, évalué sur 1 seconde lorsque l'indicateur est modélisé,
- T_{evt} : la durée de détection de l'évènement sonore lié à la circulation ferroviaire,

la prise en compte de la durée de détection de l'évènement est une idée intéressante ; malheureusement il n'est pas donné de définition de cette notion ; or cette notion est évidemment relative au niveau préexistant de bruit de fond, le pulse de bruit étant perceptible dès que son niveau atteint Bruit de fond +2dB environ; il est alors possible d'obtenir une durée totale d'évènement de bruit entre les deux bornes Bruit de fond+2dB avant le passage et après le passage

cette définition caractérise le temps d'évènement de bruit en tant que phénomène audible par les riverains

cette définition ne peut aucunement s'appliquer au paramètre T_{evt} tel que défini par le Projet d'arrêté, car ce faisant on obtiendrait un niveau de bruit moyenné sur la totalité du temps d'audibilité

le paramètre T_{evt} devrait s'appliquer à une notion du type L_{pASmax} , ou $L_{Aeq,1s,max}$

dans un milieu de bruit très modéré disons 5dB plus bas qu'une zone de bruit modéré (typiquement 45dBAL_{Aeq}), pour une vitesse donnée de système roulant ferroviaire, le bruit va devenir perceptible 5dB "plus vite" soit en prenant une loi en $1/d^2$, alors que le système roulant est à $d^{\text{racine}(2)}$ fois la distance

- $L_{Aeq,T_{evt}}$: niveau de pression acoustique continu équivalent évalué sur la durée T_{evt} ,

la définition ci dessus entre les deux bornes [Bruit de fond+2dB] ne peut aucunement s'appliquer au paramètre T_{evt} tel qu'envisagé par le Projet d'arrêté, car ce faisant on obtiendrait un niveau de bruit moyenné sur la totalité du temps d'audibilité du passage ferroviaire, ce qui pour un milieu Très peu Bruité, commence alors qu'un train monobloc circulant à 100Km/h se trouve à plus de 1100m du riverain

le paramètre T_{evt} devrait s'appliquer à une notion du type entre et supérieur ou égal à les deux bornes [$(L_{pASmax}$, ou $L_{Aeq,1s,max})-2dB$] ou à une durée de l'ordre de 4*temps de défilement de l'ensemble circulant pour les trains de train banlieue de dépassant pas 100m de long (deux blocs ; Dualis monobloc 42m ou biblocs 84m) (les trains classiques longs nécessitant un modèle adapté) soit

-environ 25 secondes à 30Km/h (10secs avant le passage de la tête de train et 10 secs après le passage de la queue du train

-environ 16 secondes à 50Km/h

-environ 12 secondes à 70Km/h

-environ 8 secondes à 100Km/h

- L_{AE} (également parfois noté SEL_A) : niveau acoustique d'exposition. L'indicateur est calculé de la façon suivante : $L_{AE} = L_{Aeq,T_{evt}} + 10\log_{10}(T_{evt}/T_0)$, où $T_0=1s$

le niveau corrigé prend en compte un effet de durée absolue de pulse de bruit mais ne prend en compte aucun effet de répétitivité des pulses de bruit dans le temps ; or dans les schémas de lignes périurbaines la fréquence des passages et le "temps de respiration" entre deux passages est crucial ; il convient de prendre une référence d'intervalle de passage non perturbant, en gros à l'échelle d'une demi-heure, **et d'introduire un terme de fréquence pénalisant les fréquences rapprochées par exemple :**
+10*log(1800/intervalle) ou Intervall est en secondes
soit

delta= 0dB pour un passage toutes les 30 minutes

delta= 3dB pour un passage toutes les 15mn

delta= 8dB pour un passage toutes les 5mn
delta=11dB pour un passage toutes les 2,5mn soit 150 secondes
étant entendu qu'un évènement de passage d'une rame monobloc 4 ou 5 essieux type TramTrain ou TER en environnement de bruit Très modéré (niveau de bruit ambiant de 45dBA) est de 55secs environ à 30Km/h et de 85 secondes à 100Km/h, ce qui signifie que pour un cas type TRAMTRAIN T18 (un passage toutes les trois minutes, le bruit de fond préexistant n'existe que pendant environ 50 secs sur 2,5 minutes)

2°) Pour chacune des trois périodes d'une journée moyenne : Jour (6h-18h), Soirée (18h-22h), et Nuit (22h-6h), les nombres NAX de circulations ferroviaires, conduisant à un dépassement strict de la valeur X du niveau des indicateurs L_{pASMax} ou $L_{Aeq,1s,max}$, $L_{Aeq,Tevt}$, et LAE (ou SEL_A), seront évalués.

On les notera respectivement :

- NAX_ L_{pASMax} ou NAX_ $L_{Aeq,1s,max}$
- NAX_ $L_{Aeq,Tevt}$
- NAX_ LAE (ou NAX_ SEL_A)

Les NAX_ sont évalués à partir de X=50 dB(A), par pas de 2 dB(A).

Les gestionnaires de réseau peuvent également fournir en complément des indicateurs mentionnés au 1°) et 2°), tout autre indicateur, notamment à points, permettant de mieux caractériser le phénomène de soudaineté et de répétitivité du bruit généré par les infrastructures de transport ferroviaire, et permettant d'en faciliter la lecture pour le grand public.

Article 5 (dispositions particulières applicables aux lignes à grande vitesse)

Pour les lignes ferroviaires à grande vitesse, supportant des vitesses de circulation supérieures à 250 km/h, sont également évalués les indicateurs suivants, sur la base de niveaux sonores avec la pondération fréquentielle C :

- L_{Ceq} (6h-18h), L_{Ceq} (18h-22h), L_{Ceq} (22h-6h) pour les niveaux de pression acoustique continus équivalents périodes,
 - L_{pCSMax} , ou $L_{Ceq,1s,max}$ pour les niveaux sonores maxima,
 - $L_{Ceq,Tevt}$ pour les niveaux de pression acoustique continus équivalents évalués sur la durée T_{evt}
 - LCE (ou SEL_C) pour les niveaux acoustiques d'exposition évalués sur la durée T_{evt}
 - NAX_ L_{pCSmax} ou NAX_ $L_{Ceq,1s,max}$
 - NAX_ $L_{Ceq,Tevt}$
 - NAX_ LCE (ou NAX_ SEL_C)
- Les NAX_ sont évalués à partir de X=50 dB(C), par pas de 2 dB(C)

il s'agit d'indicateurs de respect des consignes de conduite qui ont leur utilité pour le pilotage de l'exploitation normale de la ligne

Article 6

La ministre de la transition écologique, le ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports, et la ministre déléguée auprès de la ministre de la Transition écologique, chargée du Logement, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le

La ministre de la transition écologique,

Le ministre délégué auprès de la ministre de
la Transition écologique, chargé des
Transports

Barbara POMPILI

Jean-Baptiste DJEBBARI

La ministre déléguée auprès de la ministre
de la Transition écologique, chargée du
Logement

Emmanuelle WARGON

Projet d'arrêté fixant les modalités d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire

Consultation mise en ligne le

Consultation du au

L'article 90 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit que les indicateurs de gêne due au bruit des infrastructures de transport ferroviaire prennent en compte des critères d'intensité des nuisances ainsi que des critères de répétitivité, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel tenant compte notamment des pics de bruit. Le présent arrêté précise les modalités applicables, durant une période d'observation de trois années, d'évaluation des nuisances sonores des infrastructures de transports ferroviaires, visant à quantifier la pertinence technique et fonctionnelle de différents indicateurs de bruit événementiel pour ces infrastructures. Il complète également l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires sur la même période d'observation de 3 années, par des dispositions en faveur de la prise en compte d'une ambiance sonore dite « très modérée », ainsi qu'une évaluation des niveaux de pression acoustique en soirée.

Le projet d'arrêté fixant les modalités d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire se compose des éléments suivants.

L'article 1 introduit la période d'observation durant laquelle les gestionnaires concernés par les lignes existantes définies en annexe I lors de la première phase de 6 mois, et l'ensemble des gestionnaires concernés par la modification ou la mise en place de nouvelles lignes ferroviaires lors de la seconde phase de 2,5 années, devront renseigner de nouveaux indicateurs de gêne liés au bruit événementiel et compléter les modalités d'évaluation de l'ambiance sonore associés aux indicateurs de gêne existants au titre de l'arrêté du 8 novembre 1999.

L'article 2 définit une nouvelle période de calcul des niveaux de pression acoustique continus équivalents pondérés A, temporairement créée et s'appliquant, sur la première phase de 6 mois, aux infrastructures ferroviaires listées en annexe I, ainsi pour la seconde phase à celles nouvelles ou subissant une modification significative. Il en résulte sur cette période totale de 3 années et

sur ces différentes lignes, un découpage par tranches horaires de 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, pour le calcul des niveaux de pression acoustiques.

L'article 3 crée, pour la période d'observation et les lignes définies à l'article 1, une nouvelle zone d'ambiance sonore à prendre en compte, dite ambiance sonore très modérée. Cette nouvelle zone d'ambiance ne remet pas en cause les modalités de calcul complémentaires inscrites à l'article 2 de l'arrêté du 8 novembre 1999.

L'article 4 définit les nouveaux indicateurs de gêne faisant l'objet d'une évaluation durant les deux phases décrites dans l'article 1. Ces indicateurs sont divisés en deux catégories :

- des niveaux de pressions acoustiques calculés suivant différents critères ;
- des nombres d'évènements ne devant pas excéder certains niveaux de pression acoustiques.

Une certaine liberté est laissée aux gestionnaires de réseaux ferroviaires qui souhaiteraient tester d'autres nouveaux indicateurs, notamment à point pour en permettre l'appropriation par le grand public, durant les deux phases.

L'article 5 ajoute des indicateurs supplémentaires à évaluer pour les lignes à grandes vitesses.

Ce projet d'arrêté fixant les modalités d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire a fait l'objet de deux avis du Conseil national du bruit.

http://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=forum&id_article=2649#mon_ancre

Projet d'arrêté fixant les modalités d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire

Arrêté fixant les modalités d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire

La présente consultation (jusqu'au 13/07 à 00:00) vaut consultation préalable du public en application de l'article L. 120-1 du code de l'environnement.

L'article 90 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit que les indicateurs de gêne due au bruit des infrastructures de transport ferroviaire prennent en compte des critères d'intensité des nuisances ainsi que des critères de répétitivité, en particulier à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel tenant compte notamment des pics de bruit. Le présent arrêté précise les modalités applicables, durant une période

d'observation de trois années, d'évaluation des nuisances sonores des infrastructures de transports ferroviaires, visant à quantifier la pertinence technique et fonctionnelle de différents indicateurs de bruit événementiel pour ces infrastructures. Il complète également l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires sur la même période d'observation de 3 années, par des dispositions en faveur de la prise en compte d'une ambiance sonore dite « très modérée », ainsi qu'une évaluation des niveaux de pression acoustique en soirée.

Le projet d'arrêté fixant les modalités d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire se compose des éléments suivants.

L'article 1 introduit la période d'observation durant laquelle les gestionnaires concernés par les lignes existantes définies en annexe I lors de la première phase de 6 mois, et l'ensemble des gestionnaires concernés par la modification ou la mise en place de nouvelles lignes ferroviaires lors de la seconde phase de 2,5 années, devront renseigner de nouveaux indicateurs de gêne liés au bruit événementiel et compléter les modalités d'évaluation de l'ambiance sonore associés aux indicateurs de gêne existants au titre de l'arrêté du 8 novembre 1999.

L'article 2 définit une nouvelle période de calcul des niveaux de pression acoustique continus équivalents pondérés A, temporairement créée et s'appliquant, sur la première phase de 6 mois, aux infrastructures ferroviaires listées en annexe I, ainsi pour la seconde phase à celles nouvelles ou subissant une modification significative. Il en résulte sur cette période totale de 3 années et sur ces différentes lignes, un découpage par tranches horaires de 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, pour le calcul des niveaux de pression acoustiques.

L'article 3 crée, pour la période d'observation et les lignes définies à l'article 1, une nouvelle zone d'ambiance sonore à prendre en compte, dite ambiance sonore très modérée. Cette nouvelle zone d'ambiance ne remet pas en cause les modalités de calcul complémentaires inscrites à l'article 2 de l'arrêté du 8 novembre 1999.

L'article 4 définit les nouveaux indicateurs de gêne faisant l'objet d'une évaluation durant les deux phases décrites dans l'article 1. Ces indicateurs sont divisés en deux catégories :

- des niveaux de pressions acoustiques calculés suivant différents critères ;
- des nombres d'évènements ne devant pas excéder certains niveaux de pression acoustiques.

Une certaine liberté est laissée aux gestionnaires de réseaux ferroviaires qui souhaiteraient tester d'autres nouveaux indicateurs, notamment à point pour en permettre l'appropriation par le grand public, durant les deux phases.

L'article 5 ajoute des indicateurs supplémentaires à évaluer pour les lignes à grandes vitesses.

Ce projet d'arrêté fixant les modalités d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire a fait l'objet de deux avis du Conseil national du bruit.

Télécharger :

- [Arrêté fixant les modalités d'évaluation applicables à l'établissement d'indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire](#)

Annexe I

Liste des sections de voies concernées durant la période d'observation ouverte
du 1^{er} septembre 2023 au 28 février 2023

Commune concernée	Gestionnaire concerné	Numéro de ligne	Type de site	Zone d'ambiance	Fréquentation estimée (donnée indicative)	Vitesse moyenne ou maximale de circulation
Bois le Roi (77)	SNCF Réseau	830000	Périurbain	Non modérée	150 trains/jour (GL, Banlieue et fret)	Vmax 160 km/h
Herblay (95)	SNCF Réseau	334000	Périurbain	Modérée	240 trains/jour (GL, Banlieue et fret)	Vmax 130 km/h
Villemomblé (93)	SNCF Réseau	957000	Urbain dense	Non modérée	50 trains/jour (fret)	Vmax 90 km/h
Mitry-Mory (77)	SNCF Réseau	229000	Périurbain	Modérée	350 trains/jour (TER, Banlieue, fret)	Vmax 150 km/h
Paris (75)	SNCF Réseau	830000	Urbain dense	Non modérée	700 trains/jour (TGV, grandes lignes, TER, banlieue)	Vmax 100 km/h
Malakoff (92) en amont du technicentre de Chatillon (ancien signal C503)	SNCF Réseau	431000	Urbain dense	Non modérée	200 trains/jour (environ 180 passages de TGV ou TER à vitesse moyenne, et de l'ordre de 20 à 25 TGV en transfert lent voire en stationnement sur voie)	Vmax entre 100 et 150 km/h
Rillieux-la-Pape (69)	SNCF Réseau	886000 et 752330	Périurbain	modérée	130 trains/jour (TGV, grandes	Vmax 160 km/h

		(lignes raccordées)			lignes, TER)	h
Malay-le-Petit / Noé (89)	SNCF Réseau	LGV Paris-Lyon	Rural	Non modérée	220 trains/jour (TGV)	Vmax 300 km/h
Montmeyran (26)	SNCF Réseau	LGV Méditerranée	Rural	Non modérée	110 trains/jour (TGV)	Vmax 300 km/h
Le Teil (07)	SNCF Réseau	Ligne 800000	Urbain	Non modérée	25 trains/jour (fret uniquement) 50 % de nuit et 20 % en soirée)	Vmax 100 km/h
Paris (75)	RATP	Ligne 6 (métro pneumatique sur viaduc)	Urbain dense		804 passages/jour	Vmoy 46 km/h
Créteil (94)	RATP	Ligne 8	Urbain dense		635 passages/jour	Vmoy 50 km/h
Sarcelles (95)	RATP	T5 (Tramway pneumatique)	Urbain dense		404 passages/jour	Vmoy 37 km/h
Asnières-sur-Seine (92)	RATP	T1	Urbain dense		402 passages/jour	Vmoy 32 km/h
Saint-Mandé (94)	RATP	RER A	Urbain dense		711 passages/jour	Vmoy 87 km/h