



Synthèse des observations du public

Projet d'arrêté fixant les indicateurs de gêne due au bruit événementiel des infrastructures de transport ferroviaire prévu à l'article L. 571-10-2 du code de l'environnement en modifiant 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

Une consultation du public a été menée par voie électronique sur le site internet du ministère chargé de l'environnement, sur le projet de texte susmentionné. Cette consultation était ouverte du 21 juillet au 10 août 2026. **Elle a recueilli 13 contributions.**

Le public pouvait consulter le projet d'arrêté et déposer ses commentaires et avis à partir du lien suivant :

<https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/projet-d-arrete-fixant-les-indicateurs-de-gene-due-a3356.html>

Pour rappel, le projet d'arrêté modifie le contenu des évaluations de l'impact acoustique des projets ferroviaires (arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires) pour ajouter 3 nouveaux indicateurs événementiels. Ces indicateurs avaient été recommandés par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), dans son rapport-bilan rédigé à l'issue d'une expérimentation qui s'est tenue entre le 1^{er} novembre 2022 et le 31 octobre 2025. Le rapport a été rédigé avec la collaboration de Acoucité, Bruitparif, France Nature Environnement, SNCF Réseau et la RATP. Il a été présenté au Conseil national du bruit le 9 mars 2026, lequel a formulé un avis favorable à l'unanimité sur ces recommandations.

De manière générale, les observations recueillies sont favorables au projet, et saluent un progrès réalisé dans la prise en compte de l'effet des pics de bruit sur la gêne. Plusieurs observations suggèrent toutefois des évolutions rédactionnelles : elles sont détaillées ci-dessous. Une même contribution peut regrouper plusieurs observations.

I. Suggestions de modifications rédactionnelles

- **Définition de l'indicateur « NAX »**

Une observation indique que la rédaction est compliquée à comprendre : la "valeur X" est utilisée en première page et est définie bien après, en seconde page, ce qui perturbe sa compréhension d'autant que le symbole X est en mathématique plutôt utilisé comme une variable (on comprend donc spontanément qu'il s'agit du $L_{Aeq,1s,max}$ et non d'un seuil fixe). Préciser sa définition dès son usage et/ou changer de lettre faciliterait la compréhension.

Réponse du ministère :

Le X correspond ici précisément à une variable. « NA50 » correspond ainsi au nombre de circulations ferroviaires conduisant à un $L_{Aeq,1s,max} > 50$ dB, « NA55 » au nombre de circulations ferroviaires conduisant à un $L_{Aeq,1s,max} > 55$ dB, etc. La rédaction du projet d'arrêté est donc inchangée.

Deux observations distinctes font remarquer que la phrase « *Les NAX sont évalués à partir de $X=50$ dB(A), par pas de 5 dB(A)* » doit être corrigée, car les NAX sont évalués en dB(c) pour les lignes à grande vitesse.

Réponse du ministère :

Le projet d'arrêté a été modifiée pour retirer la mention (A), et préciser uniquement « dB » sans précision à ce niveau sur la pondération fréquentielle à appliquer.

Une observation constate que la France va être le seul pays à faire figurer des comptages d'événements (NAX) dans ses évaluations de projets, et considère que cela pourrait fragiliser le développement des infrastructures ferroviaires locales et du fret nocturne.

- **Référence aux normes**

Une observation s'interroge sur la nécessité de préciser une référence de date pour norme NF S31-110, et fait le constat que d'autres articles de l'arrêté du 8 novembre 1999 font référence à des normes, sans précision de date.

Réponse du ministère :

Le *Guide relatif au bon usage de la normalisation dans la réglementation* (deuxième édition, juin 2016), [publié par la direction générale des entreprises](#), précise que « *il apparaît préférable d'indiquer la version datée de la norme dont le respect permet de bénéficier de la présomption de conformité* », afin de renforcer la sécurité juridique de l'acte réglementaire.

Les autres normes AFNOR citées dans l'arrêté sont d'application obligatoire (au sens de l'article 17 du décret n° 2009-697 relatif à la normalisation) : la version d'application obligatoire est alors référencée sur le site Légifrance, et il n'est pas nécessaire de les citer dans la réglementation. Ces normes sont alors accessibles gratuitement sur le site de l'AFNOR.

Toutefois, le ministère a pu constater que la norme NF S31-110 citée dans l'arrêté n'était pas d'application obligatoire (bien que le texte de l'arrêté du 8 novembre 1999 suggère que l'application de la définition du LAeq qu'elle contient est obligatoire). Dans la mesure où la définition du LAeq est également contenue dans la norme d'application obligatoire NF S31-010 (version du 1/12/1996, accessible gratuitement sur le site internet de l'AFNOR), le ministère a fait le choix de remplacer la norme mentionnée par la NF S31-010.

En outre, l'arrêté

La même observation fait remarquer que l'article 5 de l'arrêté du 8 novembre 1999, non modifié par le projet, fait référence à la norme NF S 31-057 qui a été annulée.

Réponse du ministère :

Même annulée, la norme continue d'être d'application obligatoire. Elle est à ce titre toujours consultable gratuitement sur le site de l'AFNOR.

- **Coquilles à corriger**

Une observation souligne l'opportunité de corriger une faute d'orthographe dans l'arrêté actuel (oubli d'un s à « pour toute comparaison avec d'autres réglementation »).

Réponse du ministère : La coquille a été corrigée.

II. Mise en œuvre opérationnelle de l'arrêté

- **Mise à disposition d'une base de données de puissances acoustiques**

Une observation s'interroge si les opérateurs mettront à disposition des bureaux d'études une base de données de puissances acoustiques en LAeq,1s,max par fréquence en fonction des types de trains, des voies et des vitesses.

Réponse du ministère :

Les opérateurs doivent déjà mettre à disposition des maîtres d'ouvrage les bases de données des signatures acoustiques nécessaires à l'évaluation des niveaux de pression acoustique continus équivalents pondérés A LAeq. Le projet d'arrêté ne change pas la situation existante.

- **Clarification du contenu attendu des études d'impact**

Une observation fait remarquer que les articles 2, 3 et 4 et 6 de l'arrêté du 8 novembre 1999 ne mentionnent que les indicateurs de gêne ferroviaire If, et estime qu'il semble opportun de clarifier que les indicateurs de bruit événementiel doivent être clairement explicités dans les études.

Une autre observation appelle à préciser que les indicateurs de bruit événementiel sont à estimer sur les périodes de référence 6h-22h et 22h-6h en cohérence avec l'estimation des indicateurs de gêne due au bruit d'une infrastructure ferroviaire.

Réponse du ministère :

Il est proposé de modifier le projet d'arrêté pour faire mention des indicateurs de bruit événementiel dans l'article 6 de l'arrêté du 8 novembre 1999. Cette mention permet de clarifier que les indicateurs devront être calculés pour une journée représentative du trafic, sur le modèle du travail déjà fait pour les indicateurs de gêne If définis dans l'arrêté actuel.

- **Conditions de mesures des indicateurs**

Une observation indique que tous les niveaux sonores devraient être étudiés en conditions réelles par tous temps, à zéro mètre et fenêtres ouvertes de toutes structures à usage d'habitation ou de travail.

Réponse du ministère :

Comme indiqué dans la rédaction initiale de l'arrêté du 8 novembre 1999, il suffit de retrancher 3 dB(A) pour retrouver la valeur mesurée au niveau de la façade, dans le plan d'une fenêtre ouverte, dans les mêmes conditions de trafic. En effet, l'évaluation à 2 mètres en avant de la façade des bâtiments, fenêtres fermées, qui correspond à la méthode historique nationale dite « NMPB », prend en compte une réflexion de l'onde sonore sur la façade. La prise en compte de cette réflexion revient à doubler l'énergie sonore à 2 mètre en avant de la façade, ce qui correspond à un écart de 3 dB(A) avec une méthode « à zéro mètres, fenêtre ouverte » (comme c'est le cas par exemple dans la norme CNOSSOS utilisée pour les cartes stratégiques de bruit).

- **Périmètre d'application de l'arrêté**

Une observation estime que l'arrêté doit s'appliquer à toutes les infrastructures, nouvelles ou anciennes.

Réponse du ministère :

Conformément à l'article L. 571-10-2 du code de l'environnement, l'arrêté complète les indicateurs de gêne due au bruit des infrastructures de transport ferroviaire utilisés, à travers la définition d'indicateurs de bruit événementiel tenant compte notamment des pics de bruit. Toutefois, l'article L. 571-9 du même code limite la portée des prescriptions applicables aux infrastructures nouvelles et aux modifications ou transformations significatives d'infrastructures existantes.

- **Définition de niveaux maximaux diurnes et nocturnes**

La même observation souhaiterait que des niveaux maximaux diurnes et nocturnes soient fixés dans le prochain arrêté afin de protéger la santé des riverains des infrastructures ferroviaires.

Réponse du ministère :

Le législateur a limité le périmètre de l'arrêté aux modalités d'évaluation des nuisances sonores des transports ferroviaires, sans fixer de seuils.