

Réglementation des contraintes vibratoires liées au transport ferroviaire

15^e législature

Question écrite n° 04240 de Mme Nathalie Delattre (Gironde - RDSE)

publiée dans le JO Sénat du 05/04/2018 - page 1592

Mme Nathalie Delattre expose à Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports la nécessité de prendre en compte les contraintes vibratoires liées au trafic ferroviaire et à l'environnement direct des voies. Lors des passages des trains, des contraintes vibratoires s'ajoutent aux contraintes sonores traditionnelles. Ces vibrations engendrent un rayonnement acoustique des parois de bâtiments situés à proximité, souvent dénoncé par les riverains. Aussi, les contraintes vibratoires mécaniques liées au trafic ferroviaire présentent de nombreux désagréments au sein de la zone environnante tels que la gêne provoquée au sein de la population, l'endommagement des structures des bâtiments et la fragilisation des équipements sensibles.

Or, contrairement aux contraintes sonores, les contraintes vibratoires n'ont pas été prises en compte dans la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit dont les dispositions ont été depuis lors codifiées dans le code de l'environnement aux articles L. 571-1 et suivants en 2000. L'étude réalisée par SNCF Réseau en octobre 2015 souligne que malgré les modifications apportées par la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement : « en France, il n'existe pas de texte réglementaire fixant des seuils de niveaux vibratoires à ne pas dépasser au voisinage d'une voie de chemin de fer. ». Pourtant, de telles normes existent déjà dans d'autres domaines comme l'illustre la circulaire du 23 juillet 1986 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées.

Dès lors, elle demande d'une part si le Gouvernement entend faire évoluer la réglementation quant aux normes applicables aux vibrations en matière ferroviaire afin de lutter contre l'ensemble des nuisances provoquées par les transports terrestres. D'autre part, elle l'interpelle sur la nécessité de définir, de mesurer et de retranscrire la notion de « ressenti » des riverains comme le Gouvernement l'a évoqué en réponse aux sollicitations de parlementaires à ce sujet.

Réponse du Ministère auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports

publiée dans le JO Sénat du 28/02/2019 - page 1158

Les vibrations engendrées par les infrastructures de transport ne font l'objet d'aucune réglementation européenne, la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002, transposée en droit français, se limitant à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement. Ainsi, contrairement aux nuisances sonores, aucune réglementation n'existe pour encadrer les vibrations qui sont susceptibles d'être produites par les transports terrestres. L'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) indique en effet que peu de données existent sur les vibrations engendrées par les infrastructures de transport. En outre, celles-ci sont particulièrement complexes à anticiper dans un bâtiment car fortement variables en fonction de la vibration émise et propagée, de la nature

et de l'état des sols et de la construction. Enfin, les vibrations dans les bâtiments peuvent être perçues et ressenties de manière très diverses par les occupants. Ces constats ne peuvent conduire en l'état à une évolution de la réglementation actuelle sur le sujet. Pour autant, dans le cadre des travaux de modernisation et de développement du réseau ferré national, le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire, SNCF Réseau, s'attache à mettre en œuvre, dans la mesure du possible et pour les situations le justifiant, les dispositifs permettant de limiter les vibrations à la source et leur transmission dans l'environnement. SNCF Réseau s'attache ainsi à prévenir le dommage des biens et à réduire l'exposition des individus aux nuisances vibratoires. Sur ces deux aspects, SNCF Réseau s'inspire de certains textes et de certaines normes applicables à d'autres domaines. Pour la détermination des dommages aux biens, la circulaire du 23 juillet 1986 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées sert couramment de référence. Celle-ci ne précise en revanche pas de valeur caractérisant une vibration par rapport à une échelle de gêne. Pour la détermination des perceptions par les personnes, la norme ISO 2631 « Estimation de l'exposition des individus à des vibrations globales du corps et à des chocs dans les bâtiments » peut faire référence. Pour autant, la norme ISO 2631-2 version 2003 ne fixe pas de valeurs seuils. Pour leur part, les émissions sonores liées aux infrastructures ferroviaires sont encadrées par l'arrêté du 8 novembre 1999. Ce dernier fixe notamment les valeurs des niveaux sonores maximaux admissibles d'un indicateur de bruit, correspondant au cumul de l'énergie acoustique de l'ensemble des passages des différents trains sur une période donnée, en fonction de la nature des bâtiments concernés. Pour autant, des attentes croissantes s'expriment pour que soit prise en compte la notion de « pics de bruit » via des indicateurs dits « événementiels », qui seraient davantage représentatifs de la gêne réelle vécue et du ressenti des riverains des infrastructures ferroviaires. L'intégration de ces indicateurs au sein de la réglementation relative aux nuisances sonores des infrastructures ferroviaires a fait l'objet d'un rapport du Gouvernement remis au Parlement le 19 décembre dernier. Il rappelle la nécessité de disposer de bases scientifiques solides et consensuelles, avant d'envisager toute évolution réglementaire en la matière, que ce soit sur l'évaluation de l'impact de court terme des nuisances sonores sur la santé des riverains exposés ou sur la définition des indicateurs événementiels au vu de la diversité des pratiques actuelles et de la grande variabilité des résultats selon la méthodologie employée. La démarche en cours sur les deux lignes à grande vitesse Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes, et qui vise à apporter des réponses concrètes aux situations difficiles rencontrées localement, pourra également apporter des éléments permettant de nourrir la réflexion.