

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Retiré

AMENDEMENT

N° CD2775

présenté par

M. Barrot, M. Houlié, Mme Rossi et Mme Colboc

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 28 TER, insérer l'article suivant:**

La section 3 du chapitre I^{er} du titre VII du livre V du code de l'environnement est complétée par un article L. 571-10-... ainsi rédigé :

« *Art. L. 571-10. -...* Les nuisances environnementales générées par les vibrations que la réalisation ou l'utilisation des infrastructures de transport ferroviaires provoquent à leurs abords font l'objet d'une évaluation et de la détermination d'une unité de mesure spécifique.

« L'État engage une concertation avec l'ensemble des parties prenantes pour définir, d'ici 2020, les méthodes d'évaluation des nuisances vibratoires mentionnées au premier alinéa, d'en déterminer une unité de mesure spécifique, de fixer des seuils de vibration aux abords des infrastructures ferroviaires ainsi que de déterminer les responsabilités de chacune des parties prenantes. Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement, du logement et de l'urbanisme précisera les modalités de la concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

« A l'issue de la concertation, par un autre arrêté conjoint des mêmes ministres, les méthodes d'évaluation, l'unité de mesure et le seuil des nuisances vibratoires mentionnées au premier alinéa du présent article seront précisées. Les responsabilités de chacune des parties prenantes seront aussi déterminées. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La communauté scientifique a des difficultés à définir une norme de mesure des vibrations et du bruit soldien dans les bâtiments aux abords des infrastructures de transport ferroviaire. Les seuils limites vibratoires actuellement employés sont fondés sur l'expérience des gestionnaires d'infrastructures et, par analogie, sur le seuil de risque précisé par la circulaire du 23 juillet 1986 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

La création d'infrastructure nouvelle, ainsi que la modification ou transformation significative d'une infrastructure existante, au sens de l'article L. 571-9 du Code de l'environnement, sont assujetties à la réalisation d'une étude d'impact. Dans ce cadre, la gêne occasionnée par les vibrations de la réalisation et de l'utilisation de ces infrastructures est prise en compte. En revanche, lorsque le matériel roulant est remplacé ou que le changement de l'offre de transport est imposé, la gêne occasionnée par l'utilisation de l'infrastructure de transport ferroviaire ne fait l'objet d'aucune évaluation préalable.

Le présent amendement vise donc à combler l'absence de réglementation spécifique. La concertation des parties prenantes est indispensable (constructeur de matériel roulant, autorité organisatrice, exploitants, gestionnaire d'infrastructure, acteur territorial réseaux concessionnaires, constructeur de bâtiment) (i) à la définition d'une unité de mesure spécifique aux vibrations et bruits solidiens et (ii) à la fixation de seuils de vibration aux abords des infrastructures ferroviaires (limite de propriété) à prendre en compte lors de la conception, l'étude et la réalisation des infrastructures, ainsi que lors du renouvellement du matériel roulant ou lors du changement de l'offre de transport. La responsabilité des divers acteurs doit aussi être repositionnée dans le débat public. En effet, un exploitant ou un gestionnaire d'infrastructure peut se voir incriminé alors qu'aucune modification n'a été effectuée sur son infrastructure à maintenance équivalente. L'aggravation de la situation peut provenir de la création d'une liaison vibratoire suite à des travaux de voirie, à des fondations d'immeuble reposant sur des sols « durs » partagées avec l'infrastructure, à la modification des fréquence de résonance du gros œuvre et second œuvre d'un bâtiment ou d'une déviation de la nappe phréatique conductrice des niveaux de vibrations dans les bâtiments proches voire éloignés (300m de l'infrastructure), etc. Dans les expertises techniques, de nombreuses causes exogènes au « système transport » sont souvent identifiées comme facteur déclenchant d'une plainte ou une nuisance d'une situation jugée « jusque-là supportable » par le plaignant.

De même, il est à rappeler qu'un accroissement significatif de plaintes concernant les vibrations émises est apparu dans les années 80/90. Cette augmentation n'a pas pour origine une dégradation importante de la qualité des infrastructures mais, elle traduit plutôt, la variation de la sensibilité des riverains (multi - exposition, cumul des niveaux au cours d'une journée, effet socio - culturel, dégradation du cadre de vie, etc.). Ce constat qualitatif est, de plus, renforcé par le fait que les gabarits enveloppes des niveaux vibratoires (mini - maxi) et de bruit réémis relevés, depuis une cinquantaine d'année, dans les appartements des riverains habitant le long d'infrastructures ferroviaires, présentent un écart important de plus de 30dB. Ceci illustre bien le caractère subjectif de la plainte et la nature diverse des conditions environnementales en urbain dense (nature du bâti, fondations, cavités, stratification du sol, réseaux concessionnaires, résonance du gros œuvre, du second œuvre, etc.). Les plaintes ne résultent donc pas d'un dépassement d'un seuil limite admissible, scientifiquement établi, mais de l'aggravation d'une situation « jugée jusque-là supportable » par le riverain.