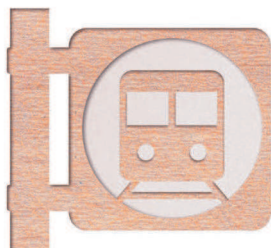


Transports ferroviaires et vibrations

Faisons appliquer les textes

Si la pollution sonore des voies ferrées est mal encadrée en France, elle peut espérer une avancée au travers de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) votée le 24 décembre 2019. En effet, les articles 90 et 91 de cette loi prévoient la prise en compte des pics de bruit et des vibrations comme nouveaux indicateurs de gêne. Encore faut-il que cette loi soit traduite dans des textes d'application.



L'article 90 vient de bénéficier d'un arrêté qui prévoit de mener une étude de trois ans pour valider, ou pas, les pics de bruit comme indicateur de gêne. Il est regrettable qu'il n'ait pas été prévu la publication simultanée d'un autre arrêté permettant l'étude conjointe des vibrations, dont les effets sont importants sur la santé des riverains. Dans un avis rendu public, le 7 juin 2021, le Conseil national du bruit reconnaît la « *démultipliation de l'effet ressenti (...) du fait d'une double composante acoustique et vibratoire* ». En d'autres termes, l'effet sonore issu des vibrations, appelé « bruit solidien », amplifie le bruit propagé dans l'air.



Développement d'un quartier de banlieue au bord d'une voie ferrée © MAARR.

L'article 91 de la LOM prévoyait une avancée majeure qui se fait toujours attendre : en effet, le phénomène vibratoire aurait dû se voir doter, au 31 décembre 2020, d'un seuil que les opérateurs doivent respecter, comme c'est déjà le cas pour le bruit. Il est urgent de rappeler que les riverains de voies ferrées sont démunis face aux vibrations, car ces dernières nécessitent un traitement à la source et, surtout, une réglementation qui n'existe pas en France.

MAARR, association de riverains de voies ferrées, réclame que soit appliqué le seuil recommandé par la Commission européenne (66 dB vibratoires au sein des habitats) avec une prise en compte des pics de vibrations. Les avancées réglementaires qui seront obtenues pour le bruit aérien doivent toujours profiter au bruit solidien et permettre, ainsi, à l'État d'avancer plus vite.

Depuis plus de cinquante ans, la France travaille sur le phénomène vibratoire. Des lois ont été votées, puis abrogées. Les études s'accumulent. Certains pays européens et la Suisse ont déjà mis en place une réglementation. Aujourd'hui, la France a le devoir de se montrer **ambitieuse**, car l'Europe a besoin d'harmoniser son cadre réglementaire. À l'aube du Grand Paris, la France a, surtout, le devoir de se montrer **responsable** car les riverains de voies ferrées sont légitimes à revendiquer le droit de vivre dans un environnement sain.

Certains opérateurs disent prendre en compte la pollution vibratoire dans leurs projets sans qu'aucune norme ne s'applique en France. Cet élan reste toutefois fragile et obscur quant aux seuils retenus et aux solutions préventives sélectionnées.

Avec le phénomène vibratoire, le gouvernement français a l'occasion de montrer qu'il est capable d'être leader sur un sujet environnemental.

Il ne manque plus que la volonté pour ce faire.

Association MAARR



Mouvement associatif anti-nuisances des riverains du RER A

Association créée en 2018

Membre de BruitParif et du réseau FNE Ile-de-France

association.maarr@gmail.com

Page Facebook : MAARR

Pétition en ligne : « MAARR des nuisances du RER A1 » sur la plateforme Change.org

En 2019, MAARR participe à l'étude acoustique et vibratoire du CSTB sur Chatou-Le Vésinet ainsi qu'au projet de loi d'orientation des mobilités (LOM).

En 2021, MAARR témoigne devant le CNB (Conseil national du bruit).