



3003 Berne BAV ;

POST CH SA

Envoi en pièce jointe

Cercle Bruit Suisse
c/o Service de l'environnement du canton de Fri-
bourg
Mme Béatrice Balsiger

référence du dossier : BAV-522.300-1/8

Affaire à traiter :

Votre signe :

Ittigen, le 12 juin 2024

Bruit ferroviaire - grandes différences entre les émissions fixées et les émissions effectives

Chère Madame Balsiger, Mesdames et Messieurs,

Les nouvelles zones à bâtir, l'aménagements de zones à bâtir et les permis de construire doivent respecter les prescriptions en matière de bruit. Celles-ci sont régies par les arts. 29 à 31 de l'OPB¹. Les demandes de permis de construire doivent démontrer que les nouveaux locaux à usage sensible au bruit respectent les valeurs limites de planification et d'immissions fixées dans l'annexe 4 OPB. Les calculs nécessaires à cet effet se basent, pour le bruit ferroviaire, sur les [émissions fixées](#)² telles qu'elles sont représentées dans le géoportail de la Confédération. Celles-ci sont fixées de manière juridiquement contraignantes dans le cadre de l'assainissement du bruit ou de projets d'extension de l'infrastructure.

Le géoportail de la Confédération présente également les [émissions effectives](#)³.

Sur divers tronçons ferroviaires, les *émissions fixées* s'écartent considérablement et durablement des *émissions effectives*. Il s'agit principalement de cas où les émissions effectives sont *inférieures* aux émissions fixées. Sur certains tronçons, même avec une forte augmentation du trafic ou des vitesses nettement plus élevées, le niveau de bruit défini ne serait pas atteint.

Si les personnes souhaitant construire doivent tenir compte d'*émissions fixées* irréalistes lors de leur planification, cela a des conséquences sur l'aménagement du territoire. La construction à des endroits souhaités est rendue impossible, limitée ou plus chère. La densification souhaitée dans les zones d'importances situées le long des voies ferrées est alors entravée.

¹ [Ordonnance sur la protection contre le bruit \(RS 814.41\)](#)

² <https://map.geo.admin.ch> > Bruit ferrov., émissions fixées

³ <https://map.geo.admin.ch> > Bruit ferrov., émissions effectives



Afin d'éviter d'imposer des exigences irréalistes en matière de protection contre le bruit aux personnes désireuses de construire et aux demandes légitimes en matière d'aménagement du territoire, l'OFT propose une pratique d'exécution pragmatique pour les cas particuliers⁴. Cette solution temporaire devra être revue dès que de nouvelles prescriptions légales devront être respectées, notamment des valeurs limites de bruit plus strictes comme celles proposées par la CFLB⁵.

Si les émissions fixées sont supérieures de plus de 3 dB(A) aux émissions effectives, une émission égale aux émissions effectives +3 dB(A) peut être utilisée pour le calcul dans le cadre de la planification et des demandes de permis de construire. Les périodes diurnes et nocturnes doivent être évaluées séparément.

Pour les lignes suivantes, les émissions fixées seront probablement atteintes avec l'étape d'aménagement AS35 approuvée, bien que les émissions effectives (2021) soient inférieures de plus de 3 dB aux émissions fixées. Sur ces tronçons, il faut donc prendre en compte les émissions fixées (voir également la figure 1 en annexe).

Tronçon de route	Numéro de ligne	Ct
Balerna-Chiasso	600	TI
Buchs SG - Oberriet SG	880	SG
Sargans - Trübbach	880	SG
Rapperswil - Uznach	735	SG
Othmarsingen - Brugg	647	GT
Wallisellen - Dietlikon	751	ZH
Winterthur - Schaffhouse	762	ZH
Bâle - Saint-Louis (frontière)	510	BS
Bâle - Basel Bad Bf (frontière)	520	BS
Kreuzlingen - Kehlhof	831	TG
Sulgen - Bischofszell Nord	852	TG
Kerzers - Müntschemier	220	BE/FR
Inkwil - Soleure	415	SO
Sargans - Bad Ragaz	900	SG
Lucerne - Wolhusen	460	LZ

La responsabilité de l'exécution incombe toujours aux autorités chargées de délivrer les permis de construire. Les autorités chargées de délivrer les permis de construire sont libres d'appliquer des règles plus strictes et d'utiliser les émissions fixées inchangées pour l'évaluation de toutes les lignes.

Au cours de la procédure, les autorités doivent attirer l'attention des personnes souhaitant construire sur le fait que, d'un point de vue juridique, il n'est pas exclu que les émissions des chemins de fer augmentent jusqu'au niveau des émissions fixées, sans que des mesures supplémentaires de protection contre le bruit doivent être prises de la part des chemins de fer.

⁴ Les nouveaux zonages ne font pas partie de ces cas particuliers. Dans ces cas, la protection contre le bruit doit être clarifiée et optimisée de manière globale.

⁵ [Commission fédérale pour la lutte contre le bruit](#)

Nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs nos salutations distinguées.

Office fédéral des transports

Rudolf Sperlich
Sous-directeur

Markus Ammann
Chef de la section Environnement

Copie par e-mail à :

- SPR, amm, wap, duc, FF, kuf
- OFEV
- CFF

Annexe

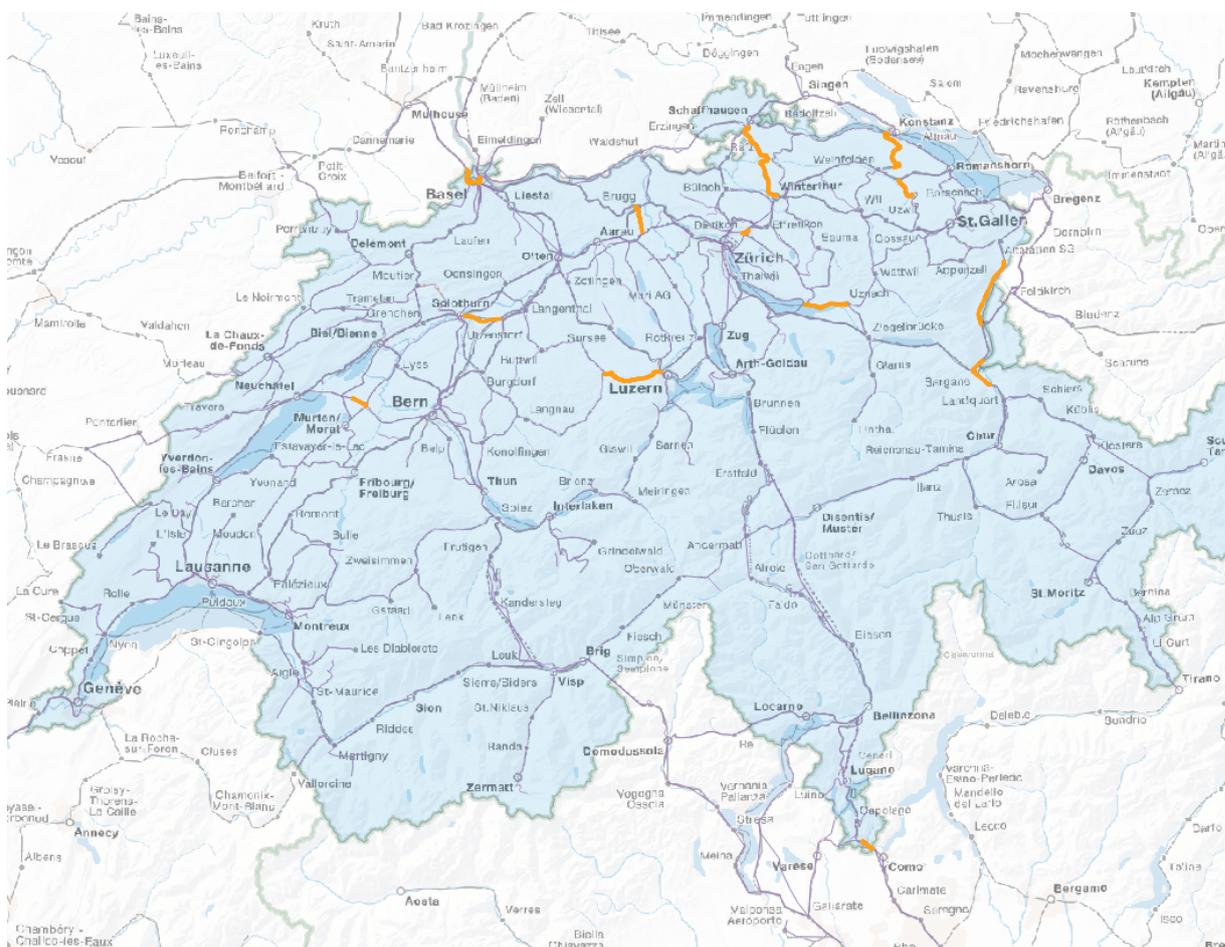


Fig. 1 : Lignes sur lesquelles les émissions fixées seront vraisemblablement atteintes avec l'étape d'aménagement AS35