

IM-GM-GBP, Rue de la Gare de Triage 5, 1020 Renens

Plarel SA
A l'att. de Monsieur Patrick Ciceri
Bd de Grancy 19 A
1006 Lausanne

Renens, 5. avril 2024
Référence : Nikola Grubor, ID-N°. 0000725035
Payerne, Ligne Palézieux Est - Lyss Nord, KM 59.210 - 59.400

Examen préalable

N° de parcelle : 2877
Description : Plan d'affectation cantonal "Ecole professionnelle de Payerne"

Monsieur,

Nous nous référons à votre dossier susmentionné.

Après examen complet des documents en notre possession, les CFF demandent de prendre en considération les indications suivantes **lors de l'établissement du dossier définitif** :

- a. Le plan de quartier ne doit pas entrer en conflit avec la servitude de passage en faveur des CFF demandée dans le cadre du projet de relocalisation de la voie 17.
- b. Une modification du degré de sensibilité (DS) du périmètre du PAC de DS III à DS II ne se justifie pas par sa destination. De ce fait, nous demandons le maintien du périmètre PAC en DS III.
- c. Sur le plan d'affectation cantonal n°370 - V03 figurent des flèches rouges représentant des "accès et circulation des véhicules motorisés de service". Cet accès utilise la même voie d'accès que les véhicules accédant à la voie de transbordement CFF et qui est propriété des CFF et bénéficie d'une servitude de passage sur le terrain du Canton.

Le canton doit également accepter que l'accès peut être bloqué lorsque du chargement sur les trains a lieu sur cette portion de la voie et donc que "l'accès de service" qu'il considère n'est pas garanti en tout temps par cet accès.

- d. Le dossier définitif devra nous être soumis sous la forme électronique (en PDF à grundstuecksmanagement.gbp@sbb.ch) pour approbation. La prise de position définitive des CFF sera communiquée après examen de ce dernier.
- e. Tous les projets de construction et d'aménagements ultérieurs dans le périmètre du présent projet situés à proximité des installations CFF (tracé ferroviaire et lignes à haute tension) devront nous être soumis pour examen et approbation, le moment venu, conformément à l'art. 18m de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF).

Des renseignements supplémentaires à ce sujet sont à disposition sur notre site internet www.cff.ch/18m.

Nous vous remercions de prendre en considération nos indications et vous prions de nous informer, en temps voulu, de la suite de la procédure.

Nous vous présentons, Monsieur, nos meilleures salutations.



Sven Zollinger
Chef Fonciers inventaire et potentiels



Christelle Vouillamoz
Spécialiste Fonciers inventaire et potentiels

Annexe : Informations CFF concernant les charges environnementales

Informations CFF concernant les charges environnementales

Bruit ferroviaire / bruit de l'industrie et de l'artisanat : Conformément à l'art. 34 de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), le propriétaire d'un bâtiment neuf ou substantiellement modifié doit apporter la preuve que les valeurs limites d'exposition des annexes 4 et 6 de l'OPB sont respectées. Il incombe à l'autorité compétente en matière de permis de construire de demander cette preuve et de vérifier le respect des dispositions légales de l'OPB. Les frais de vérification et d'éventuelles mesures nécessaires au respect des valeurs limites sont à la charge du requérant (art. 31, alinéa 3 OPB).

Du côté des voies, il faut éviter les grandes surfaces n'absorbant pas le bruit. En effet, de telles surfaces réfléchissent le bruit ce qui peut provoquer une augmentation significative pour les lieux à usage sensible situés vis-à-vis.

Évaluation du bruit ferroviaire (OPB, Annexe 4): L'Office fédéral des transports a publié le cadastre de bruit des installations ferroviaires sous "map.geo.admin.ch". Pour les procédures de planification et de construction, les "émissions fixées jour/nuit" figurant dans le cadastre de bruit des installations ferroviaires par ligne et par tronçon, sont pertinentes.

Évaluation du bruit de l'industrie et de l'artisanat (OPB, Annexe 6): Sur le domaine CFF, se trouvent également des installations de garage, des places de transbordement ou des installations de maintenance et d'intervention. Les émissions sonores qui sont générées par ces installations sont classées comme bruit de l'industrie et de l'artisanat. Pour les procédures de planification et de construction, les informations concernant les activités bruyantes correspondantes doivent être demandées aux CFF.

Bruit ferroviaire : Les murs antibruit qui nécessitent un permis de construire doivent répondre aux exigences de la norme suisse SN 640570 "Protection contre le bruit aux abords des routes et des voies de chemins de fer - Conception des obstacles à la propagation du bruit (obstacles antibruit)". La statique de la construction, les matériaux et les couleurs utilisés doivent être soumis à l'approbation des CFF.

Vibrations et sons solidiens dus au trafic ferroviaire : Le passage de trains peut entraîner des effets gênants en termes de vibrations (perceptibles) et de bruit solidien rayonné (audible) pour les locaux situés à proximité des voies. En vertu de la loi sur la protection de l'environnement (LPE, art. 21, al. 1), le maître d'ouvrage doit apporter la preuve, dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire, qu'une protection adéquate contre les vibrations est prévue dans la construction. Concrètement, il faut prouver que les valeurs indicatives pour les vibrations ainsi que pour le bruit solidien ne soient pas dépassées pour les nouvelles constructions à proximité des voies et servant au séjour prolongé de personnes.

Pour l'évaluation, la « Directive pour l'évaluation des vibrations et du bruit solidien des installations de transport sur rails (EVBSR) » du 20 décembre 1999 est applicable. Lien : [Directive pour l'évaluation des vibrations et du bruit solidien des installations de transport sur rails \(EVBSR\) \(admin.ch\)](#)

Si selon les pronostics, il faut s'attendre à des dépassements des valeurs de référence et/ou des valeurs indicatives, des mesures doivent être prévues pour le bâtiment. De manière générale, il convient de veiller à ce que la structure du bâtiment soit insensible aux vibrations (réduction des vibrations propres

du plafond). En général, même en dessous des valeurs de référence et des valeurs indicatives, la protection contre les vibrations permet d'obtenir un meilleur confort pour les habitants. Cela permet d'éviter les réclamations de la part des futurs occupants.

Pour les immissions de bruits solidiens, les documents de la ville de Berne, à titre d'exemple, conviennent parfaitement :

https://www.bern.ch/themen/umwelt-natur-und-energie/larm/downloads-und-links/downloads/Bauen_im_erschuetterungsbelasteten_Gebiet_-_erschlossen.pdf.

Il faut noter que les aiguillages sur la voie peuvent augmenter la zone de conflit, c'est-à-dire que la zone critique peut être augmentée jusqu'à 60 m.

Rayonnements non ionisants : L'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI) du 23 décembre 1999 vise à protéger les personnes contre le rayonnement non ionisant nuisible ou incommode. Outre la valeur limite d'immission, généralement respectée le long de la voie ferrée, l'ordonnance fixe également une limite de prévention sous la forme d'une valeur limite d'installation de 1 μT . Pour les nouveaux bâtiments et les extensions à proximité d'installations ferroviaires, il faut tenir compte de ce qui suit :

Si le projet de construction est situé dans une zone à bâtir légalisée après le 1.1.2000, les locaux à usage sensible (LUS) tels que les lieux de travail, les appartements, etc. doivent être construits au-delà de l'isoline de 1 μT permettant de respecter la valeur limite de l'installation (art. 16 ORNI). Par mesure de prévention, les CFF recommandent, dans les autres cas, de respecter la valeur limite d'installation.

Généralités : En ce qui concerne les effets sur les machines, les équipements et les systèmes informatiques, il incombe au propriétaire du bâtiment lui-même de prendre les précautions nécessaires pour éviter les effets perturbateurs de l'exploitation ferroviaire sur son équipement.

Prévention des accidents majeurs (s'applique aux grands projets situés le long des tronçons de lignes concernés par les accidents majeurs conformément à l'art. 1, al. 2, let c de l'OPAM) : Selon l'aide à la planification "Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs", une coordination avec la prévention des accidents majeurs est requise pour l'évaluation du risque d'un projet de construction dans le périmètre de consultation (projet de construction jusqu'à une distance de 100 m des installations ferroviaires). Pour les demandes de construction de surfaces de logement ou de travail > 50/100 personnes ou pour des occupations sensibles (hôpitaux, maisons de retraite, écoles, etc.) le risque doit être vérifié par l'autorité cantonale d'exécution.