



OFT, 12 septembre 2012

Modification de la loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer

Consultation Résumé des résultats

Référence du dossier : 012.21/2012-11-13/67



Référence du dossier : 012.21/2012-11-13/67

Table des matières

1	Généralités	3
2	Vue d'ensemble des participants à la consultation	3
3	Vue d'ensemble	4
3.1	Résultat de la consultation en Suisse	4
3.2	Résultat de la notification	4
4	Prises de position sur le train de mesures	5
4.1	Valeurs limite d'émission pour le parc de wagons	5
4.2	Mesures à prendre sur la voie	5
4.3	Mesures à prendre sur le chemin de propagation de l'impact sonore	6
4.4	Encouragement de l'innovation et recherche du secteur public	6
4.5	Réduction du crédit d'engagement pour l'assainissement phonique	6
5	Questions indirectement liées au projet	6
5.1	Bonus et malus bruit (ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire, OARF)	6
5.2	Valeurs limite d'immission et correction de niveau K1 (ordonnance sur la protection contre le bruit; OPB)	7
5.3	Indemnisation en cas de dépassements résiduels des VLI	7
6	Requêtes concernant les mesures de compensation (fenêtres antibruit)	7
6.1	Prolongation du délai de montage des fenêtres antibruit	7
6.2	Indemnisation des coûts de mesures prises sur de nouveaux bâtiments (autorisation de construire postérieure à 1985)	7
6.3	Prise en compte de façades entières	8
7	Questions isolées	8
7.1	Interdiction de circuler la nuit et réduction de vitesse pour les trains de marchandises	8
7.2	Degré de protection 80 %	8
7.3	Degré de sensibilité II comme point de départ de l'assainissement	8
7.4	Meilleure technique disponible	8
7.5	Extension de l'allocation de contribution pour l'assainissement du matériel roulant suisse	8
7.6	Aires d'exploitation et de dépôt, bruit des trains garés	8
7.7	Prise en compte de la réduction du bruit dans le PE 2015	8
7.8	Remboursement des coûts des PAB financées par les communes	9
7.9	Vérification de l'efficacité des mesures prises	9
7.10	Adaptation d'allègements accordés	9

Annexe: Liste des prises de position reçues



Référence du dossier : 012.21/2012-11-13/67

1 Généralités

Le Conseil fédéral, par arrêté du 9 mai 2012, a pris connaissance du projet de consultation relatif à la révision de la loi fédérale du 24 mars 2000 sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer (LBCF) et il a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'exécuter la consultation. Les milieux intéressés avaient jusqu'au 31 août 2012 pour prendre position sur les projets. Le présent rapport tient compte de toutes les prises de position reçues jusqu'au 10 septembre 2012.

26 cantons, 4 partis politiques, 1 association faîtière des villes, 4 associations faîtières de l'économie, 11 organisations invitées ainsi que 21 autres organisations ont participé à la consultation. 66 d'entre eux ont pris position.

Les valeurs limite d'émission (VLE) des wagons sont une réglementation technique qui touche l'Accord sur les OTC de l'OMC¹ ainsi que la Convention instituant l'AELE², de sorte que le projet a été notifié auxdites instances. L'UE a pris position dans ce cadre. Elle a également été informée par la Suisse dans le cadre du Comité mixte de l'accord sur les transports terrestres (ATT)³.

2 Vue d'ensemble des participants à la consultation

		destinataires	pas de prise de position	prises de position
1	Cantons	26	-	26
2	Conférences des cantons	2	1	1
3	Associations faîtières des communes et des villes	2	1	1
4	Partis	11	7	4
5	Associations faîtières nationales de l'économie	9	5	4
6	Organisations	22	11	11
	Total intermédiaire 1	72	25	47
7	Participations spontanées			
	- Associations suisses	-	-	5
	- Services de protection contre le bruit			3
	- Prises de position de l'étranger			2
	- Divers			9
	Total intermédiaire 2			19
	Total	72	25	66

¹ Accord sur les obstacles techniques au commerce, RS 0.632.20, Annexe 1A.6.

² Convention du 4 janvier 1960 instituant l'Association européenne de Libre-Echange (AELE), RS 0.632.31.

³ Accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (ATT), RS 0.740.72.



Référence du dossier : 012.21/2012-11-13/67

3 Vue d'ensemble

3.1 Résultat de la consultation en Suisse

La modification prévue de la LBCF a été accueillie très favorablement. Il est juste et judicieux de prendre des mesures supplémentaires pour la protection de la population contre un bruit ferroviaire excessif.

Les **cantons** apprécient les mesures prévues. Ils tiennent aussi à ce que l'assainissement des fenêtres antibruit que les cantons exécutent actuellement se poursuive après 2015. Plusieurs demandent que les valeurs limite d'immission (VLI) actuellement en vigueur soient reconsidérées.

L'**association faîtière des villes**, la **conférence des directeurs cantonaux des transports publics** ainsi que certaines **communes** et **villes** se prononcent favorablement sur le train de mesures proposé.

Les **partis** soutiennent le projet à l'exception de l'UDC.

Les **Associations faîtières suisses** sont en principe favorables aux mesures prévues. Mais elles évaluent diversement la date d'entrée en vigueur des VLE pour les wagons préexistants ainsi que le bonus-bruit du prix du sillon (qui n'est pas concerné par le présent projet).

Le **secteur ferroviaire** (entreprises de transport ferroviaire, opérateurs de transport, associations professionnelles) reconnaît la nécessité d'introduire des VLE. Mais il craint qu'il n'y ait pas assez de matériel roulant silencieux disponible d'ici à 2020. Le processus devra être harmonisé avec l'UE.

Les **services de protection contre le bruit** et les **organisations antibruit** sont entièrement favorables au projet. Ils demandent – comme les cantons – une vérification des VLI et souhaitent renforcer le bonus-bruit dans le système du prix du sillon.

3.2 Résultat de la notification

L'**Union Européenne (UE)** a pris connaissance du projet. Elle envisage pour sa part une interdiction des wagons bruyants dans toute l'UE, mais souhaite auparavant procéder à une évaluation complète des suites et examiner la forme juridique appropriée. Elle annonce une communication ad hoc de la Commission de l'UE d'ici à 2014.

L'UE prie la Suisse d'éviter les mesures unilatérales qui pourraient éventuellement gêner les services de fret ferroviaire et la libre circulation des trains en Europe. Elle la prie de renoncer à introduire des VLE contraignantes tant que l'UE n'aura pas fait connaître son intention.



4 Prises de position sur le train de mesures

4.1 Valeurs limite d'émission pour le parc de wagons

La nécessité de réduire le bruit émis par le fret ferroviaire en général et l'introduction de VLE pour le parc de wagons en particulier est reconnue expressément comme juste et importante dans toutes les réponses à la consultation (cantons, partis, associations faitières et secteur ferroviaire [cf. annexe]). Les différences d'opinion portent uniquement sur le délai de transition jusqu'à l'entrée en vigueur en 2020:

La CTP, plusieurs cantons, le Cercle Bruit, la Ligue suisse contre le bruit (LSB) et d'autres demandent que les VLE soient mises en vigueur plus tôt, c'est-à-dire en 2016, 2017 ou 2018. L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) demande leur introduction immédiate.

Le secteur ferroviaire ainsi que l'UDC et Economiesuisse trouvent en revanche trop court le délai de transition jusqu'à 2020. En effet, selon eux, il manque pour atteindre ce but des ateliers ayant les capacités suffisantes en Europe, parce que les semelles de frein composites LL⁴ ne sont pas encore homologuées. Il manque aussi un système du prix du sillon paneuropéen harmonisé en fonction du bruit. À partir de 2020, il y aurait de ce fait trop peu de wagons silencieux disponibles pour les transports en Suisse ou en transit par la Suisse, notamment en trafic par wagons complets isolés.

Le secteur ferroviaire souhaite que les VLE soient mises en vigueur ultérieurement et concertées avec l'UE. Les CFF proposent de reporter l'entrée en vigueur s'il s'avère en 2019 que le but ne sera pas atteint. BLS SA propose de prolonger le délai de transition jusqu'à 2024 pour les wagons dont la prestation kilométrique est inférieure à 1000 km/an. Les associations professionnelles internationales (CER/UIP/ERFA) considèrent qu'une entrée en vigueur des VLE à partir de 2028 serait réaliste.

CFF SA et VAP proposent d'assurer un suivi de l'évolution de l'effectif des wagons silencieux, afin de déceler à l'avance des répercussions négatives sur la politique de transfert et la desserte de la Suisse par le fret ferroviaire.

L'UTP et BLS Réseau SA regrettent l'absence de bases légales concernant l'application des VLE, à savoir la compétence d'exécution et les sanctions.

4.2 Mesures à prendre sur la voie

Les mesures prises sur la voie sont très bien accueillies par les cantons, les partis et le secteur ferroviaire.

Le Cercle Bruit et le canton de Thurgovie souhaitent que l'on fasse avancer en priorité la procédure d'homologation de série des **absorbeurs acoustiques sur rails**, et de prévoir à cet effet un crédit d'engagement de 100 millions de francs au lieu de 55.

CFF SA, BLS SA et le canton de Zoug regrettent que les **installations de graissage de la voie** contre le crissement dans les courbes n'aient pas été incluses dans le train de mesures.

⁴ Semelles en matériau composite; LL → Low friction, low noise.



Référence du dossier : 012.21/2012-11-13/67

4.3 Mesures à prendre sur le chemin de propagation de l'impact sonore

Plusieurs auteurs de prises de position apprécient que les constructions futures ne soient plus que l'exception.

BLS SA considère en revanche qu'il est peu opportun de combler les lacunes des parois antibruit et propose au lieu de cela d'**augmenter le rapport coûts-utilité (RCU)**. Le canton de Bâle-Ville aimerait mettre les deux en œuvre, car en milieu urbain, les valeurs limite d'immission (VLI) ne peuvent pas être respectées malgré l'assainissement du matériel roulant et les mesures prises sur la voie. Le canton de Genève reconnaît dans les parois antibruit une méthode de réduction du bruit efficace et rapide à mettre en œuvre, alors que les autres mesures proposées ne déploieraient leurs effets qu'à plus long terme.

La LSB souhaite une spécification des mesures à prendre sur la voie et de celles sur le chemin de propagation.

Le canton de Zoug souhaite des mesures d'assainissement phonique supplémentaires notamment dans les communes dont le degré de protection est faible et les dépassements de VLI sont importants.

4.4 Encouragement de l'innovation et recherche du secteur public

BLS SA, VAP, l'initiative des Alpes ainsi que les services de protection contre le bruit se prononcent très favorablement sur l'encouragement de l'innovation et sur la recherche du secteur public. VAP préconise une commission du suivi formée d'experts représentants de la Confédération, des entreprises de transport ferroviaire, des chargeurs et des sociétés de loueurs afin de garantir une définition pragmatique et la mise en œuvre des mandats de recherche.

L'ATE et le WWF déplorent l'absence d'une stratégie et d'objectifs dans la recherche du secteur public et doutent que les ressources financières prévues suffisent.

L'UDC, Economiesuisse, l'ASTAG et la Fédération routière suisse (FRS) adoptent une attitude critique, voire de rejet, vis-à-vis de l'encouragement de l'innovation. Selon eux, le risque est que la compétitivité relative d'un mode de transport (rail) augmente au détriment de l'autre (route).

4.5 Réduction du crédit d'engagement pour l'assainissement phonique

Le PS, l'ATE, le SEV et l'Association des propriétaires fonciers (APF) se prononcent explicitement contre une réduction du crédit relatif à l'assainissement phonique.

L'UDC apprécie la réduction du crédit d'engagement pour l'assainissement phonique. L'ASTAG s'oppose à toute nouvelle sollicitation du crédit d'engagement.

5 Questions indirectement liées au projet

5.1 Bonus et malus bruit (ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire, OARF)

La CTP, plusieurs cantons, la LSB et l'initiative des Alpes demandent une augmentation du bonus-bruit et l'introduction d'un malus-bruit pour les véhicules particulièrement bruyants. Du fait des facteurs « énergie » et « demande » introduits par la révision du système du prix du sillon, les trains de



Référence du dossier : 012.21/2012-11-13/67

marchandises utilisent davantage les sillons les moins chers de nuit, ce qui aggrave le problème du bruit. Mais le système de bonus-malus ne doit pas mettre en danger le report modal.

Le canton de Thurgovie demande un doublement du bonus-bruit à 2, 4 et 6 ct./essieu-kilomètre. HUPAC critique que le montant du bonus-bruit ait été subordonné à des technologies déterminées. Il serait plus correct que les valeurs d'émissions soient déterminantes, pour que l'on ait le choix de la technologie.

Le PRD, l'UDC, l'ASTAG et le Centre Patronal (CP) demandent l'abolition du bonus-bruit. Le subventionnement de l'équipement de wagons équivaut à une distorsion de la concurrence, car ni le trafic routier de marchandises ni le trafic aérien ne profitent de telles subventions.

5.2 Valeurs limite d'immission et correction de niveau K1 (ordonnance sur la protection contre le bruit; OPB)

Plusieurs cantons et le Cercle Bruit demandent que les VLI du bruit ferroviaire et la correction de niveau K1 soient vérifiées et le cas échéant abaissées. Ils motivent leur demande par des résultats d'études selon lesquels le réveil de dormeurs par un bruit ne dépend pas de la dose d'énergie (niveau sonore moyen annuel) mais du niveau maximal d'un seul passage de train.

5.3 Indemnisation en cas de dépassements résiduels des VLI

Plusieurs cantons et le Cercle Bruit veulent que les propriétaires immobiliers dont les bâtiments présentent encore des dépassements de VLI après l'assainissement phonique soient indemnisés financièrement. Il y a lieu d'appliquer également une norme de compensation correspondante aux autres installations d'infrastructure bruyantes.

6 Requêtes concernant les mesures de compensation (fenêtres antibruit)

6.1 Prolongation du délai de montage des fenêtres antibruit

Quelques cantons et le Cercle Bruit font observer qu'ils ne sont pas en mesure d'exécuter les mesures de compensation décidées selon le droit en vigueur (mesures de protection contre le bruit passives sur les bâtiments) pour la fin 2015. Le délai d'exécution, et notamment le financement par le FTP doivent être assurés aussi après 2015.

Le PS et la LSB se prononcent explicitement contre la prolongation de ce délai, qui n'était pas prévue dans le projet de loi.

6.2 Indemnisation des coûts de mesures prises sur de nouveaux bâtiments (autorisation de construire postérieure à 1985)

Le canton du Valais demande que la moitié des coûts de la protection passive contre le bruit soit financée par le FTP pour les bâtiments autorisés après 1985 qui sont exposés à des dépassements de VLI par suite de la croissance du trafic.



Référence du dossier : 012.21/2012-11-13/67

6.3 Prise en compte de façades entières

Le canton de Bâle-Ville demande que la Confédération finance les fenêtres antibruit sur toute la façade lorsque la VLI est dépassée à l'endroit le plus exposé de la façade.

7 Questions isolées

7.1 Interdiction de circuler la nuit et réduction de vitesse pour les trains de marchandises

L'association des villes suisses souhaite que l'on examine encore une fois une interdiction de circuler la nuit et une réduction de vitesse pour les trains de marchandises.

7.2 Degré de protection 80 %

La LSB et l'initiative des Alpes demandent que le degré de protection d'au moins 80 % soit inscrit dans la loi. De plus, le degré de protection ne doit pas être atteint seulement sur l'ensemble du réseau mais aussi sur les axes de transit nord-sud.

7.3 Degré de sensibilité II comme point de départ de l'assainissement

La LSB demande que le long des lignes de transit marchandises, les valeurs limites d'exposition du degré de sensibilité (DS) II soient appliquées en principe aux immeubles avec locaux habités, notamment là où les zones habitées ont été reclassées de DS II à DS III.

7.4 Meilleure technique disponible

La LSB et l'initiative des Alpes demandent que les nouvelles homologations en transport des marchandises requièrent la meilleure technique disponible (best available technology, BAT).

7.5 Extension de l'allocation de contribution pour l'assainissement du matériel roulant suisse

La LSB demande que des contributions d'assainissement du matériel roulant soient également versées en Suisse pour les véhicules qui ne circuleront que jusqu'en 2018.

7.6 Aires d'exploitation et de dépôt, bruit des trains garés

CFF SA et le PS demandent le financement de mesures contre le bruit de trains garés et contre le bruit dû à la manœuvre. Selon l'association des villes suisses et l'APF, il faut recenser systématiquement le niveau de bruit dans ces domaines et vérifier si des mesures s'imposent.

7.7 Prise en compte de la réduction du bruit dans le PE 2015

Le Cercle Bruit et le canton de Zurich craignent que la réduction du bruit obtenue soit à nouveau compensée par de nouvelles augmentations de fréquence. Il y a donc lieu de se demander comment traiter les améliorations dans le répertoire des émissions. Le canton du Valais souhaite des prévisions d'émissions adaptées pour les années 2020 et 2025 à l'attention des autorités de planification cantonales et des commissions de la construction communales.



Référence du dossier : 012.21/2012-11-13/67

7.8 Remboursement des coûts des PAB financées par les communes

Le canton d'Argovie fait observer que certaines communes ont financé des parois antibruit complémentaires et qu'il y a lieu d'en rembourser les coûts.

7.9 Vérification de l'efficacité des mesures prises

Le canton du Tessin suggère de vérifier l'efficacité des mesures prises après achèvement de l'assainissement phonique.

7.10 Adaptation d'allègements accordés

Le canton de Schwyz demande comment ordonner des mesures supplémentaires là où des allègements ont été accordés. En règle générale, il faut se demander s'il y a lieu de vérifier les allègements accordés à intervalles réguliers ou sur la base de nouvelles conclusions.



Référence du dossier : 012.21/2012-11-13/67

Annexe: prises de position reçues

Cantons

- 26) Tous les 26 cantons
- 27) Conférence des directeurs cantonaux des transports publics CTP

Partis représentés à l'Assemblée fédérale:

- 28) Parti radical démocratique suisse. Les libéraux PRD
- 29) Parti socialiste suisse PS
- 30) Union démocratique du centre UDC
- 31) Parti évangélique suisse PEV

Associations faitières nationales des communes, des villes et des régions de montagne

- 32) Association des villes suisses

Associations faitières nationales

- 33) Union Patronale Suisse
- 34) Société suisse des employés de commerce kvschweiz
- 35) Union suisse des arts et métiers USAM
- 36) Fédération des entreprises suisses economiesuisse

Organisations

- 37) Chemins de fer fédéraux SA CFF SA secteur ferroviaire
- 38) BLS Chemin de fer du Loetschberg SA BLS SA secteur ferroviaire
- 39) Union des transports publics UTP secteur ferroviaire
- 40) Association suisse des propriétaires d'embranchements particuliers et de wagons privés VAP secteur ferroviaire
- 41) Hupac Intermodal SA HUPAC secteur ferroviaire
- 42) Association suisse des transports routiers ASTAG
- 43) La Poste suisse
- 44) Syndicat du personnel des transports SEV
- 45) Ligue suisse contre le bruit LSB
- 46) Association Transports et Environnement ATE
- 47) Initiative des Alpes



Référence du dossier : 012.21/2012-11-13/67

Prises de position spontanées:

48) PDC Dietikon		
49) PDC district de Dietikon		
50) UDC Dietikon		
51) Ville de Lausanne		
52) Ville de Zurich		
53) Commune de Hausen, canton d'Argovie		
54) BLS Réseau SA		secteur ferroviaire
55) Community of European Railways	CER	secteur ferroviaire
Union internationale des wagons privés	UIP	secteur ferroviaire
European Rail Freight Association	ERFA	secteur ferroviaire
56) Communauté d'intérêt du commerce de détail suisse	CI CDS	secteur ferroviaire
57) Fédération routière suisse	FRS	
58) Centre Patronal	CP	
59) Association des propriétaires fonciers Suisse	APF	
60) Groupement des responsables cantonaux de la lutte contre le bruit	Cercle Bruit	
61) Gateway: so nicht!		
62) Bruit ferroviaire Bienne	BFB	
63) Arbeitsring Lärm der Dt. Gesellschaft für Akustik	ALD	
64) World Wide Fund for Nature	WWF	
65) Laboratoire fédéral d'essai des matériaux	LFEM	
66) Prose AG		