



OFT, le 7 août 2015

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

Résultat de la consultation préalable, résumé des résultats

Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006

Table des matières

1	Généralités.....	3
2	Vue d'ensemble des participants à la consultation	3
3	Vue d'ensemble.....	4
4	Prises de position sur le train de mesures.....	4
4.1	Valeurs limite d'émission pour le parc wagons (art. 8 et 16, al. 2, OBCF)	4
4.2	Proportionnalité des mesures complémentaires (art. 9 et annexe OBCF).....	5
4.3	Surveillance de la rugosité de la voie et meulage acoustique (art. 11 OBCF).....	5
4.4	Encouragement de l'investissement (art. 13 OBCF).....	5
4.5	Recherche (art. 14 OBCF).....	6
5	Prises de position sur le cadastre des émissions (art. 7).....	6
6	Prises de position sur des questions particulières.....	7
6.1	Installations ferroviaires fixes (art. 2).....	7
6.2	Rapport avec l'OPB (art. 3).....	7
6.3	Suivi (art. 4)	7
6.4	Information et relations publiques (art. 5)	8
6.5	Dispositions transitoires (Art. 15).....	8
7	Avis sans lien direct avec la révision de l'OBCF.....	8

Annexe: Liste des prises de position reçues



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006

1 Généralités

La loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer (LBCF) révisée est entrée en vigueur le 1^{er} mars 2014. Le Conseil fédéral a été chargé, à l'art. 11, d'en promulguer les dispositions d'exécution.

L'OFT a invité les milieux intéressés à prendre position avant le 30 juin 2015 sur le projet d'OBCF révisée et sur le rapport explicatif. Le présent rapport de consultation tient compte de toutes les prises de position reçues avant le 31 juillet 2015.

24 cantons ont participé à la consultation préalable ainsi que trois gestionnaires d'infrastructure et sept organisations. Au total, l'OFT a reçu 34 prises de position.

Les valeurs limite d'émission des wagons sont des prescriptions techniques qui touchent l'accord instituant l'Organisation mondiale du commerce¹ ainsi que la Convention AELE², de sorte que le texte soumis a été notifié à l'UE. L'UE a pris position le 21 août 2015.

2 Vue d'ensemble des participants à la consultation

	Destinataires	Pas de prise de position	Prise de position
Cantons	26	2	24
Conférence des gouvernements cantonaux (CdC)	1	1	0
Gestionnaires d'infrastructure	5	2	3
Organisations	6	4	2
Union Européenne UE	1		1
Sous-total 1	39	9	30
Participations spontanées			
– Fédérations des Entreprises Romandes			1
– Association des propriétaires fonciers APF	-	-	1
– CI commerce de détail Suisse CI CDS	-	-	1
– Union suisse des arts et métiers USAM	-	-	1
– Association transports et environnement ATE	-	-	1
Sous-total 2	-	-	5
Total			35

¹ Accord instituant l'Organisation mondiale du commerce, Accord sur les obstacles techniques au commerce, RS 0.632.20, Annexe 1A.6.

² Convention instituant l'Association Européenne de Libre-Echange (AELE), RS 0.632.31.



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006

3 Vue d'ensemble

En **Suisse**, la refonte proposée de l'OBCF a été en principe très bien accueillie et l'adéquation à la législation en vigueur a été confirmée. De nombreux participants à la consultation préalable ont néanmoins proposé diverses adaptations du texte de l'ordonnance et/ou du rapport explicatif, qui sont récapitulées ci-après par thèmes.

L'**UE** a répété sa prise de position déjà formulée dans le cadre de la révision de la LBCF : elle craint que des mesures unilatérales puissent entraver l'interopérabilité du fret ferroviaire et compromettre le fonctionnement du marché intérieur. Or une étude d'impact qu'elle a effectuée elle-même confirme que les nuisances sonores pourraient être considérablement réduites si l'on applique les «STI Bruit» aux véhicules en service. C'est pourquoi elle a l'intention de promulguer elle-même des mesures de réduction du bruit ferroviaire pour la période jusqu'en 2021 ou à partir de 2021, et de communiquer sa stratégie en la matière en août 2015³. L'UE demande à la Suisse de ne pas prendre de mesures unilatéralement, mais de coordonner sa législation avec le droit européen.

4 Prises de position sur le train de mesures

4.1 Valeurs limite d'émission pour le parc wagons (art. 8 et 16, al. 2, OBCF)

L'introduction de valeurs limite d'émission pour les wagons à partir de 2020 est considérée unanimement comme juste et importante par les instances consultées. TG et SH ont toutefois critiqué à nouveau, en renvoyant à l'art. 4, al. 4, LBCF, la formulation potestative prévue par la loi permettant au Conseil fédéral de reporter l'entrée en vigueur de deux ans au plus.

Les CFF proposent de compléter l'al. 1 par une mention selon laquelle il est légitime de présumer sans examen que, lors du remplacement de freins à sabots en fonte grise par d'autres technologies de freinage silencieuses (par ex. freins à disques), ces dernières répondent aux exigences.

Selon la CI CDS, l'USAM et VAP, les exceptions visées à l'art. 8, al. 2, OBCF doivent en principe être valables pour tous les véhicules pour lesquels il n'existe pas encore de semelles de frein composites LL homologuées (par ex. véhicules pour le transport des automobiles). À ce sujet, il est fait mention du règlement d'exécution UE 2015/429 de la Commission du 13 mars 2015 déterminant les modalités à suivre pour l'application des redevances correspondant au coût des effets du bruit, dont l'art. 1, al. 2, let. b, a la teneur suivante : « [le règlement ne s'applique pas aux] *wagons pour lesquels il n'existe aucune semelle de frein en matériau composite conforme à la STI bruit permettant de les moderniser sans modifier le système de freinage ou sans procéder à des essais spécifiques* ».

Le canton de Schwyz souhaite placer à l'art. 8, al. 2, OBCF un renvoi aux directives OFT déterminantes (par ex. véhicules historiques).

³ Cette communication n'a pas encore eu lieu jusqu'ici



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006

4.2 Proportionnalité des mesures complémentaires (art. 9 et annexe OBCF)

La marge d'appréciation des autorités en matière d'application des valeurs indicatives visées à l'art. 9 et à l'annexe 1 OBCF est bien accueillie par les CFF, NE et l'APF.

- Les CFF suggèrent de conserver le RCU actuel ainsi que la pondération de l'utilité. La valeur indicative RCU doit être définie en considérant l'ensemble du réseau afin de maximiser l'utilité par rapport aux ressources disponibles.
- BS et BL souhaitent que la «rentabilité» soit calculée comme pour la lutte contre le bruit routier.
- BL propose d'évaluer la proportionnalité exclusivement à l'aide de la valeur indicative de 3000 CHF/décibel, autrement dit de renoncer à la valeur indicative de 12 000 CHF/personne (cf. annexe 1, ch. 2.4, OBCF).

En ce qui concerne les parois antibruit complémentaires, l'OFT a reçu les réactions suivantes :

- Selon BL, il faut évaluer avec largesse la fermeture de lacunes entre des PAB.
- L'ATE suggère de tenir également compte de l'opinion des riverains (protection du paysage) dans l'étude de proportionnalité.

4.3 Surveillance de la rugosité de la voie et meulage acoustique (art. 11 OBCF)

Les réactions sont divergentes.

AG, NE et BL ainsi que le BLS et VAP considèrent explicitement l'art. 11 OBCF comme important et juste.

GE demande des compléments d'explications techniques, une formulation plus claire (à quoi se rapporte la « rugosité moyenne de la voie » ?) et si un cadastre de la rugosité de la voie est prévu.

Les CFF estiment que le meulage des rails n'est pas économique vu la rugosité relativement faible de la voie. De plus, la mise en œuvre serait difficile, puisque la rugosité de la voie est très variable et qu'il n'existe pas encore de méthode de mesure ad hoc. Vu les coûts élevés de la surveillance, la Confédération devrait mettre à disposition les ressources et garantir le financement à long terme. Ils proposent donc de supprimer sans compensation l'art. 11 OBCF.

La SOB souhaite rester informée de la planification et de la mise en œuvre du meulage des rails.

L'ATE propose d'étendre la surveillance de la rugosité de la voie à la voie métrique.

4.4 Encouragement de l'investissement (art. 13 OBCF)

Les CFF se déclarent expressément très favorables à cet encouragement. En revanche, l'USAM confirme son rejet de cette idée et la Fédération des Entreprises Romandes émet des réserves en raison de l'inégalité de traitement entre route et rail.

Remarques isolées :

- *Part importante des prestations kilométriques fournie en Suisse (art. 13, al. 2, let. b, OBCF):*



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006

SZ suggère de préciser ce terme juridique vague dans l'ordonnance ou dans le rapport explicatif.

– *Coûts d'investissement maximum par bogie (art. 13, al. 2, let. c, OBCF):*

Les CFF, NE et l'ATE suggèrent de compléter le texte afin que, dans les séries limitées, les coûts d'investissement maximum puissent atteindre 260 % de ceux d'un bogie conventionnel.

La CI CDS refuse la disposition, avec pour motif que cela équivaut de facto à une obligation d'employer de nouveaux bogies (innovants), ce qui est trop restrictif. Le but d'une réduction des émissions de 4 dBA ne devrait pas être tributaire d'une technologie déterminée. VAP souhaite une formulation plus ouverte à ce propos.

4.5 Recherche (art. 14 OBCF)

Le BLS apprécie explicitement la possibilité de la recherche sectorielle.

AR / GR / SG / SZ et le Cercle Bruit suggèrent de faire également de la recherche sectorielle dans les domaines des ébranlements et des sons solidiens.

VAP et l'USAM jugent insuffisante l'audition préalable de l'OFT à propos de la recherche sectorielle et proposent de l'étendre aux gestionnaires d'infrastructure et aux détenteurs de véhicules.

5 Prises de position sur le cadastre des émissions (art. 7)

L'introduction d'un cadastre des émissions est bien accueillie par les participants à la consultation préalable.

Le Cercle Bruit et TI souhaitent toutefois des compléments d'explication sur l'utilisation du cadastre des émissions par des tiers afin de motiver des demandes d'autorisation de construire (cf. art. 7, al. 2, let. a, et al. 5, OBCF).

Les CFF proposent par analogie de remplacer le terme «cadastre des émissions» par «cadastre d'exposition au bruit», qui comprendrait les plafonds d'émission et d'immission (al. 2, let. a) et les émissions effectives (al. 2, let. b). Ces dernières seraient alors appelées «cadastre des émissions», afin de réaliser la correspondance avec les divers cadastres du bruit routier et l'ordonnance sur la géoinformation (OGéo ; RS 510.620).

Le BLS craint que la publication des « émissions effectives » ne suscite des incertitudes.

Remarques isolées :

– *Niveau acoustique d'évaluation (al. 2, let. a)*

GE propose de faire figurer les allègements dans le cadastre des émissions. Un alinéa supplémentaire doit déclarer obligatoire le cadastre des émissions et l'OFT doit mettre à jour ce dernier dans les six mois qui suivent l'octroi d'une approbation des plans, et au moins tous les deux ans.



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006

AG souhaite que le cadastre des émissions contienne aussi le débit de circulation et sa composition.

Le BLS craint que l'augmentation du niveau acoustique d'évaluation dans le cadre de la procédure d'approbation des plans fasse naître des résistances du côté des collectivités et des habitants. Le niveau acoustique d'évaluation doit donc si nécessaire être relevé au préalable et en dehors des procédures.

Les CFF estiment judicieux de calculer un nouvel «horizon prévisionnel 2025» qui tienne compte de tous les aménagements et changements mobiliers connus à cette date. Ils proposent en substance de déterminer, à cet horizon, les zones à assainir et les mesures ou leurs dimensions. Ils craignent un traitement inéquitable des communes si le cadastre des émissions devait être actualisé en permanence, car l'«obligation d'assainir» dépendrait de la date d'évaluation.

– *Émissions effectives (al. 2, let. b, et al. 3):*

TG / SH / GE et l'ATE suggèrent de fixer la périodicité de la mise à jour des émissions effectives (par ex. une fois par an ou tous les cinq ans). L'ATE souhaite en complément une vérification indépendante. GE aimerait que les gestionnaires d'infrastructure n'informent pas seulement l'OFT mais aussi directement les cantons.

– *Études de projet de mesures complémentaires (al. 4):*

Les CFF proposent de formuler l'alinéa comme suit : « Lors de la *sélection des zones à assainir et du dimensionnement* des mesures complémentaires, les détenteurs des installations tiennent compte de l'évolution des émissions prévue jusqu'en 2025 ».

6 Prises de position sur des questions particulières

6.1 Installations ferroviaires fixes (art. 2)

VAP demande si la définition du champ d'application de l'OBCF (installations ferroviaires fixes) n'est pas en contradiction avec certaines réglementations, par ex. celles des art. 4 (suivi), 11 (rugosité de la voie), 13 (encouragement à l'investissement) et 14 (recherche).

6.2 Rapport avec l'OPB (art. 3)

AG s'oppose à l'art. 3, al. 2, OBCF et propose d'interdire aux gestionnaires d'infrastructure, dans un article supplémentaire, d'épuiser le contingent de bruit.

6.3 Suivi (art. 4)

Les CFF proposent d'étendre le suivi aux progrès de l'assainissement phonique en Europe et notamment sur le corridor 1/A. Cela permettrait de déceler à temps des retards de l'assainissement phonique



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006

en Europe et de prendre les mesures qui s'imposent. Il faut empêcher que la Suisse soit désavantagée en trafic transfrontalier.

A propos du suivi, GE propose de remplacer le terme «périodiquement» par «une fois par an».

6.4 Information et relations publiques (art. 5)

VAP propose de mentionner également les chemins de fer dans cette disposition.

6.5 Dispositions transitoires (Art. 15)

GE suggère d'établir clairement dans les dispositions transitoires que les mesures de protection contre le bruit prises sur des bâtiments et décidées avant la fin de 2015 sont cofinancées par la Confédération, même si elles ne sont exécutées qu'après 2015. NE juge aussi très importantes les dispositions transitoires concernant l'assainissement des fenêtres.

7 Avis sans lien direct avec la révision de l'OBCF

– Guide OFT « Projets de constructions antibruit » (2003)

Parois antibruit : SG suggère de dimensionner les fondations des PAB dans l'optique d'un éventuel rehaussement ultérieur.

Fenêtres antibruit : en substance, BS suggère d'accorder des allègements (à l'avenir) ou de généraliser le droit à des fenêtres antibruit à des façades entières.

– Ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire OARF (RS 742.122)

Bonus-bruit (art. 19b OARF) : la CI CDS estime important de maintenir le bonus-bruit après 2020.

– Ordonnance sur la protection contre le bruit OPB (RS 814.41)

Art. 36, al. 3, OPB : le Cercle Bruit et GR attirent l'attention sur l'art. 36, al. 3, OPB, qui devra être adapté à l'art. 7 OBCF lors de la prochaine révision de l'OPB.

Valeurs limite d'immission / correction de niveau K1 (annexe 4 OPB) : l'APF suggère de vérifier les VLI et le bonus ferroviaire (correction de niveau K1), de les adapter si nécessaire, puis de recalculer le degré de protection généré par l'assainissement phonique des chemins de fer.

– Loi sur la protection de l'environnement LPE (RS 814.01)

Norme de compensation du bruit : l'APF souhaite une norme de compensation du bruit.

Ébranlements : AG et GR regrettent l'absence de valeurs limites d'exposition en matière d'ébranlements.



Aktenzeichen: BAV-232-00005/00001/00009/00001/00011/00019/00006

Annexe: prises de position reçues

Cantons

14) AG, AR, BS, BL, GR, NE, SG, SH, SO, TI, TG, VD

Gestionnaires d'infrastructure

15) Chemins de fer fédéraux CFF

16) BLS SA

17) Südostbahn SOB

Associations faîtières nationales

18) Union suisse des arts et métiers USAM

Organisations

19) Cercle Bruit -

20) Fédération des Entreprises Romandes -

21) Association des propriétaires fonciers APF

22) CI commerce de détail -

23) Association des chargeurs VAP

24) Association transports et environnement ATE

Internationale

25) Union Européenne UE