

Ordonnance sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer

(OBCF)

du xx. xxxxxxxx 2015

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 4, al. 3 à 5, et 7a, al. 2, de la loi fédérale du 24 mars 2000 sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer (LBCF)¹,
vu les art. 12, 16, al. 2, 39, al. 1 et 1^{bis}, et 40 de la loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE)²,

arrête:

Section 1 Dispositions générales

Art. 1 Champ d'application

¹ La présente ordonnance règle:

- a. les limitations des émissions des wagons (art. 4, al. 3, LBCF);
- b. les mesures complémentaires applicables à la voie et à réaliser sur le chemin de propagation du son (art. 7a LBCF);
- c. l'encouragement à l'investissement et la recherche (art. 10a LBCF).

Art. 2 Installations ferroviaires fixes

La présente ordonnance s'applique aux installations ferroviaires fixes dont l'approbation est entrée en force avant le 1^{er} janvier 1985.

Art. 3 Rapport avec l'ordonnance sur la protection contre le bruit

¹ Sauf dispositions contraires de la présente ordonnance, l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB)³ est applicable.

² Les modifications de l'exploitation ou de l'infrastructure d'installations ferroviaires fixes qui n'entraînent pas le dépassement des immissions admissibles ne sont pas réputées notables au sens de l'art. 8, al. 2 et 3, OPB.

Art. 4 Suivi du bruit ferroviaire

L'Office fédéral des transports (OFT) procède à un relevé de l'évolution du bruit émis par les chemins de fer et informe périodiquement des résultats.

Art. 5 Information et relations publiques

¹ L'OFT veille à l'information et aux relations publiques en ce qui concerne l'assainissement phonique des chemins de fer.

² Après entente avec l'OFT, les chemins de fer veillent à informer les personnes concernées et à entretenir des relations publiques sur le projet.

Art. 6 Renchérissement

D'entente avec l'Administration fédérale des finances, l'OFT détermine l'indice de renchérissement applicable au crédit d'engagement.

Section 2 Cadastre des émissions

Art. 7

¹ L'OFT tient un cadastre des émissions en vue du contrôle des immissions admissibles.

² Pour chaque tronçon du réseau ferroviaire, le cadastre des émissions indique:

- a. le niveau d'évaluation L_{r,e} utilisé pour fixer les immissions admissibles;
- b. les émissions effectives.

³ Les détenteurs des installations recensent périodiquement les émissions effectives et les communiquent à l'OFT.

⁴ Lors de la planification de mesures complémentaires, les détenteurs des installations tiennent compte de l'évolution des émissions prévue jusqu'en 2025.

⁵ Le cadastre des émissions est public.

RS 742.144.1

¹ RS 742.144

² RS 814.01

³ RS 814.41

Section 3 Valeur limite d'émission applicable aux wagons

Art. 8

¹ Les wagons circulant sur le réseau ferroviaire suisse à voie normale doivent respecter les valeurs limites pour le bruit au passage conformément au règlement (UE) n° 1304/2014⁴. Cette exigence est considérée comme respectée sans requérir d'examen lorsque les freins en fonte grise des wagons sont remplacés par des freins en matériau composite.

² La valeur limite d'émission visée à l'al. 1 n'est pas applicable aux véhicules spéciaux dont le kilométrage est faible ni aux véhicules historiques.

³ Les infractions à l'al. 1 sont punies d'une amende en vertu de l'art. 61, al. 1, let. a, LPE.

Section 4 Mesures complémentaires

Art. 9 Proportionnalité

La proportionnalité des mesures complémentaires découle des coûts de celles-ci et de leur utilité pour la population concernée. En règle générale, les valeurs de référence indiquées à l'annexe doivent être prises en compte.

Art. 10 Urgence

¹ L'urgence des mesures complémentaires découle notamment de l'importance du dépassement des valeurs limite d'immission et du nombre de personnes concernées par ce dépassement.

² L'OFT fixe l'urgence, par tronçon, de la planification des mesures complémentaires après avoir entendu l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) et les exploitants des installations.

Art. 11 Surveillance de la rugosité des rails et meulage acoustique

¹ L'OFT fait surveiller la rugosité des rails. Il peut dédommager les prestations de surveillance à l'aide de contributions forfaitaires.

² Si les valeurs limites d'exposition sont dépassées dans les régions à forte densité de population, il faut que la rugosité moyenne des rails y soit garantie dès le 1^{er} janvier 2020.

³ L'OFT peut fixer des exigences plus élevées en matière de rugosité des rails.

Art. 12 Contributions

¹ Sont imputables les coûts de planification et de réalisation des mesures complémentaires approuvées par l'OFT dans le cadre de l'approbation des plans.

² Les coûts liés à l'entretien et au renouvellement des parties assainies de l'installation sont à la charge du détenteur de l'installation.

³ La demande d'approbation des plans du détenteur de l'installation tient lieu de demande de contribution selon l'art. 11, al. 1, de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions⁵. L'approbation des plans entrée en force fait office de décision d'allouer la contribution. Le montant de la contribution est fixé sur la base du projet de construction.

⁴ L'OFT peut fixer des contributions forfaitaires.

Section 5 Encouragement à l'investissement et recherche

Art. 13 Encouragement à l'investissement

¹ Sur demande, la Confédération peut accorder des aides financières en vue de l'acquisition et de l'exploitation de wagons particulièrement silencieux.

² Une aide financière est accordée notamment s'il est attesté que:

- a. la valeur d'émission est inférieure d'au moins 4 dB(A) à la valeur limite visée à l'art. 8;
- b. une part importante des prestations kilométriques des wagons est fournie en Suisse;
- c. les coûts d'investissement par bogie ne dépassent pas 200 % de ceux d'un bogie conventionnel.

³ Le montant des aides financières est défini en fonction de l'atténuation du bruit et de la contribution à l'innovation en trafic ferroviaire de marchandises.

⁴ L'OFEV statue sur les demandes après avoir entendu l'OFT.

Art. 14 Recherche

¹ La Confédération peut encourager ou commander des projets de recherche et de développement de mesures destinées à limiter les émissions; ces mesures peuvent être au stade de l'élaboration, de la mise à l'épreuve, de l'adaptation ou de l'homologation.

² L'OFEV statue sur les projets après avoir entendu l'OFT.

⁴ Règlement (UE) n° 1304/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «Matériel roulant — bruit», modifiant la décision 2008/232/CE et abrogeant la décision 2011/229/UE; JO L 356 du 12.12.2014, p. 421

⁵ RS 616.1

Section 6 Dispositions finales

Art. 15 Dispositions transitoires

L'OBCF dans ses versions du 14 novembre 2001⁶ et du 2 février 2005⁷ s'applique aux mesures de réduction du bruit approuvées en première instance avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance.

Art. 16 Entrée en vigueur et durée de validité

¹ La présente ordonnance, sauf l'art. 8, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2016 et est valable jusqu'au 31 décembre 2028.

² L'art. 8 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

xx. xxxxxx xxxx

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, **Simonetta Sommaruga**

La chancelière de la Confédération, Corina Casanova

⁶ RO 2001 2990

⁷ RO 2005 1053

Proportionnalité des mesures complémentaires

1 Principe

¹ La réduction du bruit sur le réseau ferroviaire existant peut être complétée par une combinaison de différentes mesures. La rentabilité d'une même mesure peut varier fortement en fonction des conditions locales. Il faut tenir compte de cet état de fait lors de l'évaluation de la proportionnalité.

² La rentabilité de mesures complémentaires de réduction du bruit est évaluée sur l'ensemble du réseau selon des principes uniformes.

2 Coûts et utilité

2.1 Formule

La proportionnalité d'une mesure ou d'une combinaison de mesures est évaluée d'après le rapport entre les coûts annuels desdites mesures et leur utilité pour la population concernée par les dépassements des valeurs limites d'immission.

2.2 Coûts annuel

Afin que les coûts annuels soient comparables, il faut tenir compte de la durée d'utilisation prévue (amortissements), de coûts financiers (intérêts) répartis de manière homogène sur toute la durée de la réduction du bruit et d'éventuels frais d'entretien. Le détenteur de l'installation présente les hypothèses de coûts dans sa demande d'approbation des plans.

2.3 Calcul de l'utilité

¹ L'utilité d'une mesure complémentaire de réduction du bruit se calcule à partir de la différence non pondérée entre le niveau d'exposition mesuré avec et sans la mesure, multipliée par le nombre de personnes concernées.

² Le calcul de l'utilité tient compte uniquement des bâtiments exposés à un bruit dépassant la valeur limite et des parcelles qui ont été équipées avant le 1^{er} janvier 1985. L'utilité est calculée par étage.

³ Les locaux dont l'usage est sensible au bruit sont, en principe, déterminés sur place.

⁴ Pour le calcul, le nombre de personnes exposées est, en règle générale, déterminé sur place et en fonction des locaux dont l'usage est sensible au bruit:

- a. Logement: un taux unitaire de 3 personnes par unité d'habitation est appliqué sur l'ensemble du réseau (appartement, maison familiale).
- b. Autres usages: pour les locaux d'entreprise sans bruit notable, bureaux, restaurants, écoles, bâtiments publics, etc., il convient de prendre la moyenne actuelle des personnes qui, en règle générale, occupent les locaux en permanence par période d'évaluation (la journée et/ou la nuit): collaborateurs, écoliers, etc., toutefois sans les invités ou les visiteurs. Le taux d'occupation usuel s'applique aux chambres d'hôtel.
- c. Zones à bâtir non construites, équipées avant le 1^{er} janvier 1985: tant que ces zones ne font pas l'objet de plans précis, le nombre des personnes exposées au bruit est à estimer sur la base du plan d'affectation et du plan de zone. Pour les logements, on comptera une personne par surface de plancher brute de 30 m².

2.4 Valeurs de référence pour déterminer la rentabilité

¹ Les moyens disponibles pour des mesures complémentaires ou des combinaisons de mesures dictent les valeurs de référence ci-après pour déterminer la rentabilité desdites mesures sur la base des coûts d'investissement:

- a. coûts d'investissement par personne protégée: 12 000 francs (prix d'octobre 1998)
- b. coûts d'investissement par $\sum (\Delta\text{dB}(A) \times \text{personnes})$: 3 000 francs (prix d'octobre 1998)

² S'agissant des ponts métalliques, il y a lieu de tenir compte en particulier de la perceptibilité et de l'effet de nuisance de la résonance du pont.