

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

Nicolas de Courten architectes Sàrl
A l'att. de Monsieur Alexandre Figueiredo
Place du Vallon 2
1005 Lausanne

Renens VD, le 13 mai 2026

Référence : Christelle Vouillamoz, ID-Nr. 10009485

Commune Paudex, Ligne 0100 Lausanne - Simplon Tunnel I - Iselle, KM 3.600 - 3.800

Examen préalable

Parcelle : Commune Paudex, 533 et 534
Description : Construction de 26 appartements à loyer abordable (LLA), d'un centre d'accueil temporaire (CAT), de commerces (locaux gris) et d'un parking souterrain
Maître de l'ouvrage : Commune Paudex, 1094 Paudex

Monsieur,

Nous nous référons à l'affaire susmentionnée.

Après examen du dossier que vous nous avez soumis, nous vous informons des charges et remarques à prendre en considération lors de l'établissement du dossier définitif.

I. Obligations et conditions contractuelles

- a. Si le projet nécessite des installations de conduites sur domaine CFF, cela ne fait pas partie de cette approbation et il faut déposer une demande de construction séparée. La liste des documents nécessaires se trouve sous le lien : www.cff.ch/18m sous rubrique «Contenu du dossier», «Pour les requêtes relatives aux conduites». Les documents doivent être envoyés par le formulaire qui se trouve sur notre site internet www.cff.ch/18m. La consultation du dossier demande en principe 30 jours.

II. Obligations et conditions relatives à l'exploitation ferroviaire

- a. Le maintien d'une exploitation ferroviaire non perturbée doit être garanti en tout temps sur la ligne ferroviaire des CFF située à proximité.
- b. Lors du recours à des grues, engins de levage et machines de chantier (grues pour routes, pelles mécaniques, béliers, installations de forage, etc.), il convient de respecter

CFF SA

Immobilier – Gestion foncière

Rue de la Gare de Triage 5, 1020 Renens VD

Téléphone 079 236 64 47

grundstuecksmanagement.gbp@sbb.ch, www.sbb.ch/18m

les dispositions du document RTE 20600, annexe 1: formulaire 4838 SUVA PRO «Mesures de protection à prescrire lors de l'utilisation de grues, d'engins de levage et de machines de chantier à proximité d'installations ferroviaires».

- c. Les machines susceptibles d'empiéter sur la zone de danger du courant électrique et des trains doivent être reliées à la terre (installation éventuelle d'un éclateur) et équipées d'un dispositif de limitation des mouvements. Le maître de l'ouvrage doit prendre contact avec Monsieur Pierre-Alain Bernard des CFF Infrastructure, Travaux à proximité de la voie (tél. 079 367 33 81, pierre-alain.bernard2@sbb.ch), **8 semaines avant** le début de la mise en place des appareils afin de déterminer l'emplacement, la limitation des mouvements, le concept de mise à terre et la mise en service des machines utilisées.
- d. Le système de grue doit être installé sous la surveillance de spécialistes CFF et approuvé par les CFF avant sa mise en service, question à régler d'entente avec Monsieur Pierre-Alain Bernard des CFF (procès-verbal de grue devra être signé).
- e. Le projet est situé dans une zone de glissement de terrain. Un évènement le long de la voie CFF avait eu lieu en 2015, ce qui confirme que le secteur est à risque avéré. Le projet d'exécution des travaux spéciaux doit être soumis pour approbation aux CFF (emilie.rascol@sbb.ch), avec la documentation suivante :
 - plans d'exécution,
 - rapport géotechnique et géologique,
 - rapport technique contenant une note de calcul,
 - un concept de surveillance des fouilles,
 - une analyse des risques.

Le projet doit être expertisé par expert indépendant, étant donné la proximité du tunnel ferroviaire et le risque de glissement. L'expertise et le dossier complet doivent être envoyés **au minimum 3 mois avant le début des travaux**. Les plans du tunnel peuvent être demandés au responsable d'installations (herve.peron@sbb.ch).

- f. L'installation photovoltaïque prévue ne doit pas perturber la visibilité du parcours et des signaux pour les conducteurs de train et le personnel de manœuvre. Dans la mesure où des effets d'éblouissement dans le poste de conduite du train (à 2,5 m au-dessus du niveau de la voie) ne peuvent être exclus, nous recommandons d'établir une expertise de l'effet d'éblouissement (p. ex. au moyen de www.blendtool.ch ou par un fournisseur approprié de telles expertises) et de prendre des mesures correctives.

L'utilisation de modules qui, selon l'état de la technique, sont peu éblouissants, ne suffit pas. Les CFF se réservent le droit de demander à la/au requérant(e) de l'ouvrage, en cas d'effets d'éblouissement, de prendre des mesures correctives (par exemple: modification de l'angle de l'installation, etc.) en concertation avec les CFF afin de

garantir la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Les mesures correctives doivent être prises à la première demande des CFF et aux frais du maître d'ouvrage.

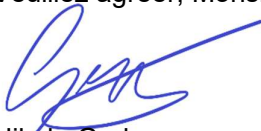
III. Obligations et conditions générales

- a. En principe, il est interdit de pénétrer dans le domaine d'exploitation du chemin de fer, sauf d'entente avec les CFF.
- b. Les charges environnementales CFF (document annexé) sont à prendre en considération.
- c. Toutes les adaptations des installations CFF ainsi que les remises en état des parcelles CFF touchées, de même que toutes les prestations de planification, de conseil ou de contrôle ainsi que celles nécessaires à l'étude et à la réalisation des mesures de sécurité par les CFF, seront facturées au maître de l'ouvrage, conformément à l'art. 19 de la Loi sur les chemins de fer (LCdF).
- d. Les canalisations de tous types doivent être prises en compte dans tous les travaux. Les plans de canalisations peuvent être demandés directement via le [RIS GeoShop \(https://risgeoshop.sbb.ch\)](https://risgeoshop.sbb.ch) ou par courriel à l'adresse suivante fachbus-ris@cff.ch. Les plans des canalisations doivent être considérés comme sans garantie. Les travaux à proximité des canalisations doivent toujours être effectués avec les précautions nécessaires afin d'éviter tout dommage.

Selon l'art. 18m, al. 1 LCdF, un projet de construction ne peut être autorisé par l'autorité cantonale ou communale compétente qu'avec l'accord de l'entreprise ferroviaire s'il occupe des terrains ferroviaires ou les juxte, ou s'il risque de compromettre la sécurité de l'exploitation. Votre projet devra nous être soumis pour une nouvelle évaluation lors du dépôt de la demande du permis de construire auprès de la Commune. En cas de modification des plans, d'autres conditions restent réservées.

Pour toutes questions complémentaires, n'hésitez pas à nous contacter. De plus, vous trouverez toutes les informations concernant les demandes de permis de construire à proximité d'installations ferroviaires sur notre site internet www.cff.ch/18m.

Veillez agréer, Monsieur, nos meilleures salutations.



Nikola Grubor
Spécialiste 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 fixes 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 μ T. 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'isoligne de 1 μ T 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.