

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

CCHE Lausanne SA
A l'att. de Madame Francesca Perego
Rue du Grand-Pré 2b
1007 Lausanne

Renens VD, 21. Mai 2025

Référence : Christelle Vouillamoz, ID-Nr. 10002369
Ligne 0100 Lausanne - Simplon Tunnel I - Iselle, KM 3.500 - 3.800

Parcelle : Commune Paudex, 172
Description : Projet de construction de trois bâtiments d'habitation Minergie, comprenant un total de 44 logements ainsi que deux parkings souterrains
Maître de l'ouvrage : Yellow Capital I SA, Esplanade de Pont-Rouge 2, 1212 Grand-Lancy

Madame,

Nous nous référons à l'affaire susmentionnée.

Conformément à l'article 18m de la Loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF - RS 742.101) et après examen des documents soumis à notre attention, nous vous informons que nous donnons notre accord à la réalisation du projet cité en titre à condition que les charges suivantes soient respectées par le maître de l'ouvrage et qu'elles figurent dans le permis de construire / autorisation de travaux:

I. 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 à grande vitesse des CFF située à proximité.
- a. 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 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».

- b. 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 Fahrudin Softic des CFF Infrastructure, Travaux à proximité de la voie (tél. 079 549 75 09, fahrudin.softic@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.
- c. 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 Fahrudin Softic des CFF (procès-verbal de grue devra être signé).
- d. Lors de la construction, si des camions de construction étaient amenés à arriver par le haut, depuis l'autoroute, le maître de l'ouvrage devra s'assurer que son projet soit compatible avec nos travaux ayant lieu sur la ligne 250, au niveau de la gare de la Conversion. Ceci devra se faire en coordination avec Monsieur Tanguy Moser des CFF Infrastructure, Projet (tél. 079 277 15 37, tanguy.moser@sbb.ch).
- e. 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. Si l'installation prévue devait gêner la visibilité du parcours et des signaux pour les conducteurs de train et le personnel de manœuvre en cas d'effets d'éblouissement, la/le requérant(e) de l'ouvrage doit prendre des mesures correctives (par exemple : modification de l'angle d'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.

II. 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. Toute modification du présent projet devra être soumise aux CFF pour approbation.

L'autorité compétente chargée de délivrer le permis de construire est priée d'en remettre une copie aux CFF, Gestion foncière (en format électronique, si possible, à l'adresse indiquée en bas de la première page).

Veillez agréer, Madame, nos meilleures salutations.



Stéphane Nicod
Spécialiste Fonciers inventaire et potentiels



Christelle Vouillamoz
Spécialiste Fonciers inventaire et potentiels

Annexe : Informations CFF concernant les charges environnementales

Copie à : Administration communale, par mail : technique@paudex.ch

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 incommodant. 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.