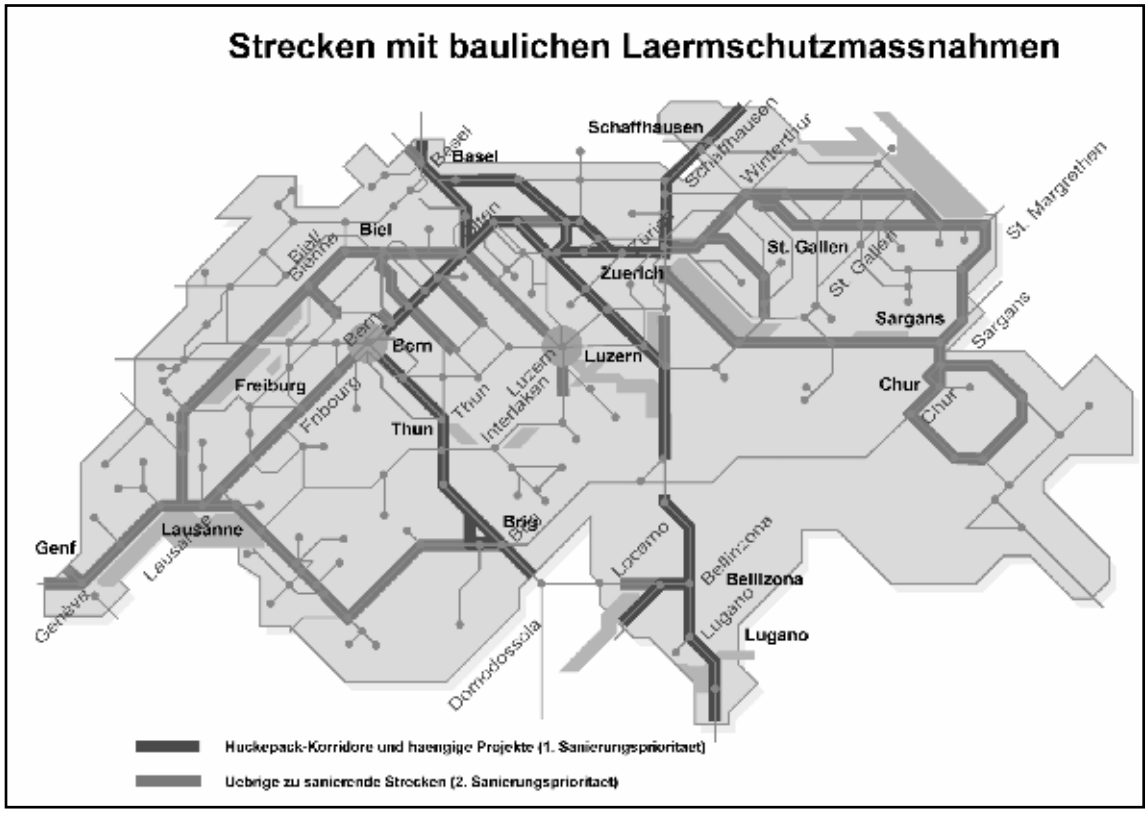
BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT

Mesures de protection contre le bruit des chemins de fer

Conférence de presse de l'OFT du 23 mai 2000

Protection contre le bruit : objectifs et concept p. 2
Loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer p. 2
Qu'apporte la nouvelle loi? p. 3
Quels sont les travaux prioritaires? p. 4
Quels sont les délais envisageables? p. 6
Les tâches de l'Office fédéral des transports (OFT) p. 7
Coûts et financement p. 8



Protection contre le bruit: objectifs et concept

Le chemin de fer de l’avenir doit devenir plus concurrentiel pour le trafic des voyageurs aussi bien que des marchandises, et agrandir ses parts de marché. Vu l’engorgement croissant des routes, c’est la seule manière de satisfaire nos besoins de mobilité à long terme et dans le respect de l'environnement. De plus en plus de trains devront rouler sur le réseau ferroviaire suisse. C’est pourquoi les immissions de bruit en bordure des lignes de chemin de fer vont augmenter, surtout sur les axes principaux très fréquentés.

Ces dernières années, certaines mesures ont déjà été prises en bordure de ces axes afin de réduire le bruit. Pourtant, si l’on n’en engage pas d’autres, en 2015, près de 300'000 personnes domiciliées en bordure de voies ferrées seront exposées à des nuisances sonores excessives. Afin d’améliorer considérablement leur qualité de vie, les chemins de fer seront chargés par la Confédération de réaliser dans les 15 prochaines années les mesures nécessaires pour remédier à cette situation.

Le but du plan de mesures est d’abaisser le niveau de bruit au dessous de la valeur limite d'immission pour au moins deux tiers des personnes concernées, en rénovant l’ensemble du matériel roulant suisse et en installent des écrans antibruit. Cependant, ces mesures ne suffiront pas pour environ un tiers des personnes concernées. Pour celles-ci, le niveau sonore dans les pièces ne pourra être abaissé à un niveau supportable que par l’installation de fenêtres insonores. Pour inciter les propriétaires fonciers à faire monter ces fenêtres, la Confédération participera aux frais à raison de 50% lorsque le niveau de bruit se situe entre la valeur limite d'immission et la valeur d'alarme. Pour les propriétaires des bâtiments exposés à un bruit supérieur à la valeur d'alarme, l’aménagement de ces fenêtres est entièrement à la charge de la Confédération.

La rénovation du matériel roulant devrait être terminée d’ici à 2009. La réalisation des constructions antibruit devra être achevée à la fin de 2015.

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

Les mesures antibruit réalisées jusqu'ici se basent sur la LPE (loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l’environnement) et sur l’OPB (ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit). Lors de la votation de novembre 1998 sur le financement des transports publics (FTP), une base juridique spéciale pour la protection contre le bruit a été créée afin de financer les mesures nécessaires de manière uniforme. Pour la planification et la réalisation de ces mesures, il manquait encore la législation ad hoc.
La loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer, prévue initialement comme arrêté fédéral, a été adoptée par les Chambres fédérales le 24 mars 2000. Le délai référendaire court actuellement. S’il reste inutilisé, la loi, de durée limitée, entrera en vigueur dans la deuxième moitié de l’année. Le financement a été réglé par l'arrêté fédéral sur le financement de la réduction du bruit émis par les chemins de fer.

Qu’apporte la nouvelle loi?

Les mêmes conditions générales pour tous les chemins de fer

En vertu de la nouvelle loi fédérale, la Confédération délivre des mandats aux entreprises. Les mesures de protection contre le bruit ne sont donc plus l’affaire de celui qui le produit, mais un grand projet de la Confédération, qui garantit qu’elle procède de la même manière sur l'ensemble du réseau.

Une nouveauté par rapport à la pratique en usage jusqu’ici, la nouvelle loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer fixe les principales conditions de manière unitaire pour l’ensemble du réseau ferroviaire. En d’autres termes, les mêmes conditions valent pour toutes les entreprises de chemin de fer en matière de protection contre le bruit.

Ainsi, par exemple, la planification portera sur la même période pour tout le réseau. Par conséquent, le critère de planification des mesures n’est pas le bruit mesuré aujourd'hui, mais une prévision qui tient compte de l’évolution des 15 prochaines années. Le niveau sonore calculé pour l’horizon de planification 2015 est intégré dans un «plan d’émission». Il tient compte non seulement de l’amélioration du matériel roulant mais aussi de la croissance du trafic de la première étape de Rail 2000 et des corridors de transit du St-Gothard et du Lötschberg.
La nouvelle loi fédérale règle également de nombreuses questions juridiques comme p. ex. le remboursement des frais des mesures antibruit réalisées par des particuliers, et elle établit des critères permettant d’évaluer la proportionnalité d’une mesure.

La rénovation du matériel roulant apporte une amélioration rapide

Les émissions de bruit en bordure des lignes de chemin de fer doivent se réduire le plus rapidement possible pour le plus possible de personnes concernées. C’est pourquoi la loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer se base en premier lieu sur l’amélioration sonore du matériel roulant actuel, ce qui permettra d’obtenir des résultats rapides sur l'ensemble du réseau sans perdre de temps ni de peine en procédures d'approbation. Ces résultats se traduiront par une amélioration égale pour tous les riverains incommodés par le bruit. Tous les wagons et voitures des CFF , BLS, BT, MThB, RM, RhB et SOB devront être ainsi insonorisés, ainsi que les wagons privés suisses. Les autres entreprises ferroviaires n’y sont pas tenues, car la valeur limite d'immission n’est pas dépassée dans les zones d’habitation situées en bordure de leurs lignes. La modernisation du matériel roulant suisse doit être terminée en 2009.
En ce qui concerne la rénovation du parc de wagons étranger, la Suisse ne peut pas exercer d’influence directe. Cependant, d’importants efforts ont été entrepris dans l’UE pour faire progresser l’homologation de systèmes de freinage silencieux et l’emploi de nouveaux wagons peu bruyants. A moyen terme, il y a donc lieu de s’attendre aussi à des améliorations à cet égard.

Ecrans antibruit

Les sections qui, malgré l’amélioration du matériel roulant, émettent toujours un bruit supérieur à la valeur limite d'immission feront l’objet de mesures supplémentaires, telles que des parois ou remblais antibruit. Là où celles-ci ne sont pas justifiables en raison d’une protection contre le bruit insuffisante, d’une détérioration de l’aspect du paysage ou d’obstacles économiques, les bâtiments seront équipés de fenêtres insonores.

Le passage de l’ancien au nouveau droit.

Selon les **dispositions transitoires** de la loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer, les projets qui ne sont pas encore définitivement approuvés aujourd'hui seront traités selon le nouveau droit. Ainsi, tous les projets seront traités selon les mêmes principes dès l'entrée en vigueur de la loi.
Cette réglementation concerne aussi les projets qui se trouvent actuellement encore en procédure de recours. Comme la direction de cette procédure est du ressort de la Commission de recours du DETEC, ces projets ne seront plus abordés ci-dessous.

Que va-t-il se passer maintenant?

Jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer, l'OFT pourra encore rendre la décision d'approbation des plans pour env. six projets sur la base du droit en vigueur aujourd'hui. Ces projets concernent des communes des cantons d'Argovie et d'Uri.

Quels sont les travaux prioritaires?

Pour répondre à cette question, les sections qui ont besoin d'être assainies ont été réparties en lots de taille comparable. L'ordre d'assainissement de ces lots a été fixé suivant le degré d'exposition au bruit. Conformément à la loi fédérale, les premiers tronçons à assainir sont les corridors de ferroutage du St-Gothard et du Lötschberg, toutefois en tenant compte des conventions entre les cantons, les communes et les CFF.

Concrètement, sur l'ensemble du réseau, les communes seront donc traitées dans l'ordre suivant:
1. Communes ayant une procédure en suspens (projets existants)
2. Autres communes des corridors de transit St-Gothard et Lötschberg (nouveaux projets)
3. Autres lots du réseau ferroviaire suisse, par ordre de degré d'exposition décroissant (nouveaux projets)

Procédures en suspens

Le cas normal

Tous les projets de mesures antibruit en suspens le long du corridor de ferroutage du St-Gothard doivent être traités selon le nouveau droit. Comme ils reposent sur des fondements incompatibles avec celui-ci, les projets doivent être retravaillés par les CFF. Ils auront p. ex. à mettre à jour les bases (nouveaux bâtiments, zones constructibles etc.), à tenir compte pareillement des écrans antibruit de tiers, à recalculer les immissions sur la base des prévisions de trafic pour l'année 2015, et à vérifier et à adapter les mesures prévues. Les CFF établissent un nouveau dossier pour tous les projets à l'attention de l'OFT.

Les préparatifs de la révision des projets ont déjà commencé. L'OFT a fixé les conditions générales en accord avec les CFF. D'ici à la fin de l'année, il aura reçu plus de 20 dossiers remaniés. Il n'y a donc pas à s'attendre à des retards dans la procédure d'approbation des plans. Du fait de l'uniformisation et de la mise à jour des documents, le traitement de chacun des projets sera simplifié et accéléré d'une manière générale.

Après réception des documents modifiés, l'OFT vérifiera si le projet fait l'objet d'une modification importante et, le cas échéant, il le remettra à l'enquête.

Les étapes supplémentaires de la procédure ne vont pas, en règle générale, retarder les procédures, car elles ont été ordonnées suffisamment à l'avance et ont lieu parallèlement au traitement actuel d'autres projets à privilégier suivant l'ordre des priorités.

La mesure dans laquelle les nouvelles conditions générales de la loi auront des effets sur les projets dépend de nombreux facteurs ainsi que des spécificités de la situation. Les déclarations de valeur générale sur cette problématique, de même que l'évaluation des projets ne pourront avoir lieu que lorsque ceux-ci auront été remaniés.

Cas particuliers

Les projets suivants ne devront pas être révisés:

- Les projets en bordure de la ligne actuelle du St-Gothard (ligne de faîte des cantons d'Uri et du Tessin) doivent être traités selon les conventions avec les cantons d'après les bases juridiques actuelles. Il ne sera donc pas effectué de nouveau calcul pour l'horizon 2015. Les CFF n'auront qu'à mettre à jour les projets en cours et à adresser à l'OFT des documents complémentaires pour que ceux-ci puissent être examinés conformément au nouveau droit.
- Pour les zones d'habitation Bürglen/Schattdorf/Attinghausen, Pollegio et Vezia, on part du principe, d'après l'état actuel de la situation, que ces sections – suivant le périmètre du projet – seront assainies dans le cadre des NLFA. Comme les mesures antibruit aussi bien que la construction des NLFA sont suivies par l'OFT, il est possible de coordonner les procédures au sein de l'office.

Nouveaux projets

Selon la nouvelle loi fédérale, les corridors de ferroutage doivent être assainis en priorité. Les tronçons de ces communes seront donc planifiés et traités avant les autres.

Les mandats de réalisation des projets pour les autres sections seront attribués en fonction du degré d'exposition, qui a été évalué pour chacune des 30 unités d'assainissement. Cette évaluation tient compte du nombre des personnes concernées, d'un paramètre pondéré pour le dépassement de la valeur limite d'immission et de la longueur du tronçon critique. Le degré d'exposition a été calculé par le Groupe de travail interdépartemental chargé du bruit des chemins de fer (IDA-E) dans son rapport du 26 juin 1998 (voir le tableau ci-joint).

Les projets en bordure de la ligne actuelle du Monte Ceneri ne seront pas abordés pour le moment. D'après les prévisions actuelles, le trafic sur ces tronçons diminuera tellement après la mise en service du tunnel de base du Ceneri qu'aucune mesure antibruit ne sera nécessaire. Toutefois, dès que des prévisions d'exploitation confirmées seront disponibles, le bruit sera évalué encore une fois.

Quels sont les délais envisageables?

L'ordre dans lequel les projets seront traités a été déterminé selon les critères ci-après:

- le calendrier fixé dans le cadre des conventions avec les cantons;
- l'état des procédures en cours;
- les charges figurant dans les décisions sur des projets d'extension (réalisés)
- les prescriptions sur les tronçons d'accès aux NLFA;
- le degré d'exposition pour chacune des unités d'assainissement selon le rapport IDA-E2 du 26 juin 1998 qui a servi de base au message assorti de la nouvelle loi fédérale.

Par lettre du 27 avril 2000, les communes ayant des projets de mesures antibruit en cours en bordure du corridor de ferroutage du St- Gothard et du tronçon Olten – Lenzbourg ont été informées du délai fixé pour la décision d'approbation des plans de l'OFT.

Les projets pour la cinquantaine de communes en bordure du corridor de ferroutage du Lötschberg et de la voie d'accès AlpTransit Brigue – Steg seront traités en même temps que les nouveaux projets du corridor de ferroutage du St-Gothard. L'achèvement de ces procédures est prévu pour les années 2004 à 2006.

Pour les autres tronçons à assainir, la date du début des travaux de planification a été fixée suivant le degré d'exposition. L'OFT part du principe que l'élaboration des projets, la procédure d'approbation des plans et l'exécution des constructions antibruit prendront en moyenne chacune deux ans. S'il n'y a pas de recours contre une décision d'approbation des plans concrète, on peut compter environ six ans du début de la planification à l'achèvement des travaux. Les dates du début des travaux de planification figurent dans le tableau ci-joint.

Ces dates se fondent sur un calendrier établi par l'OFT. Celui-ci garantit que les projets de lutte antibruit seront terminés en 2015 sur tout le réseau. Pour pouvoir atteindre ce but, l'OFT a besoin de l'aide constructive de tous les participants lors de la procédure d'approbation des plans.

Les tâches de l'Office fédéral des transports dans la phase...

... de la législation

L'Office fédéral des transports a déjà participé à la préparation de la loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer. Celle-ci ayant été adoptée par le Parlement, il incombe maintenant de nouveau à l'OFT de la préciser dans des dispositions d'exécution et de présenter le résultat au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, qui décidera.

Afin de tirer au clair aussi bien les questions juridiques que les aspects techniques, il a été créé un groupe de travail qui traite de différents domaines dans des groupes de projet spécialisés. Ces groupes réunissent des experts des offices fédéraux et des représentants des entreprises ferroviaires et des cantons.

L'un d'eux, chargé de faire avancer la rénovation du matériel roulant, examine les plans d'assainissement présentés par les chemins de fer pour les voitures, les wagons, les automotrices et les locomotives. Ce groupe fixera également les valeurs limites d'émission pour les véhicules nouveaux ou rénovés et définira la procédure d'expertise de type.

D'autres groupes définiront par exemple les conditions-cadres applicables à la construction des parois antibruit et garantiront l'installation uniforme des fenêtres insonores le long de l'ensemble du réseau. Ils établiront par ailleurs un plan d'émission contraignant, ils coordonneront et organiseront l'information des riverains concernés sur les mesures envisagées.

... de l'établissement des plans

L'OFT est le principal responsable de la réalisation des mesures antibruit dans les délais et conformément au budget ainsi que de l'achèvement de l'assainissement visé. Les chemins de fer sont responsables des plans et de la réalisation des écrans antibruit ainsi que de la rénovation de leur matériel roulant.

... des procédures

De l'extérieur, on perçoit le travail de l'OFT surtout dans le cadre de la procédure d'approbation des plans, étant donné que c'est l'office qui la dirige. En approuvant les plans, il octroie l'autorisation de construire requise par la législation ferroviaire pour un projet qui, en règle générale, porte sur les constructions antibruit d'une commune. Les plans ne sont toutefois approuvés que si le projet du chemin de fer est conforme aux dispositions légales, notamment à celles de la nouvelle loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer. La marge d'appréciation et de manœuvre dont dispose l'OFT est clairement définie et doit permettre de réaliser l'assainissement voulu dans les limites du budget tout en garantissant l'égalité juridique.

L'OFT chargera les chemins de fer de présenter à un moment donné les plans pour les communes des différentes unités d'assainissement. Après que l'on aura contrôlé que les dossiers sont complets et corrects, le projet sera mis à l'enquête publique dans la commune concernée. Tous les intéressés disposeront de 30 jours pour se prononcer sur le projet et former opposition.

Si des négociations sur les oppositions ont eu lieu, l'OFT rend une décision d'approbation des plans en tenant compte des oppositions et des avis formulés par les communes, les cantons et le service spécialisé de la Confédération (OFEFP). Au terme du délai de recours, cette décision tient lieu d'autorisation de construire pour les mesures antibruit.

Le besoin en personnel

Au cours des 13 prochaines années, l'OFT – ainsi que les autres services concernés – devra, en plus de ses tâches de contrôle et d'exécution, évaluer plus de 500 projets d'assainissement sonore et préparer les décisions ad hoc. Le travail nécessaire peut varier fortement suivant les procédures. Afin qu'il puisse être mené à terme, des postes supplémentaires seront créés à l'OFT d'ici à la fin de l'année. Ces collaborateurs ne pourront toutefois être engagés que lorsque la loi fédérale entrera en vigueur au terme du délai référendaire, soit seulement dans le courant du deuxième semestre de l'an 2000.

Coûts et financement

Ventilation des coûts

(en millions de francs) [1]:

Mesure	CFF	ETC	Total
Matériel roulant	770	50	820
Parois antibruit	655	35	690
Fenêtres insonores	105	5	110
Ligne de faîte du Saint-Gothard	70		70
Total des coûts d'assainissement	1 600	90	1 690
Réserve pour les constructions déjà réalisées			150
Frais d'exécution OFT / OFEFP			14
Total des coûts			1 854

ETC: Entreprises de transport concessionnaires (dans ce cas tous les chemins de fer à l'exception des CFF)

Le financement

Ces projets seront financés sur la base de l'arrêté fédéral du 29 novembre 1998 sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics (FTP). Les ressources financières seront donc prélevées sur le fonds destiné aux grands projets ferroviaires. La loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer règle les modalités de réalisation de l’assainissement.

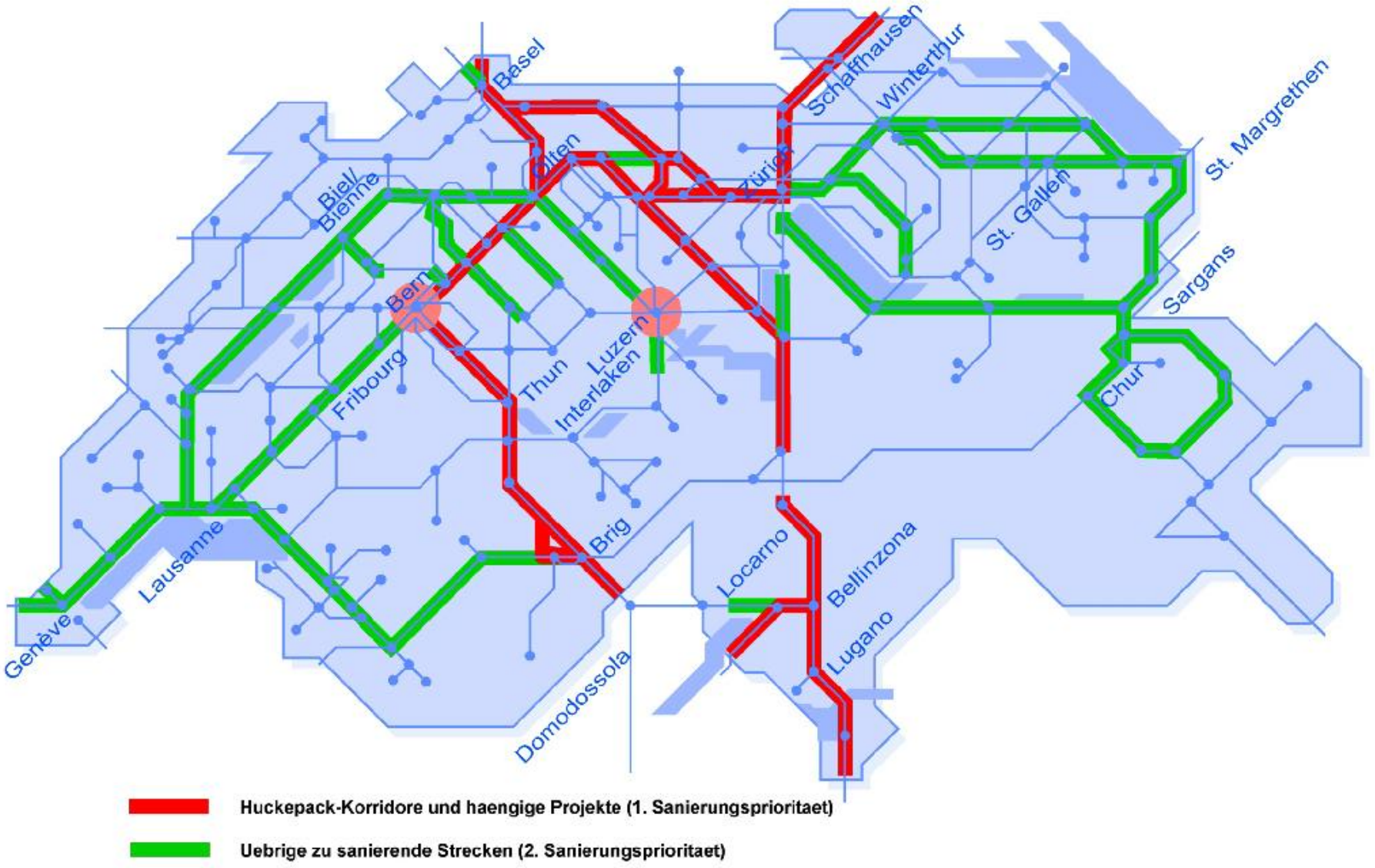
L'arrêté fédéral sur le financement de la réduction du bruit émis par les chemins de fer entrera en vigueur en même temps que la loi. Il comprend l'allocation d'un crédit d’engagement de 1 854 millions de francs. Ce montant représente une économie de quelque 400 millions de francs par rapport au projet FTP. Cette diminution des coûts a été possible parce que l'on s'était fondé initialement sur des rénovations techniques plus coûteuses pour le matériel roulant. Depuis lors, il est apparu que de nouvelles technologies permettent d'obtenir le même résultat à un moindre coût. La qualité de l'assainissement sonore n'en est pas affectée et l'objectif poursuivi n'est donc pas menacé.

Dès 2001, il est prévu de dépenser chaque année 150 millions de francs en moyenne pour la rénovation du matériel roulant, la construction des parois antibruit et l'installation de fenêtres insonores.

Réduction du bruit du réseau de tronçons ferroviaires suisses:

Ordre de traitement des unités d'assainissement [1] selon la loi fédérale du 24 mars 2000 (sur la base du rapport IDA-E2 du 26.6.1998)

Rang	Unité à assainir N°.	Tronçon	Entreprise ferroviaire	début prévu de la planification
Projets en cours:				
1	divers	CF-Gothard *(Bâle-Brugg-Rotkreuz-Chiasso) et Schaffhouse-Zurich-Brugg)* ainsi que Olten-Lenzbourg [2]	CFF	projet en cours
Nouveaux projets:				
2	101.1	Heustrich - Frutigen[3] et	BLS	2000-2001
	403	Brigue - Steg [3]	CFF	2000-2001
3	diverse	CF-Gothard *(SH, TI)* [2] et	CFF	2000-2002
	diverse	CF-Lötschberg *(Bâle-Olten-Berne-Thoune-Brigue)*	CFF / BLS	2000-2002
4	207	Lucerne	CFF	2003
5	103	Bussigny - Lausanne - Pully	CFF	2003
6	112	Neuenegg - Berne - Muri	CFF	2003
7	323	(Sargans) - Rorschach - (Romanshorn)	CFF	2003
8	102	Bex - (Pully)	CFF	2004
9	106	Yverdon - Le Landeron	CFF	2004
10	303	(Zurich) - Winterthour	CFF	2005
11	308	Thalwil - Pfäffikon SZ	CFF	2005
12	226	Kriens - Interlaken	CFF-Brünig	2005
13	309	(Pfäffikon SZ) - Sargans - Coire	CFF	2005
14	206	(Lucerne) - (Olten)	CFF	2006
15	104	Denges - Genève-aéroport & La Plaine	CFF	2006
16	201	Granges - (Olten)	CFF	2007
17	601	Domat-Ems	RhB	2007
18	306	(Winterthour) - Wil - St.Gall	CFF	2007
19	108	Villars-sur-Glâne - Wünnewil-Flamatt	CFF	2008
20	307	Wallisellen - Uster - Rapperswil	CFF	2008
21	225	(Cadenazzo) - Locarno	CFF	2008
22	305	(Winterthour) - Frauenfeld - Romanshorn	CFF	2008
23	210	Baar - Zug - Arth	CFF	2009
24	107	(Le Landeron) - Lengnau	CFF	2009
25	124	Matran - Puidoux-Chexbres	CFF	2009
26	111	(Zollikofen) - (Bienne)	CFF	2009
27	101	(Steg) - St-Maurice	CFF	2010
28	105	(Bussigy) - (Yverdon)	CFF	2010
29	501	(Soleure) - Lützelflüh; (Langenthal) - Huttwil	RM	2010
30	602	Tronçons du RhB (sauf Domat-Ems)	RhB	2010

[1] sans les nouveaux projets et les projets d'extension
[2] selon les conventions avec les cantons et les communes
[3] ligne d'accès NLFA
( ) à l'exclusion de la localité entre parenthèses (partie d'un autre tronçon)
CF corridor de ferroutage

Strecken mit baulichen Laermschutzmassnahmen