

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

Ferrari Architectes SA
A l'att. de M. Matteo Soldati
Av. Benjamin.Constant 1
1003 Lausanne

Renens, 27 novembre 2023

Référence Cindy Tabozzi, ID 0000722579
Ligne Lausanne - Genève-Aéroport, KM 11.200 - 11.400

N° permis de construire : CAMAC n°184014
Parcelle : Denges, 148, 149, 150, DP7
Description : Modification projet, déplacement du mur de soutènement situé au nord de la parcelle 148 - Nouveau dépôt pour la flotte routière des transports publics de la région MBC
Maître de l'ouvrage : Transports Morges Bière SA, Av. de la Gottaz 28A, 1110 Morges

Monsieur,

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 / l'autorisation de travaux qui sera délivré(e) :

I. Obligations et conditions relatives à l'exploitation ferroviaire

- a. Compte tenu de la proximité des installations ferroviaires, le maître de l'ouvrage prendra contact, **8 semaines avant le début des travaux**, avec Madame Sonia Haroune des CFF Infrastructure, Travaux à proximité de la voie (tél. 079 717 16 54, sonia.haroune@sbb.ch) pour régler les problèmes de sécurité liés à l'exploitation ferroviaire ainsi que pour coordonner les prestations CFF.
- b. L'entreprise qui effectuera les travaux devra mettre à disposition un chef de la sécurité selon le Règlement RTE 20100. Dans le cas contraire, les CFF fourniront le personnel aux frais du maître de l'ouvrage (question à régler d'entente avec Madame Sonia Haroune des CFF).

- c. 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 des installations ferroviaires ».
- d. Les machines susceptibles d'empiéter sur la zone de danger du courant électrique et ou des trains doivent être reliées à la terre (installation éventuelle d'un éclateur) et équipées d'un dispositif de limitation des mouvements. Le maître d'ouvrage doit prendre contact avec Madame Sonia Haroune des CFF, **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.
- e. Le système de grue doit être installé sous la surveillance de spécialistes CFF et approuvé par les CFF avant sa mise en service (procès-verbal de grue signé), question à régler d'entente avec Madame Sonia Haroune des CFF.
- f. Les travaux peuvent exiger des mesures d'exploitation telles que l'arrêt des installations électriques, l'interdiction d'une ou plusieurs voies ou encore la mise en place d'un tronçon de ralentissement. Le délai de commande des intervalles avec ou sans mesures dans le trafic ferroviaire va de quatre mois à deux ans (ce délai peut être plus long selon le tronçon et les travaux déjà prévus). Il est possible de déterminer les périodes d'interdiction avant le début des travaux avec Madame Sonia Haroune des CFF.
- g. Durant les travaux, une clôture dépourvue de joints doit être installée le long de notre domaine afin d'enfermer l'activité de la ou des entreprises vis-à-vis des dangers que représente l'exploitation ferroviaire. Cette clôture sera constituée de planches jointives et d'une hauteur à définir avant le début des travaux avec Madame Sonia Haroune des CFF. Ladite clôture doit permettre également de maintenir des matériaux pouvant rouler accidentellement en direction de nos installations.
- h. La creuse ne doit pas mettre en péril le terrain ferroviaire (par exemple glissement, pierres qui roulent, etc.). Le maître de l'ouvrage prendra à ses frais les mesures de sécurité nécessaires à cet effet.
- i. La stabilité du tracé, des remblais, des fondations des culées, des piliers, des murs en aile ainsi que celle des mâts de ligne de contact et des installations de signalisation devra être garantie par et aux frais du maître de l'ouvrage.
- j. La stabilité des pylônes de la ligne de contact et de leurs fondations doit être garantie en permanence. Les pylônes et leurs fondations devront être protégés contre les risques de collision avec les véhicules ou les machines de chantier. Lesdites fondations ne doivent pas être dégagées par les travaux de construction, ni percées ou partiellement taillées.

- k. Les distances de sécurité électriques du projet d'exécution devront être respectées. Les distances minimales admises figurent dans la « Norme Suisse SN EN 50122-1 ».
- l. La connexion de mise à la terre et le conducteur de retour de l'installation de la ligne de contact ne devront pas être altérés par les travaux de construction. Il est interdit de retirer ou de déplacer les conducteurs de retour ; cela vaut notamment dans le domaine des sous-stations (pôle de terre).
- m. Lors de l'exécution des travaux, les distances de sécurité électrique pour le personnel ainsi que pour les machines et engins doivent être respectées à tout moment. En cas d'utilisation d'engins, il y a lieu de convenir des mesures de protection adéquates avec Madame Sonia Haroune des CFF conformément au document RTE 20600, annexe 1.
- n. Lors du 1er contact du maître de l'ouvrage avec Madame Sonia Haroune des CFF, une séance pourra être organisée sur place avec le responsable des installations courant de traction, Monsieur Giuseppe Panarelli, afin de clarifier les distances de sécurité et les mises à terre, qui devront être scrupuleusement respectées selon les R RTE 20600 et 27900, ainsi que des éventuels moyens de protection à mettre en place.

De plus, les mises à terre, ainsi que les caniveaux et chambres à câbles, ne doivent en aucun cas être abîmés.

Pour permettre l'excavation du radier, en amont, il faudra impérativement mesurer les hauteurs horizontales et verticales de toutes les fondations des mâts et des ancrages, sur toute la longueur du chantier, et par rapport au rail zéro. Ces mesures devront être effectuées **avant, pendant, et après les travaux**, et elles devront être transmises au responsable des installations FS. Un état des lieux, ponctué par un PV, devra être effectué avec le responsable des installations courant de traction, à la fin des travaux.

- o. Pour les travaux d'urgence, de surveillance, et de maintenance, un chemin d'accès aux installations CFF devra impérativement être prévu.
- p. Les travaux de réparation de la voie L6 en gare de Lausanne Triage se feront une fois tous les travaux terminés et seront suivis par Monsieur Fahrudin Softic des CFF Infrastructure, Travaux à proximité de la voie (tél. 079 549 75 09, fahrudin.softic@sbb.ch).
- q. La stabilité du talus CFF en raison des surcharges de terrain ou mur de soutènement devra être contrôlée par un bureau géotechnique et les résultats transmis à Monsieur Laurent Pasquini des CFF Infrastructure (tél. 079 223 24 67, laurent.pasquini@sbb.ch), **2 mois avant** le début des travaux.

- r. Le maître de l'ouvrage est responsable de fournir à Monsieur Alexandre Michon des CFF Infrastructure, Gestion des Projets (tél. 079 150 34 44, alexandre.michon@sbb.ch), spontanément et à sa demande le cas échéant, tous documents et renseignements devant leur permettre de vérifier que la sécurité de l'exploitation ferroviaire est garantie.
- s. Les document soumis à ce jour ne permettent pas d'évaluer si les travaux projetés sont susceptibles d'impacter la stabilité de la plateforme ferroviaire. Des coupes transversales montrant la position précise des constructions par rapport aux voies CFF doivent être transmises **dans les meilleurs délais** à Monsieur Alexandre Michon des CFF.
- t. Tous les terrassements interrompant une ligne fictive 2V : 3H prises depuis le sommet de l'épaulement de ballast devront faire l'objet d'une note de calcul qui pourra faire l'objet d'une expertise aux frais du maître de l'ouvrage. Les principes de soutènement devront être discutés au préalable avec Monsieur Alexandre Michon des CFF.
- u. Mur de soutènement Nord limitrophe à la parcelle CFF (voir annexe) :
Plan "MBCD_52_FA_ARC_Murs soutènement coupes CC - DD - EE Secteur Nord-Ouest - coupe "DD":
 - Si des véhicules légers ou lourds peuvent circuler sur le secteur mixte Enrobé bitumineux / dallettes végétalisées alors il faudra prévoir un organe de retenue des véhicules concernés (comme par exemple une glissière de sécurité) voir éventuellement en sus un boutte-roue.Secteur Nord partie Est - Coupe "CC":
 - Le mur de soutènement concerné devra faire l'objet d'une SIOP A 202 car si celui-ci venait à être sous dimensionné alors il risquerait de tomber sur les installations ferroviaires.En cas de question, Monsieur Marcel Boillat des CFF Infrastructure (tél. 079 611 17 06, marcel.boillat@sbb.ch) se tient à votre disposition.

II. Obligations et conditions générales

- a. Toutes utilisations temporaires ou définitives du terrain CFF devra faire l'objet d'une libération et d'une convention **avant le début des travaux**.
Le maître de l'ouvrage prendra contract avec Monsieur Gaston Diaz Schilling des CFF, Immobilier, gestion foncière, Fonciers objets d'exploitation (tél. 079 256 13 12, gaston.diaz_schilling@sbb.ch).
- b. Les charges environnementales CFF (document annexé) sont à prendre en considération.

- c. En principe, il est interdit de pénétrer dans le domaine d'exploitation du chemin de fer, sauf d'entente avec les CFF.
- d. 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).
- e. 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).

Veuillez agréer, Monsieur, nos meilleures salutations.



Stéphane Nicod
Spécialiste Fonciers inventaire et potentiels



Cindy Tabozzi
Spécialiste Fonciers inventaire et potentiels

Annexe : Informations CFF concernant les charges environnementales
Plan coupes CC et DD

Copie à : Administration communale, par mail à : greffe@denges.ch

Informations CFF concernant les charges environnementales

Bruit ferroviaire: 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 de l'annexe 4 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 OPB).

Du côté des voies, il faut renoncer à avoir une grande surface qui n'absorbe pas le bruit. En effet une telle surface agit comme un réflecteur de bruit ce qui peut provoquer une augmentation significative dans la zone d'habitation située en face.

Évaluation du bruit ferroviaire: L'Office fédéral des transports a publié le registre des nuisances sonores ferroviaires sous "map.geo.admin.ch". Pour les procédures de planification et de construction, les "émissions fixées jour/nuit" figurant dans le registre des nuisances sonores par ligne et par tronçon, sont pertinentes.

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, le matériau et les couleurs utilisés doivent être soumis à l'approbation des CFF.

Vibrations et sons solidiens dus au trafic ferroviaire: Il n'existe pas de réglementation fédérale pour l'évaluation des vibrations et des sons solidiens. Sur la base du principe de précaution (art. 21 de la Loi sur la protection de l'environnement), le maître d'ouvrage doit mettre en oeuvre toutes les dispositions structurelles et constructives possibles, afin d'éviter tout risque d'immissions de vibrations et sons solidiens dans les locaux sensibles construits à proximité des installations ferroviaires.

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", toutes les mesures appropriées et économiquement supportables pour réduire le risque doivent être examinées et, si possible, mises en oeuvre dans les règles de l'art. Il appartient à l'autorité compétente en matière de construction d'exiger les raisons de l'exemption des mesures ou, dans le cas contraire, d'en contrôler la mise en oeuvre. Les principales mesures envisageables sont les suivantes:

- Disposer les plus grandes ouvertures de façade sur le côté opposé aux voies;
- Mettre les cages d'escalier du côté de la voie ferrée (à moins qu'il n'y ait des raisons impératives de s'y opposer);
- Construire des façades résistantes à la chaleur pour limiter les effets d'un incendie;
- Prévoir les systèmes de ventilation orientés à l'opposé de la voie ferrée;
- Prévoir des issues de secours et des voies d'évacuation à l'opposé de la voie ferrée.