

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

ARCHI-2 ATG Sàrl
A l'att. de M. Basile Savoca
Chemin de l'Orgevaux 3
1053 Cugy VD

Renens, 23 septembre 2024

Référence Cindy Tabozzi, ID 0000728424
Ligne Lausanne - Genève-Aéroport, KM 12.000 - 12.100
LT 140, Ss Bussigny-Ss Luins-Ss Genève, mâts 54 - 56

Parcelle : Morges, 387
Description : Démolition du bâtiment ECA 2421 (ancienne morgue). Bâtiment fissuré. Création d'un couvert à vélos (22 places) Déplacement de 3 places de parc
Maître de l'ouvrage : Fondation pour le patrimoine hospitalier morgien, chemin du Crêt 2, 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 contractuelles

- a. Les places de parc doivent être non couvertes. Dans le cas contraire, le maître de l'ouvrage doit soit modifier son projet soit demander une dérogation aux distances à la limite.

Pour toutes questions à ce sujet, Monsieur Sébastien Gatefait des CFF, Immobilier, Gestion foncière (tél. 079 286 45 93, sebastien.gatefait@sbb.ch) reste volontiers à disposition.

II. Obligations et conditions relatives à l'exploitation ferroviaire

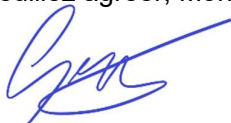
- a. Le maintien d'une exploitation ferroviaire non perturbée doit être garanti en tout temps sur la ligne ferroviaire à grande vitesse des CFF située à proximité.
- b. Compte tenu de la proximité des installations ferroviaires, le maître de l'ouvrage prendra contact, **8 semaines avant le début des travaux**, avec Monsieur Fahrudin Softic des CFF Infrastructure, Travaux à proximité de la voie (tél. 079 549 75 09, fahrudin.softic@sbb.ch) pour régler les problèmes de sécurité liés à l'exploitation ferroviaire ainsi que pour coordonner les prestations 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 Monsieur Fahrudin Softic 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 Monsieur Fahrudin Softic des CFF.
- f. Les modalités de l'accès au chantier devront être définies d'un commun accord avec Monsieur Fahrudin Softic des CFF.
- g. Dans tous les cas, les travaux ne doivent pas débiter sans mesures de sécurité et tant que Monsieur Fahrudin Softic des CFF n'a pas donné sa validation par écrit.

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. 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).
- c. 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, Monsieur, nos meilleures salutations.



Nikola Grubor
Spécialiste Fonciers inventaire et potentiels



Cindy Tabozzi
Spécialiste Fonciers inventaire et potentiels

Copie à : Administration communale, par mail à : autorisation.construire@morges.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 fixées 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.