

FICHE DE RÉFÉRENCE

CFF Parois antibruit Saxon (VS)

Dossier 22-2099

Maître d'ouvrage	CFF, Chemins de fer fédéraux suisses Infrastructure, Projets-Région Ouest Avenue de la Gare 43 / 1001 Lausanne Contact: M. V. Perez Tél : 079 / 563 91 64
Période d'exécution	décembre 2016 – septembre 2018
Durée de travaux	13 mois
Montant des travaux	SFr. 10'000'000 (H.T)
Descriptif du projet	Exécution d'une paroi antibruit le long de la voie CFF sur la commune de Saxon
Partenaires	Praderlosinger SA (70%)
Prestations	Travaux spéciaux, terrassement, génie civil, et béton armé
Quantités principales:	Longueur de la paroi: 3591 m' Micropieux: 12'372 m' Fondations: 736 pc Poteaux en fibres de verre: 2'015 m' Poteaux métalliques: 5711kg
Ingénieur D/T	Bureau Teyssiere & Candolfi AG Terbinerstrasse 18 3930 Visp
Chef de projet	M. V. Perez
Directeur de travaux	M. Jäger Olivier 027/ 948 07 13



Zone de vie, piste de chantier, passerelles d'accès



Pose des parois camion grue



Pose des parois pelle hydraulique



Etat final de la parois antibruit



Conception de la piste de chantier (menzi, dumper, rondins bois)

Contexte du chantier

La Confédération entend élargir la palette de mesures visant à réduire le bruit des chemins de fer. Le Conseil fédéral a mis en vigueur, le 1er mars 2014, la loi révisée sur la réduction du bruit des chemins de fer (LBCF).

Le nombre de riverains du rail pour lesquels l'exposition au bruit peut revenir en dessous de la valeur-limite d'immission (VLI) grâce aux mesures d'assainissement indique la réussite du programme. On mesure l'impact sonore à la fenêtre ouverte d'un bâtiment. Il est ainsi tenu compte du fait que, même avec une fenêtre ouverte ou en plein air, la VLI doit être respectée partout.

Là où le degré de protection visé ne peut pas être atteint par le rééquipement du matériel roulant suisse ni par des constructions, la Confédération subventionne le montage de FAB. Aux termes de la LBCF, il faut protéger, par des mesures de 1re et de 2e priorité, au moins 1/3 des personnes touchées par le bruit ferroviaire dépassant la VLI par rapport à la situation initiale de l'année 2000. L'assainissement phonique financé par la Confédération vise donc à protéger les riverains des lignes ferroviaires contre le bruit excessif et à absorber les conséquences de la croissance du trafic, qui reste forte.

En règle générale, les PAB s'élèvent à une hauteur de 2 m au-dessus du niveau supérieur du rail (NSR). La hauteur effective varie en fonction de la topographie. La conception et le choix du matériau de la PAB sont importants pour les riverains du rail et les communes, mais aussi pour l'entreprise ferroviaire (du point de vue de l'entretien).