Note suite à la séance du 13.12.2011 entre les CFF, la Ville de Sion et l'ARAS

Présents :

- pour les CFF : MM. Wüst et Chèvre
- pour la Ville de Sion : MM. Joliat et Salvi
- pour l'ARAS : MM. Schroeter et Gapany

Buts de la séance : montrer aux autorités de la Ville et à l'ARAS les mesures à prendre pour diminuer les immissions de bruit aux abords des voies CFF.

Cadastre des immissions : le cadastre présenté est édité au moyen d'un modèle mathématique issu de l'EMPA, qui analyse en 3 dimensions les effets du bruit engendré par le trafic ferroviaire, estimé pour l'an 2015. Selon l'OPB, il n'y a pas de cumul des cadastres bruit (avion, train, route).

Critères de décision : l'analyse prend en compte l'indice de sensibilité au bruit des parcelles (I à IV) et du type d'habitat (mixte, résidentiel, etc.). Si les valeurs d'immission sont dépassées, la règle de proportionnalité entre en action à savoir, la comparaison entre le coût des mesures à prendre (murs antibruit) et le nombre de personnes concernées. Si le coût du mur antibruit (env. CHF 3'000.-/ml pour 2m de haut) dépasse les mesures individuelles (fenêtres antibruit), c'est cette dernière mesure qui est prise en charge par la Confédération (100% en cas de dépassement de la valeur alarme et 50% en cas de dépassement de la valeur limite). L'Office fédéral des Transports est l'organe de décision final.

Constat : sur le cadastre du bruit présenté, seul un mur antibruit serait construit dans la région d'Uvrier et de l'Ecole d'Agriculture de Châteauneuf ! Aucune protection n'est prévue vers l'agglomération de Châteauneuf. Pourtant, 14 villas ont des valeurs d'alarme dépassées, mais ne constituent pas un nombre de personnes touchées suffisant pour justifier la construction d'un mur antibruit !

Après discussion, il apparaît que la zone de Châteauneuf bien qu'essentiellement résidentielle est classée en zone mixte, influençant négativement les mesures à prendre. Selon la Municipalité, cette zone doit être considérée comme résidentielle (nécessité de modifier le plan de zone actuel). Une demande a été faite aux CFF de prendre en compte ce point dans une nouvelle simulation et de voir si la construction d'un mur serait alors indiquée. Cette simulation peut encore se faire cette année.

Si cette analyse devait déboucher sur la construction d'un mur par les CFF, la Municipalité étudierait à son tour l'opportunité de le surélever afin de réduire également le bruit en provenance de l'Aéroport. Le mur antibruit actuel n'aurait, dès lors, plus besoin d'être prolongé vers l'ouest par la Municipalité.

Position de l'ARAS : dans les deux cas mentionnés ci-dessus, l'ARAS doit insister auprès des instances fédérales pour obtenir une réduction du bruit dans la région de l'Aéroport, en argumentant que le bruit des trains est essentiellement lié au trafic marchandise circulant beaucoup la nuit, quand les avions ont enfin cessé leurs activités. Une solution mixte avec les autorités locales doit être envisagée. Ceci devrait nous amener à nous opposer au projet actuel des CFF, sans mur antibruit.