

PREAVIS AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

l'adoption, en application de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou), du projet de chemin de mobilité douce en lien avec l'assainissement de l'ancienne voie de raccordement (VR) de Clendy, l'adoption des réponses aux oppositions suscitées par l'enquête publique

et

une demande de crédit d'investissement de CHF 950'000.- TTC pour financer les travaux et les honoraires y relatifs



« Axonométrie d'ambiance extraite du dossier d'avant-projet (mai 2017) »

TABLE DES MATIERES

A. Historique et contexte	3
B. Cadre du projet	7
C. Concept général	9
D. Descriptif du projet par secteur	11
E. Secteurs particuliers	20
F. Spécificités du projet	21
G. Oppositions et observation déposées dans le cadre de l'enquête publique	23
H. Partie financière	29
I. Planning prévisionnel	32

Madame la Présidente,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

Afin de promouvoir la mobilité douce (MD) en général, il est essentiel d'offrir une infrastructure attrayante, sûre et réservée aux modes de déplacements dits « doux ». Dans ce cadre, les tracés d'anciennes voies ferrées désaffectées constituent, à bien des égards, des opportunités majeures. En effet, celles-ci ont l'avantage d'être résolument planes, très directes, séparées du trafic automobile et exemptes d'intersections (hormis les traversées de chaussées ponctuelles). Ces caractéristiques constituent des éléments indispensables en faveur d'une valorisation considérable et durable de la MD.

Sur le territoire yverdonnois, ce genre d'opportunité est rare, mais existe néanmoins. Située à l'est du plateau de la gare CFF et exploitée par les entreprises autrefois installées le long de l'Avenue Haldimand, l'ancienne voie de raccordement (VR) de Clendy en est un exemple significatif. L'exploitation de cette voie de raccordement, construite en 1897 puis transformée à plusieurs reprises entre les années 1935 et 1970, est devenue progressivement obsolète en raison de la délocalisation des entreprises en proche périphérie de la ville. Au fil des années, le site a alors revêtu l'aspect d'une friche industrielle sans réel attrait ni qualité d'usage. Cependant, la VR de Clendy réunit toutes les caractéristiques en faveur de l'aménagement d'un nouvel itinéraire réservé aux piétons et aux cyclistes. Le présent préavis présente le projet de transformation de la VR Clendy en axe de mobilité douce.

Deux oppositions et une remarque ont été formulées lors de l'enquête publique. Des propositions d'adaptation ont été évaluées dans ce contexte et sont intégrées au présent préavis. Selon la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou), il revient au Conseil communal de statuer sur les oppositions dans le cadre de la procédure d'adoption du plan routier (art. 13 ss LRou).

Par le présent préavis, la Municipalité propose l'adoption des plans relatifs aux travaux d'aménagement d'un chemin de mobilité douce en site propre en remplacement de l'ancienne VR de Clendy ainsi que l'adoption des réponses aux oppositions suscitées par l'enquête publique et invite le Conseil communal à octroyer le crédit d'investissement nécessaire au financement des travaux et des honoraires y relatifs.

A. Historique et contexte

A.1 Genèse du projet

Depuis l'été 2014, la VR de Clendy n'est plus raccordée au réseau principal des CFF en raison du démantèlement partiel des voies situées à proximité de la rue Saint-Roch. Cette opération était nécessaire dans le cadre de la mise en œuvre du plan de quartier (PQ) St-Roch/Haldimand/Industrie, dont les travaux ont pris fin en 2016.

Durant l'automne 2015, le tronçon de la VR reliant la rue de l'Industrie à la MD le long du Buron a, quant à lui, fait l'objet d'un pré-aménagement. Cette réalisation était nécessaire afin d'assurer la continuité nord-sud des itinéraires piétonniers et cyclistes durant les travaux de réaménagement de la rue de l'Industrie. Sur ce tronçon, bon nombre de rails existants ont pu être conservés en l'état. Véritables témoins de la fonction passée du lieu il s'agira, dans le cadre des travaux à venir, de les préserver au maximum et de les mettre en valeur en les incrustant dans les revêtements.

Hormis le tronçon de MD en traversée du site de la Scierie (ancien silo LANDI), lequel a fait l'objet, du 26 avril 2016, du permis de construire décrit ci-après, les interventions sur l'ensemble du linéaire de la VR ont toutes été amorcées sans une réelle vision globale de l'aménagement final. Fort de ce constat, le Service de l'urbanisme (URB) a développé le projet d'ensemble exposé ci-après, dans l'objectif d'offrir, à terme, un nouvel itinéraire de MD et des aménagements cohérents et de qualité.

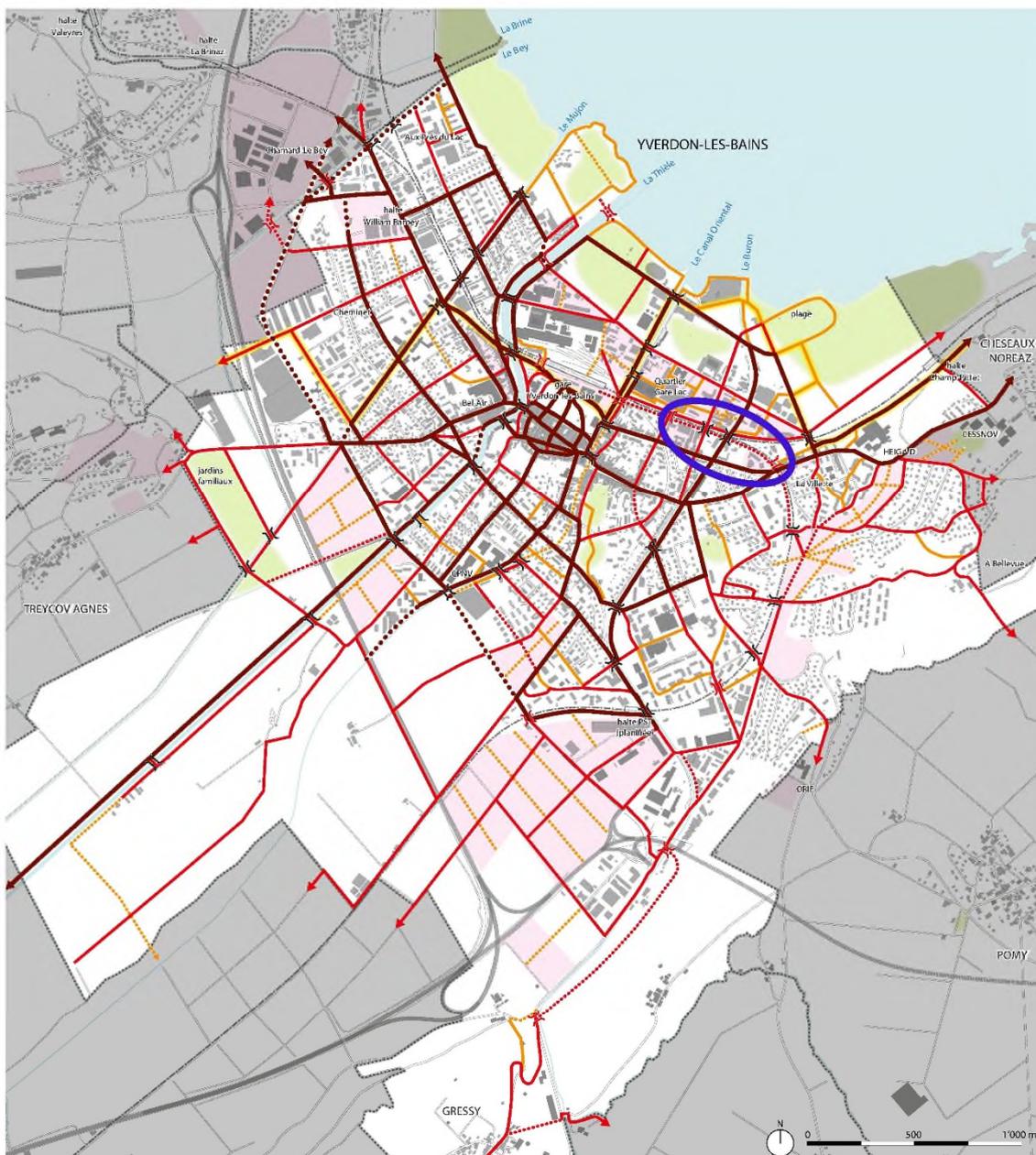
S'agissant d'un projet d'aménagement routier (appellation générique comprenant également les voies de mobilité douce) et conformément à l'article 10 (« Concordance des réseaux ») de la loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou), le dossier complet a également été remis à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) de l'Etat de Vaud pour examen préalable. Au terme de cette procédure, le projet a été préavisé positivement en date du 22 janvier 2019 (cf. Annexe 1).

L'enquête publique portant sur ce projet a eu lieu du 18 mai au 17 juin 2019. Elle a suscité deux oppositions et une remarque. Les intervenants ont été entendus au cours de plusieurs rencontres entre 2019 et 2021 et des propositions d'adaptation allant dans le sens de leurs interventions sont présentées dans ce dossier. La Municipalité et ses services ont vérifié à cet égard la compatibilité du projet avec les possibilités de subventions en relation avec le Projet d'agglomération AggloY.

Il revient au Conseil communal de statuer sur les oppositions dans le cadre de la procédure d'adoption du plan routier (art. 13 ss LRou).

A.2 Liens avec le plan directeur de la mobilité douce

Le projet est conforme au plan directeur de la mobilité douce, figurant en annexe au préavis PR 19.20PR concernant une demande de crédit d'investissement de CHF 470'000.- pour la mise en place des premières mesures du plan directeur de la mobilité douce, accepté par le Conseil communal le 3 octobre 2019. Les extraits suivants indiquent que les tronçons concernés sont identifiés en réseau secondaire, tant pour le trafic vélo que piéton.



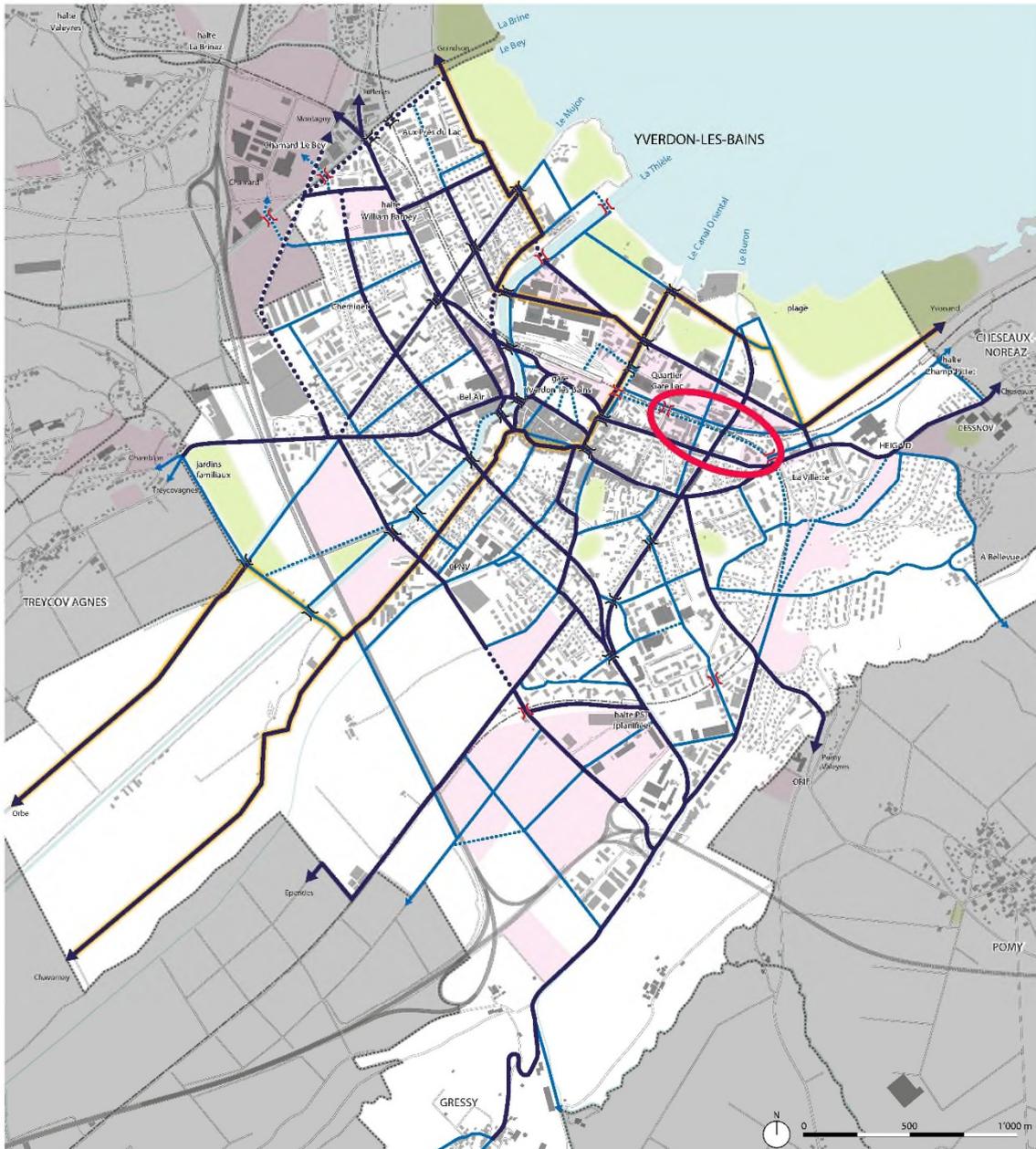
PLAN DIRECTEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE
CARTE 4 | RÉSEAU PIÉTONNIER

Réseau piétonnier	Existant	A créer
Franchissements		
Réseau primaire		
Réseau secondaire		
Capillarités fines d'intérêt		
La Suisse à pied (Suisse Mobile)		

Fonds de carte	
Réseau ferroviaire: haltes et lignes	
Réseau autoroutier	
Future route de contournement	
Espaces verts et jardins familiaux	
Potentiels d'urbanisation (AggloY)	
Limites communales	
Lac et cours d'eau	

Échelle: 1:17'500
Berne, 05.12.2018





PLAN DIRECTEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE
 CARTE 5 | RÉSEAU CYCLABLE

Réseau cyclable	Existant	A créer
Franchissements		
Réseau primaire		
Réseau secondaire		
La Suisse à vélo (Suisse Mobile)		

Fonds de carte	
Réseau ferroviaire: haltes et lignes	
Réseau autoroutier	
Future route de contournement	
Espaces verts et jardins familiaux	
Potentiels d'urbanisation (AggloY)	
Limites communales	
Lac et cours d'eau	

Échelle: 1:17'500
 Berne, 05.12.2018



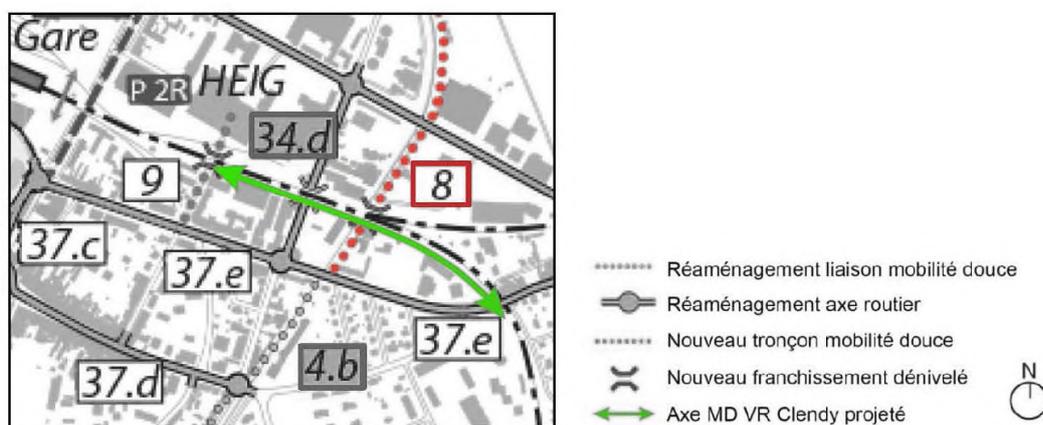
A.3 Liens avec les mesures du plan d'agglomération

Le schéma ci-dessous confirme l'importance de ce tronçon dans la stratégie globale de mobilité. Il constitue un maillon essentiel pour traverser la ville à vélo.



La mesure MD VR Clendy, en jaune, dans le réseau d'agglomération

Le projet de MD objet du présent préavis, dont le tracé est schématisé par la flèche verte sur la carte ci-dessous, a également pour but de connecter plusieurs interventions situées dans un même secteur et qui résultent, pour la plupart, de la mise en œuvre des mesures d'aménagement identifiées par le Projet de l'agglomération yverdonnoise de 2012 (PA2 AggloY), décrites ci-après.



Extrait du PA 2 AggloY - carte 10 - Plan des mesures – complété par la mesure proposée

Mesure 34.d « Réaménagement de la rue de l'Industrie »

En marge de la mise en œuvre de cette mesure, un premier tronçon de MD en site propre a fait l'objet d'un pré-aménagement. Partant de la rue de l'Industrie, il permet aux piétons et aux cyclistes de relier la voie de MD déjà réalisée le long du canal du Buron (cf. mesure 8 ci-après). Cette mesure a été réalisée en 2016.

Mesure 4.b « Réaménagement des liaisons de mobilité douce existantes le long des canaux »

La mise en œuvre de cette mesure vise à rendre les promenades existantes le long des canaux plus attractives et à compléter les tronçons manquants. Concrètement, il s'agit d'améliorer le confort et la qualité paysagère des promenades, d'augmenter l'évidence et la lisibilité des parcours et de compléter la signalétique y relative. Les travaux seront mis en œuvre progressivement, par tronçon.

Mesure 8 « Aménagement du passage du dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes »

Complétant la mesure 4.b précitée, cette mesure a pour but de valoriser les parcours en faveur de la mobilité douce, en assurant la continuité des itinéraires piétons et cyclistes le long du canal du Buron. A l'échelle de la ville, elle vise également à assurer les liaisons nord-sud (lac-plaine) entre les différents quartiers yverdonnois et à améliorer l'accessibilité aux arrêts des transports publics. Les travaux ont été réalisés en 2019.

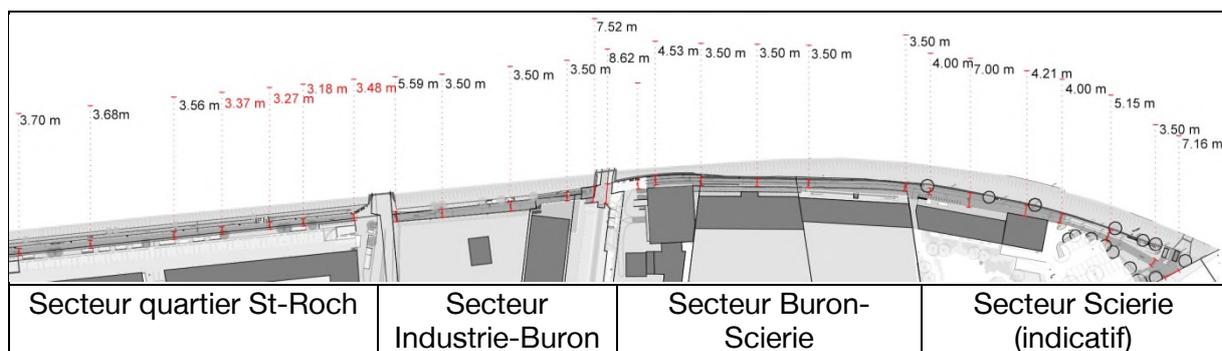
B. Cadre du projet

B.1 Faisabilité pour vélos et piétons

Le 9 février 2016, URB a rencontré les membres de l'association Pro Vélo pour leur faire part des intentions de la Ville quant au devenir du site de l'ancienne VR. La discussion s'orienta essentiellement sur la largeur minimale à prévoir pour ce type d'aménagement, à savoir un cheminement en site propre réservé à la circulation bidirectionnelle des piétons et des cyclistes. En raison d'un tracé résolument linéaire et de l'absence totale d'obstacles visuels, il a été relevé qu'une largeur libre de 3,50 m serait tout à fait acceptable.

Le 13 juillet 2017, l'association Pro Vélo a été une nouvelle fois sollicitée. En effet, lors du développement de l'avant-projet, il a été constaté qu'en raison de la présence d'éléments existants sur certains secteurs du projet (imposant talus des CFF au nord et bâtiments d'habitation sur les parcelles privées attenantes au sud), la largeur de 3,50 m libre envisagée initialement ne pouvait, en quelques endroits, pas être assurée. En effet, les éléments précités créent des « resserrements » qui ne peuvent être modifiés sans générer d'importants surcoûts. Cette seconde discussion s'est donc résolument orientée sur la méthode la plus rationnelle à privilégier pour la suite du développement du projet, tant du point de vue technique, normatif, que financier.

Dès lors, afin de pouvoir garantir la faisabilité financière du projet il a finalement été admis que le cheminement de MD offrirait, sur quelques secteurs uniquement, un gabarit d'espace libre légèrement plus restreint (cf. cotes rouges sur le plan ci-dessous) offrant alors, sur son secteur le plus contraint, une largeur libre de 3,18 m tout au plus.



Extrait du dossier d'avant-projet du 12 juillet 2017.

B.2 Contiguïté avec les chemins de fer

En raison de la proximité du projet avec le domaine ferroviaire et conformément à l'article 18m de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF), du 20 décembre 1957, il a été nécessaire, dans un premier temps, de soumettre l'avant-projet aux CFF pour détermination. Dans ce cadre, un rapport exhaustif leur a été remis le 1^{er} mars 2016. Par courrier daté du 22 avril 2016, les CFF ont rendu un préavis favorable à la poursuite des études et ont donné leur accord de principe pour la réalisation du projet (cf. [Annexe 2](#)).

Afin d'obtenir l'accord définitif des CFF, le projet détaillé accompagné d'un rapport explicatif complet, leur a été une nouvelle fois soumis pour examen en date du 13 août 2018. Par retour de courrier daté du 3 septembre 2018, les CFF ont confirmé leur accord, moyennant le respect d'un certain nombre d'exigences qu'il s'agira de reporter dans le permis de construire à venir (cf. [Annexe 3](#)).

B.3 Aspects fonciers : droit de passage et servitudes

La particularité du projet réside dans le fait que son emprise se situe exclusivement sur des biens-fonds privés (hormis les traversées de chaussées sur domaine public). Cette surface comprend l'emprise stricte de la future voie de MD, dont la largeur varie en fonction des situations et des contraintes existantes, ainsi qu'une surlargeur destinée à accueillir des aménagements complémentaires tels que notamment des placettes « wagon » équipées de mobilier urbain (voir infra E, page 21)

Dès lors, préalablement au lancement de l'avant-projet, l'ensemble des propriétaires concernés ont été approchés afin de prendre connaissance, dans ses grandes lignes, de l'aménagement prévu et des problématiques foncières auxquelles il se confronte. En effet, en l'absence d'un accord formel des propriétaires quant à la mise à disposition des surfaces de terrains privés nécessaires, le projet ne pourrait voir le jour.

Désireux de voir un site à l'abandon être revitalisé et ouvert au public, les propriétaires des biens-fonds situés au sud de la VR se sont tous prononcés en faveur de la réalisation du projet. De plus, ils ont accepté de mettre à disposition gratuitement les surfaces nécessaires de leurs terrains. En contrepartie, la Ville s'est engagée à prendre en charge, dans son intégralité, les frais relatifs à l'aménagement d'un itinéraire de MD en lieu et place de la VR. Une convention du 3 décembre 2014 a entériné l'abandon de la VR par la société d'exploitation (cf. [Annexe 4](#)).

Du côté nord de la VR, les empiètements nécessaires au projet se situent exclusivement sur les biens-fonds privés propriétés des CFF (n° 2303, 2310 et 1458). Ayant relevé l'intérêt public manifeste du projet, les CFF ont donné leur consentement quant à la mise à disposition des surfaces nécessaires, et ce sans contrepartie financière.

Toutefois, la Ville a dû prendre note que les CFF n'accordent aucune servitude, y compris une servitude personnelle de passage public en faveur de la Commune, sur les biens-fonds dont ils sont propriétaires. Ils sont en revanche prêts à accorder par convention un droit de passage public sur le domaine CFF.

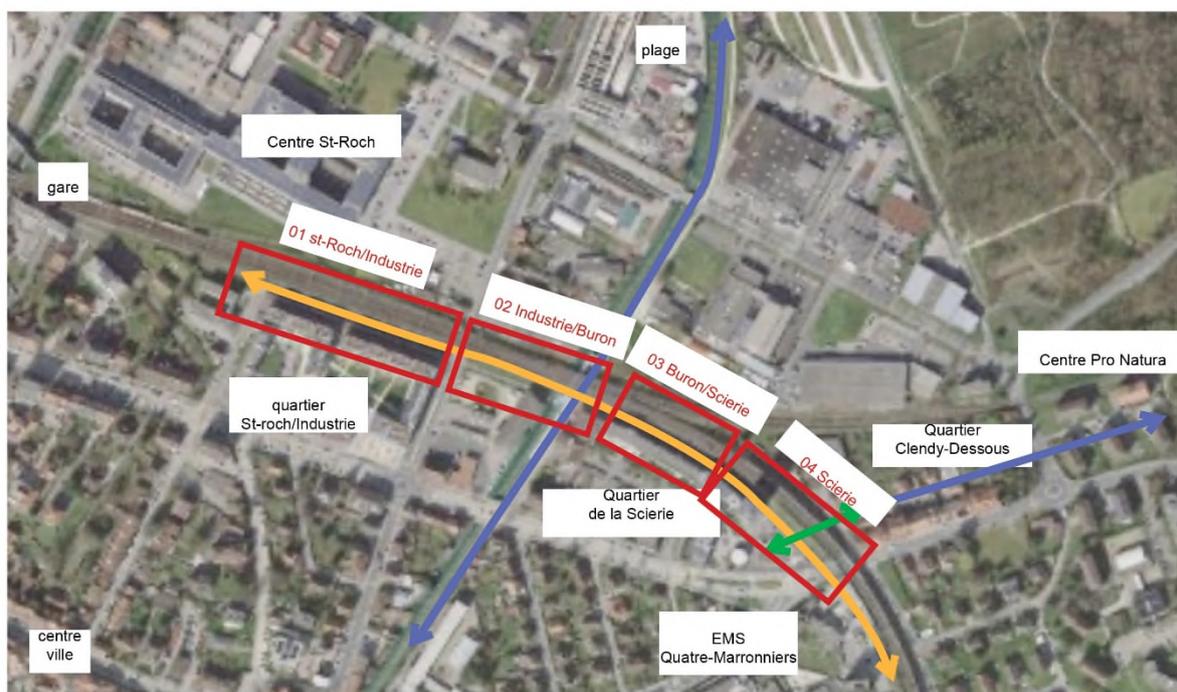
L'accord des CFF a dès lors été formalisé par une convention liant la Ville à ces derniers, signée le 26 mars 2019 (cf. Annexe 5). Ce document définit le périmètre exact du cheminement de MD et de ses aménagements annexes, ainsi que les modalités de mise à disposition des terrains.

Sur les parcelles privées attenantes au sud de l'ancienne VR, des servitudes publiques de passage à pied et à vélo seront inscrites au registre foncier (RF). Cette opération interviendra à la suite des travaux de construction de l'itinéraire de MD.

Sur la base de ce qui précède, et dans la mesure où les modalités de mise à disposition de l'ensemble des terrains privés nécessaires à la mise en œuvre du projet ont été admises, la faisabilité foncière du projet est assurée

C. Concept général

Le concept général du projet repose sur la création d'un itinéraire de MD reliant la rue de St-Roch à l'extrémité est de l'Avenue Haldimand (quartier de la Scierie), inscrit sur le tracé de l'ancienne VR de Clendy aujourd'hui désaffectée.



Carte schématique des secteurs du projets et interactions.

C.1 Connexions à l'EMS des Quatre-Marronniers et au secteur de Clendy

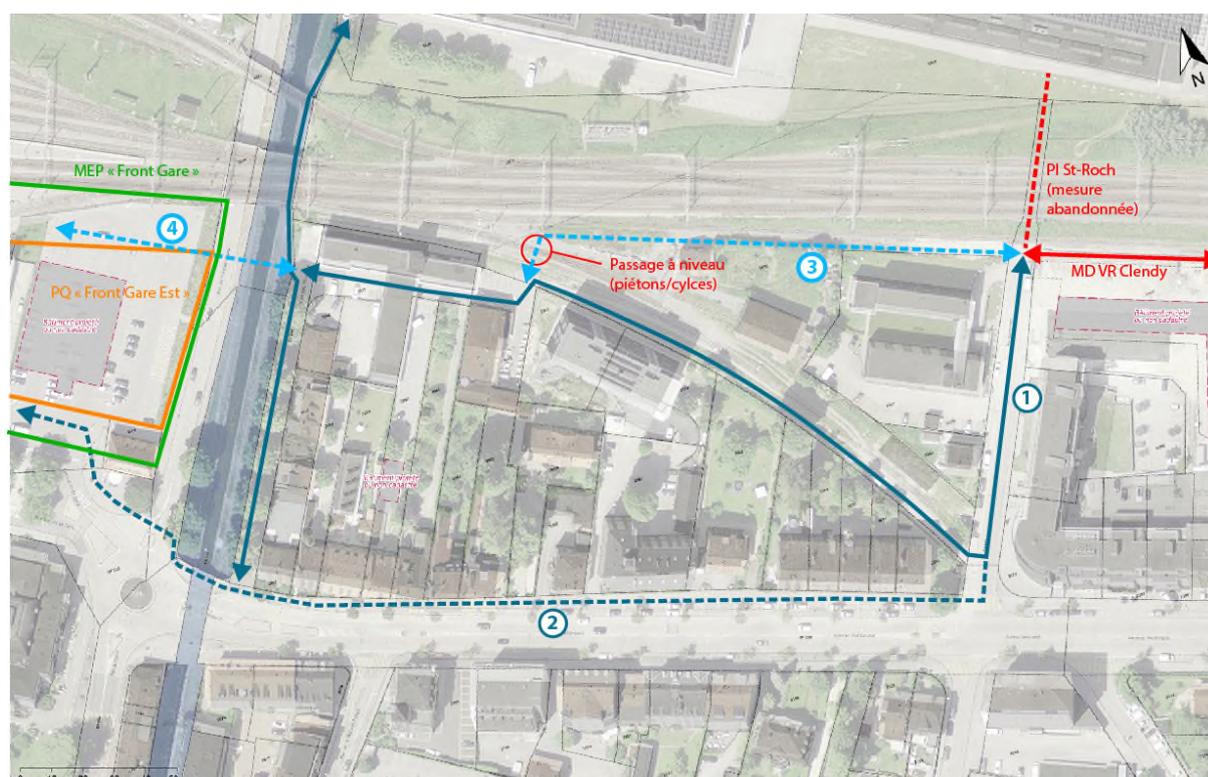
Le schéma ci-dessus identifie également une opportunité de connexion directe avec le quartier de Clendy-Dessous situé à l'est des voies. Un passage inférieur (flèche verte) sous les voies CFF, est à l'étude. Son cofinancement à hauteur de CHF 1 million par les propriétaires concernés, prévu par convention, est garanti par une charge foncière. Sa réalisation, au cours des prochaines années, demeure essentielle afin d'assurer les transversalités (flèche bleue) sans reports ponctuels des flux de MD sur l'espace routier.

C.2 Connexion à la gare

Le nouveau cheminement est limité à l'ouest par un important maillage de voies ferrées destiné au stationnement et à la manœuvre de véhicules ferroviaires. De ce fait, une liaison directe avec le plateau de la gare, déjà évoquée en février 2016 avec l'association Pro Vélo, demeure très complexe à mettre en œuvre. Cependant, il semblerait, selon certaines informations dont la presse s'est fait l'écho, que les CFF envisagent d'abandonner l'usage de cette voie, au vu des nuisances sonores pour les riverains, générées par les allées et venues des véhicules ferroviaires. En effet, ces derniers étaient déplacés à l'aide d'une locomotive fonctionnant au diesel et majoritairement la nuit, lorsque le trafic « voyageurs » est à l'arrêt.

Par conséquent, l'opportunité de prolonger l'itinéraire de MD en direction du plateau de la gare, et selon un tracé résolument direct, apparaît envisageable à terme, mais devra être coordonnée, dans un second temps, avec les réflexions relatives à la mobilité le long du Canal Oriental, trait d'union entre les aménagements de la Place d'Armes et le quartier Gare-Lac. Le tronçon enjambant le Canal oriental s'inscrira dans la continuité de la réalisation et de l'ouverture au public de l'itinéraire de MD qui fait l'objet du présent préavis.

Différents schémas sont déjà envisagés, comme illustré ci-dessous. Toutefois, des réflexions sur le plan opérationnel ainsi qu'une négociation avec les CFF – propriétaire et exploitant des lignes – est encore nécessaire.



- ① Scénario 1 : continuité MD sur rue des Pêcheurs (Citrons masqués)
- ② Scénario 2 : continuité MD sur Avenue Haldimand
- ③ Scénario 3 : continuité MD sur domaine ferroviaire (CFF) avec création d'un passage à niveau en traversée des voies de garages
- ④ Scénario 4 : continuité MD sur esplanade de la gare via passerelle ? (PQ Front Gare Est)

Schémas d'alternatives envisageables

D. Descriptif du projet par secteur

En raison des multiples interactions évoquées précédemment de l'itinéraire de MD avec des projets tiers, son périmètre a été séquencé en quatre secteurs distincts, à savoir :

- Secteur 01 St-Roch / Industrie ;
- Secteur 02 Industrie / Buron ;
- Secteur 03 Buron / Scierie ;
- Secteur 04 Scierie.

Les trois premiers secteurs, qui font l'objet de ce préavis, sont détaillés ci-après. Le quatrième, à savoir le secteur 04 Scierie, qui a déjà fait l'objet d'un permis de construire (n° CAMAC 157'887) en date du 26 avril 2016, est quasiment achevé; il n'est dès lors mentionné qu'à titre indicatif dans le présent préavis, afin de présenter la vision globale de l'aménagement.

D.1 Secteur 01 St-Roch / Industrie

Situé à proximité du plateau de la gare, ce secteur offre un linéaire d'environ 170 mètres. Identifié comme le Secteur 01 St-Roch / Industrie (cf. [Annexe 6](#)), il reliera la rue Saint-Roch (DP 205) à la rue de l'Industrie (DP 201).

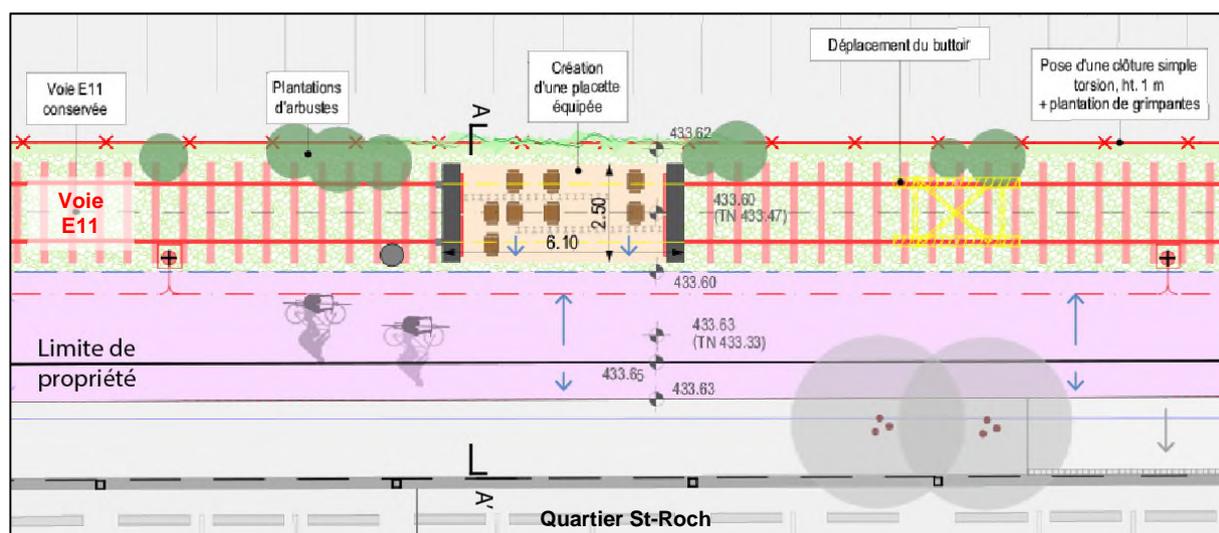


Extrait de la carte schématique.



En rouge sur l'image ci-dessus, emprise projetée de la voie de MD.

Sur ce premier secteur, la largeur libre du cheminement de MD varie selon les situations, soit de 3,70 m sur son secteur le plus large à 3,18 m dans son secteur le plus contraint.

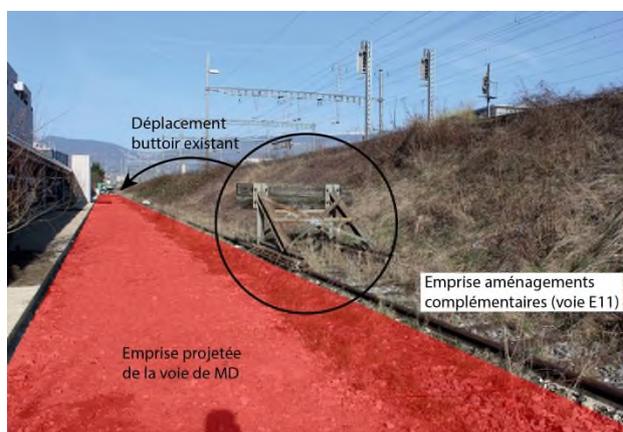


Secteur 01 St-Roch / Industrie – extrait du plan du projet définitif.

Pour les besoins d'accès au chantier voisin (quartier St-Roch), les divers édicules, ainsi qu'une partie des voies, ont été supprimés. De ce fait, l'évocation du passé ferroviaire sur ce secteur, par la mise en valeur des rails, ne pourra pas être réalisée. En lieu et place, un revêtement bitumineux sera réalisé pour devenir le cheminement de MD à proprement parler.

La voie parallèle (E11) sera, quant à elle, conservée en l'état et mise en valeur par un nettoyage global. Une clôture simple torsion de 1 mètre de haut, garnie de plantes grimpantes, marquera la limite entre l'itinéraire de MD et le domaine ferroviaire.

Problématique

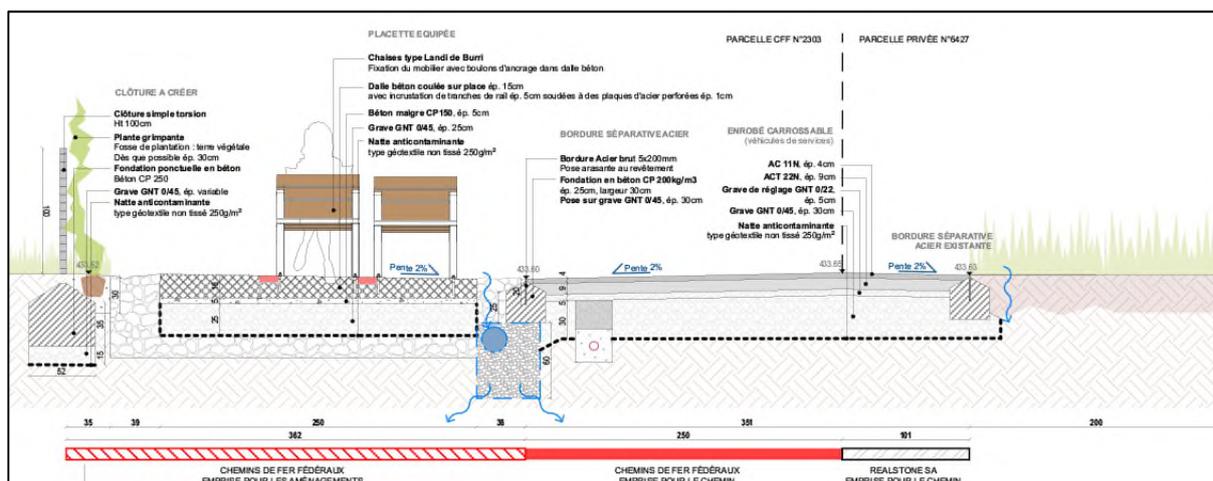


Secteur 01 St-Roch / Industrie – situation actuelle de la voie E11.

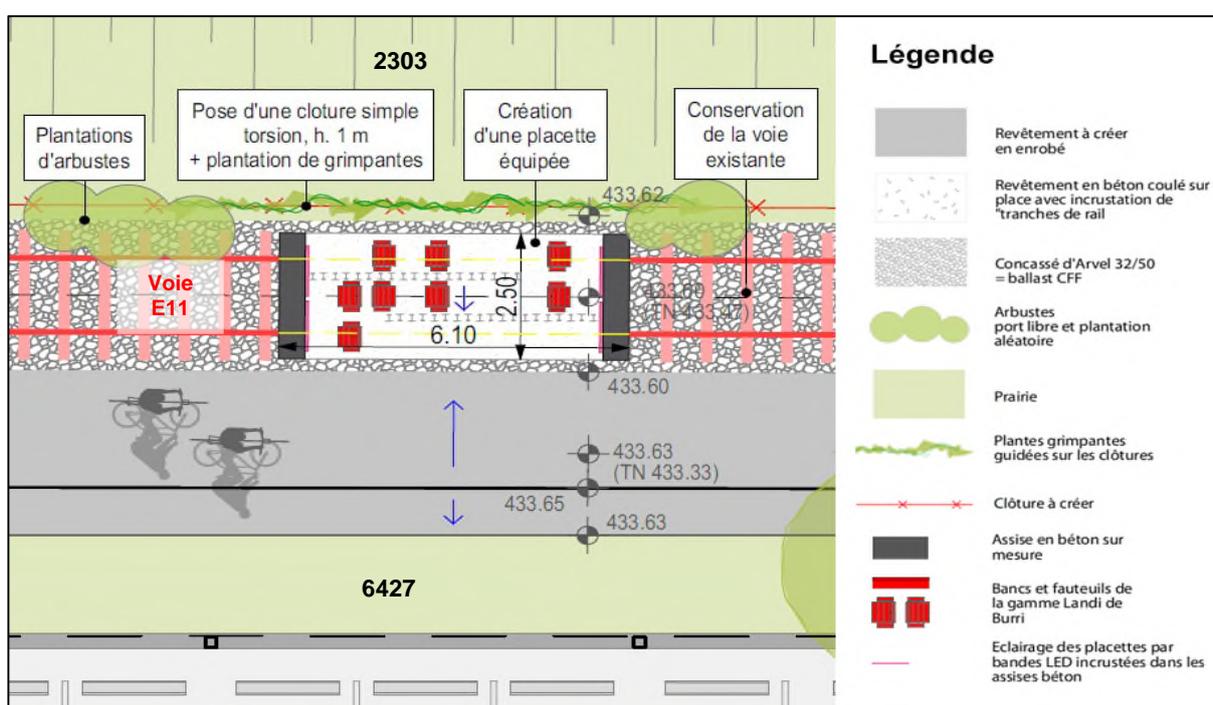
En raison de la proximité de l'itinéraire de MD avec la voie E11, ce tronçon du projet situé le long du quartier de St-Roch demeure, en l'état, irréalisable. Toutefois, dans leur courrier du 22 avril 2016, les CFF se sont montrés disposés à cesser leur activité sur cette voie, permettant ainsi de réaliser ce secteur du cheminement de MD.

Dans le cadre des travaux, le buttoir existant sera déplacé plus à l'ouest de ladite voie, soit au-delà de la rue St-Roch (DP 205).

Ce secteur prévoit la réalisation d'une placette attenante d'une surface d'environ 15 m², équipée de mobilier urbain et cadrée par deux assises en béton incrustées d'une bande d'éclairage par LED, l'idée étant d'évoquer l'esprit d'un « wagon ». Afin de renforcer la thématique « ferroviaire » du projet, une incrustation de rails sera réalisée dans le revêtement en béton.



Secteur 01 St-Roch / Industrie – coupe AA' principes et emprises.



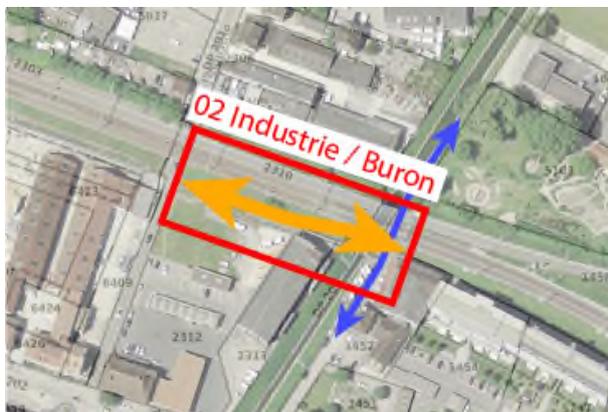
Secteur 01 St-Roch / Industrie – zoom aménagement complémentaire (placette équipée).

La bande comprise entre l'itinéraire de MD et le parking extérieur du quartier St-Roch voisin (parcelle n° 6427), est constituée exclusivement de surfaces perméables, alternant massifs végétalisés et surfaces en grave stabilisée destinées à accueillir du stationnement vélo public.

Dans le cadre de la procédure d'octroi du permis de construire portant sur la réalisation des bâtiments et installations prévus par le PQ St-Roch-Haldimand-Industrie, un montant de CHF 70'000.- a en effet été perçu à titre de taxe compensatoire pour défaut de création de places vélos. Dans l'attente de la réalisation de celles-ci par la collectivité publique, ce montant a été versé au fonds n° 280600 « Places de stationnement ». Ce montant, destiné à la création de places de stationnement pour cycles le long de la voie ferrée, sur l'axe de MD projeté, sera ainsi prélevé du fonds pour amortir à due concurrence le crédit demandé dans le cadre du présent préavis.

D.2 Secteur 02 Industrie / Buron

Compris entre la rue de l'Industrie (DP 201) et l'itinéraire MD existant le long du Canal du Buron (DP 206), ce secteur offre un linéaire d'environ 90 mètres. Identifié comme le Secteur 02 Industrie / Buron (cf. [Annexe 7](#)), ce tronçon a déjà fait l'objet d'un pré-aménagement réalisé dans le cadre de la mise en œuvre de la Mesure 8 du PA 2 AggloY, décrite précédemment.

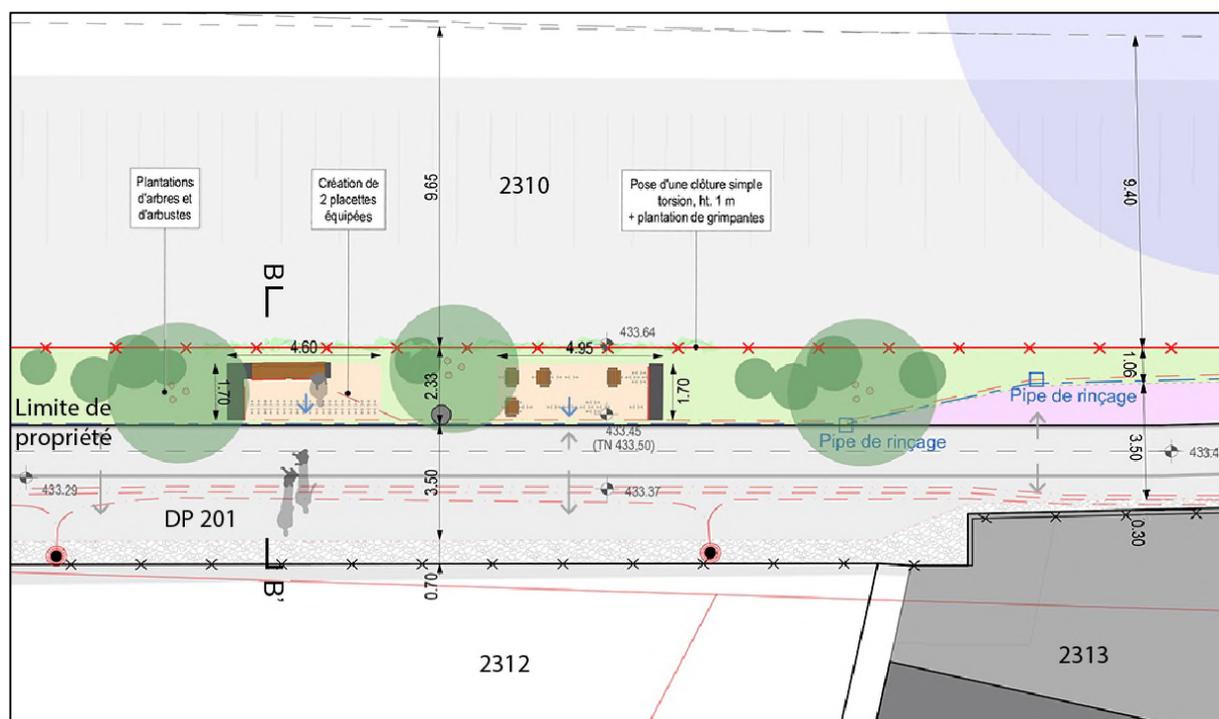


Extrait de la carte schématique.



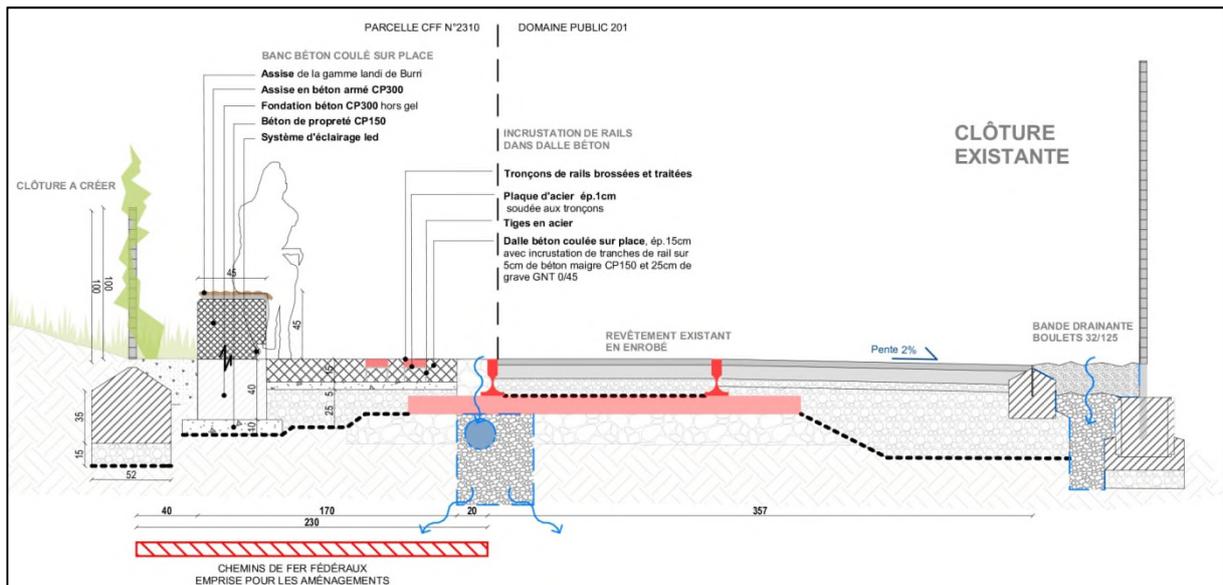
État actuel du secteur pré-aménagé (septembre 2017), rails conservés.

Excepté la zone située à la hauteur de l'accroche de l'itinéraire de MD sur la rue de l'Industrie, laquelle offre une largeur de 5,59 m, le gabarit général de ce tronçon présente une largeur homogène de 3,50 m.



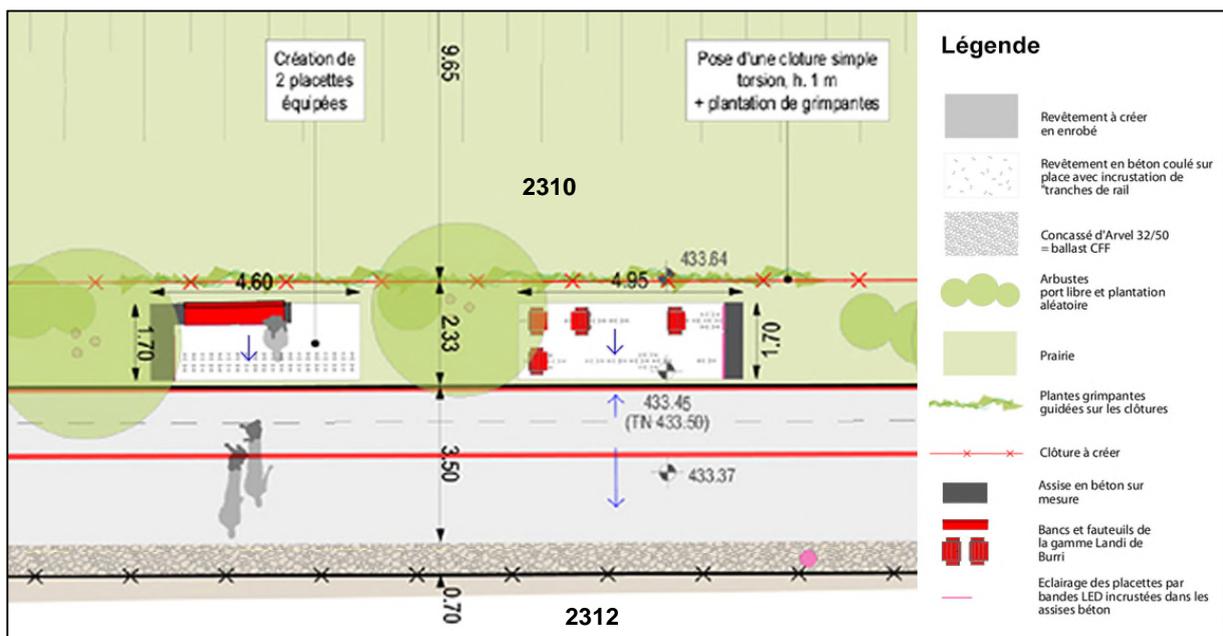
Secteur 02 Industrie / Buron – extrait du plan du projet définitif.

Dans ce secteur, les travaux consisteront donc à compléter les travaux déjà réalisés. Une clôture simple torsion haute de 1 m, garnie de plantes grimpantes sera créée et l'éclairage public (candélabres basculants) déjà installé sera conservé.



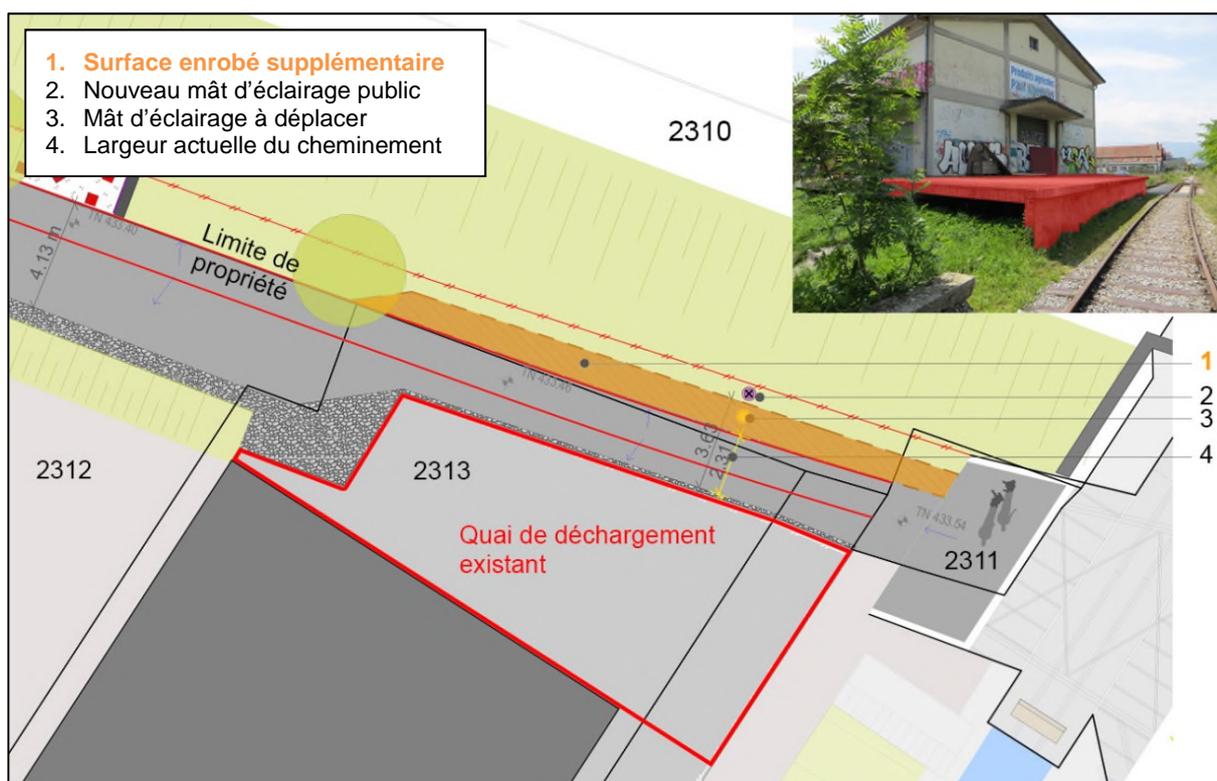
Secteur 02 Industrie / Buron – coupe BB' principes et emprises.

La construction de deux placettes « wagon » telles que décrites ci-dessus, attenantes à l'itinéraire de MD, est également prévue. D'une surface totale d'environ 16 m², elles seront réalisées selon les principes établis pour la placette du Secteur 01.



Secteur 02 Industrie / Buron – zoom aménagements complémentaires (placettes équipées).

La problématique principale de ce secteur concerne la présence d'un ancien quai de déchargement jadis utilisé pour les besoins du commerce voisin. Ce dernier est toujours en activité, mais son approvisionnement ne s'opère plus que par la route. De ce fait, le quai ne sert plus que de lieu de stockage pour du matériel divers.



Secteur 02 Industrie / Buron – zoom de situation : quai de déchargement existant.

Dans un premier temps, le pré-aménagement de ce secteur avait été réalisé sans empiéter sur la parcelle privée propriété des CFF n° 2312. A la hauteur dudit quai de déchargement, la largeur libre actuelle de l'itinéraire de MD n'est que de 2,31 m. Dans le cadre des travaux, il est prévu d'obtenir la largeur libre minimale de 3,50 m, ce qui implique un empiètement d'environ 25 m² sur le bien-fonds précité (en orange sur le plan ci-dessus). Cet empiètement fait partie intégrante de la convention signée avec les CFF le 26 mars 2019 ([Annexe 5](#)).



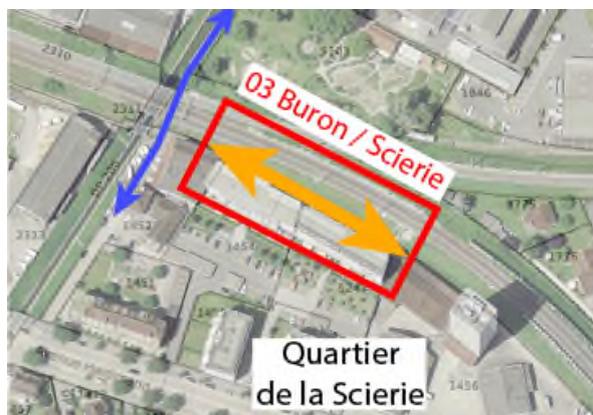
Outre les aspects fonciers relatifs à une emprise supplémentaire sur le bien-fonds n° 2312 propriété des CFF, l'élargissement du tronçon situé au droit du quai de déchargement nécessitera de :

- déplacer le mât d'éclairage à l'extérieur de l'emprise élargie.
- reprofiler légèrement le pied du talus.

L'emprise supplémentaire est représentée schématiquement en orange sur l'image ci-contre.

D.3 Secteur 03 Buron / Scierie

Situé entre l'itinéraire de MD existant le long du canal du Buron et le quartier de la Scierie, ce tronçon est identifié comme le Secteur 03 Buron / Scierie (cf. Annexe 8). Inscrit entre des bâtiments d'habitation et l'imposant talus des CFF, il offre un linéaire d'environ 130 mètres.

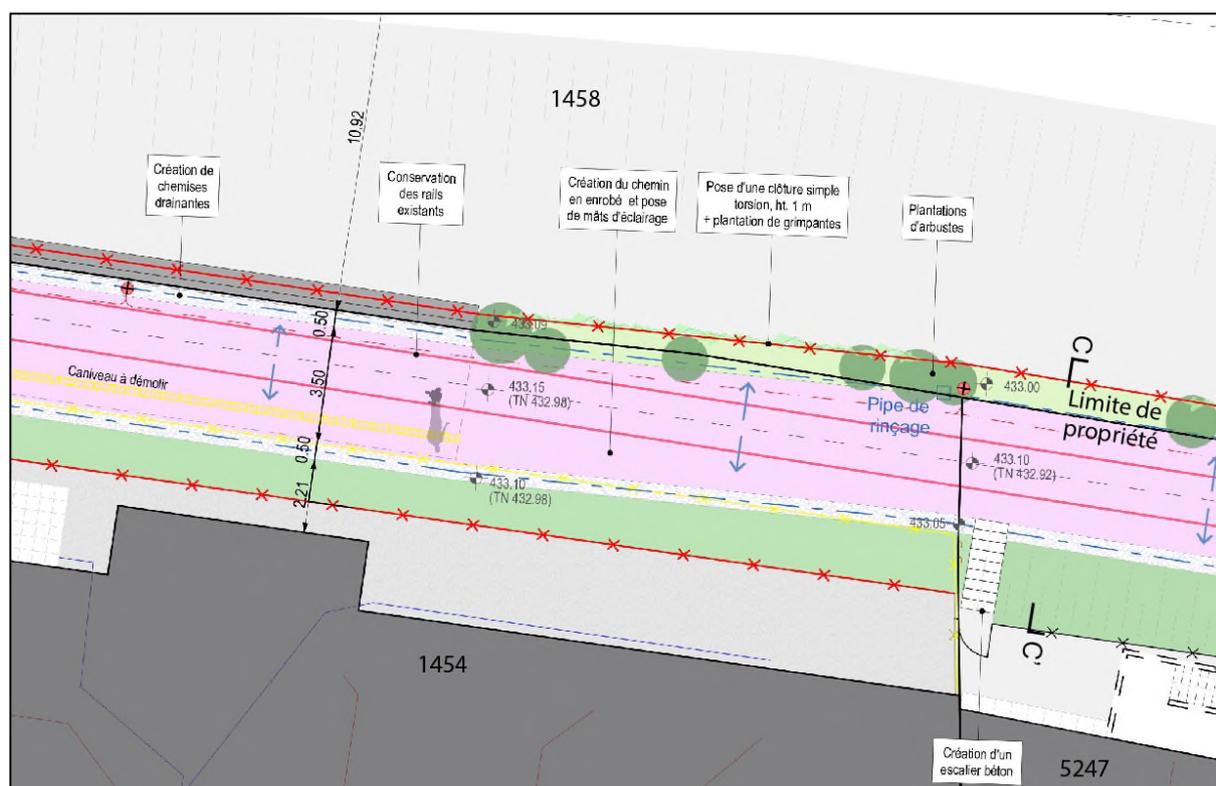


Extrait de la carte schématique.



Etat actuel du secteur, septembre 2017.

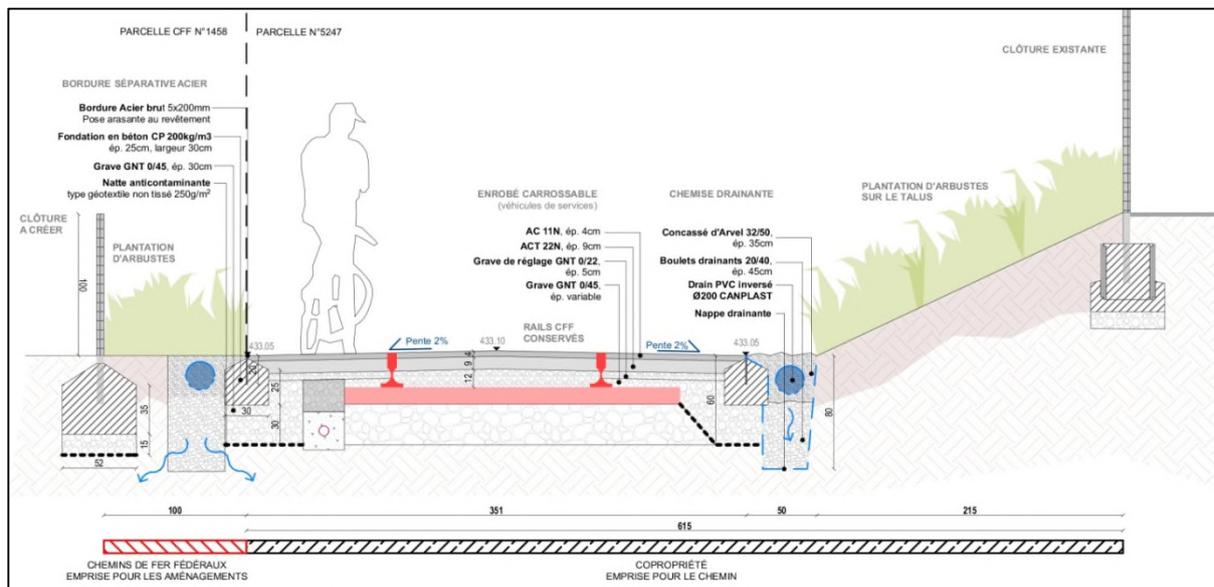
Excepté la zone située à la hauteur du débouché ouest de l'itinéraire de MD, laquelle offre une largeur de 4,53 m, le gabarit général de ce tronçon présente une largeur homogène de 3,50 m. L'ancienne voie sera conservée et le revêtement bitumineux mis en œuvre de part et d'autre de cette dernière.



Secteur 03 Buron / Scierie – extrait du plan du projet définitif.

Ce secteur du projet étant considérablement contraint par des éléments existants, la création de placettes « wagon » y demeure impossible. De ce fait, ce tronçon ne se destine qu'au passage des usagers. Cela se justifie également par la présence d'ouvrages imposants situés de part et d'autre du cheminement (talus et bâtiments d'habitation), créant ainsi une situation moins propice à la contemplation et à la flânerie.

Une clôture simple torsion garnie de plantes grimpantes sera installée au pied du talus des CFF (parcelle n° 1458). L'actuelle bande herbeuse qui sépare le cheminement de MD et les bâtiments d'habitation situés sur la parcelle privée n° 5247 sera, quant à elle, entièrement garnie d'arbustes. Cette opération permettra d'intimiser le rez-de-chaussée des bâtiments.

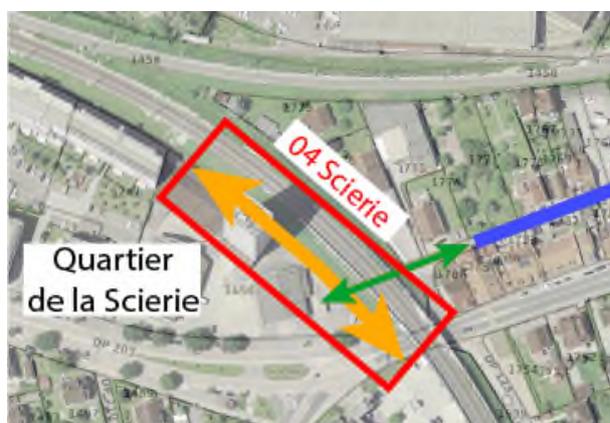


Secteur 03 Buron / Scierie – coupe CC' principes et empiètements du projet.

D.4 Secteur 04 Scierie

Ce secteur du projet fait actuellement l'objet d'une réalisation distincte, conduite par un promoteur privé. Il a déjà fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 26 septembre au 25 octobre 2015 (référence communale n° 2015-8753), suite à laquelle un permis de construire a été octroyé le 26 avril 2016. Le segment est déjà construit et finit actuellement en cul-de-sac. Ce secteur est mentionné dans le présent préavis afin de donner une vision d'ensemble de l'aménagement, mais il n'est mentionné qu'à titre indicatif (cf. Annexe 9).

Constituant l'extrémité Est du cheminement, ce tronçon débouche sur l'Avenue Haldimand (DP 203) et offre un linéaire d'environ 120 mètres. Il est identifié comme le Secteur 04 Scierie.



Extrait de la carte schématique.

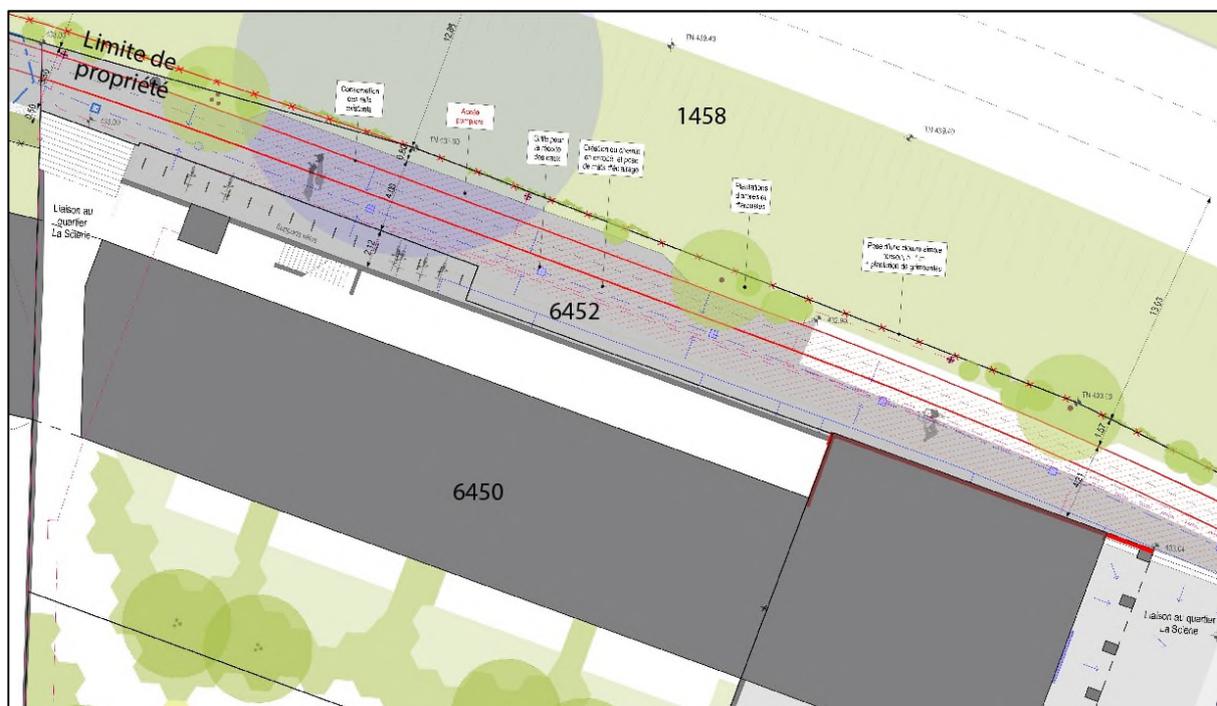


Situation initiale de la VR, vue vers l'ouest depuis l'Avenue Haldimand, 2015.

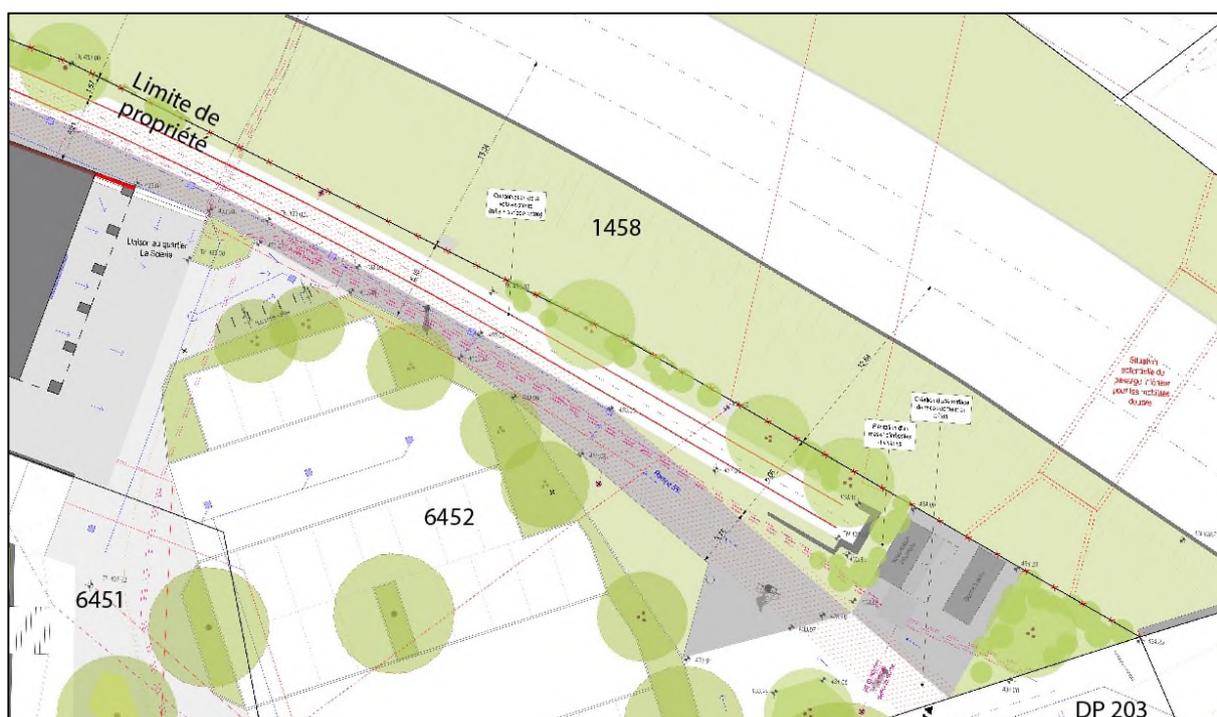
Par la signature d'une convention avec la Ville en date du 25 avril 2016, le promoteur et propriétaire de la parcelle s'est engagé à aménager ce tronçon - qui est quasiment achevé -

et, une fois les travaux terminés, à le restituer sans frais à la commune. Il sera ensuite transféré au domaine public et mis à la disposition de la collectivité. Les démarches sont en cours.

Dans ce secteur, la voie incrustée dans le béton et le buttoir existant ont été conservés. La continuité vers l'est de l'itinéraire de MD sera assurée par une légère refonte du carrefour de l'Avenue Haldimand, en particulier le marquage d'une traversée de chaussée mixte piétons/cyclistes, ainsi que par la création d'un tronçon de MD actuellement en cours de réalisation dans le cadre de la modernisation du site voisin de l'EMS des Quatre-Marronniers.

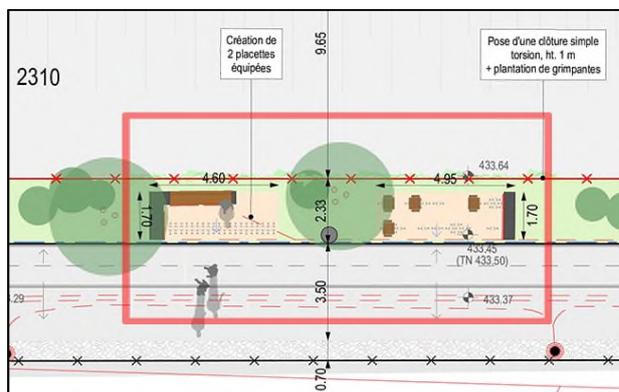


Secteur 04 Scierie – extrait 1 du plan du projet définitif du 03.08.2018.



Secteur 04 Scierie – extrait 2 du plan du projet définitif du 03.08.2018.

E. Secteurs particuliers

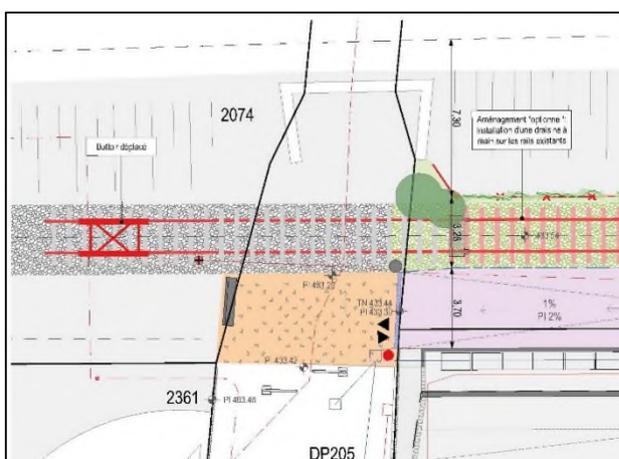


E.1 Les placettes « wagons »

Quartier Saint-Roch (parcelle n°2303)

Comme indiqué précédemment, l'itinéraire de MD se verra ponctué de placettes « wagons ». Au nombre de trois et réparties sur les secteurs 01 St-Roch / Industrie et 02 Industrie / Buron, ces placettes aménagées offriront des espaces de repos pour les futurs usagers.

Dans le but d'affirmer la thématique ferroviaire, les placettes seront revêtues de béton incrusté de tranches de rails.



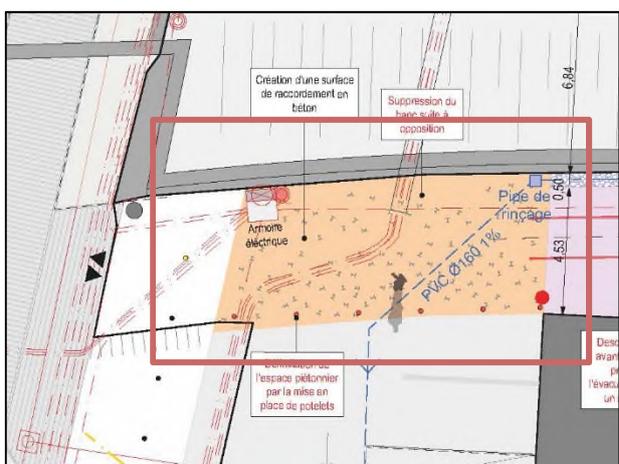
E.2 Les intersections

Rue St-Roch (DP 205)

Le revêtement en béton incrusté, réalisé dans la continuité de l'itinéraire de MD, offrira une zone de transition entre un parcours en site propre et un espace rue usité par des véhicules.

La rue étant une impasse pour les automobilistes, l'essentiel des flux automobile sur ce secteur seront du fait des allées et venues des résidents du quartier de St-Roch voisin.

A l'image des placettes « wagon », ce secteur offrira également du mobilier urbain, proposant ainsi un espace de repos aux futurs usagers.



MD Buron (parcelle n°1452)

Le revêtement en béton incrusté offrira une zone de transition entre un parcours en site propre et un espace rue usité par des véhicules.

La rue étant une impasse, l'essentiel des flux automobile sur ce secteur seront du fait des allées et venues des employés et visiteurs des activités sises dans le bâtiment voisin.

Ce secteur offrira également quelques éléments de mobilier urbain.

F. Spécificités du projet

F.1 Gros œuvre

Le cheminement étant réalisé en lieu et place d'une ancienne voie ferrée, les travaux de terrassements se verront résolument mesurés, limitant les interventions en superficie du terrain. Les fondations de l'ancienne VR seront, dans la mesure du possible, conservées car jugées suffisantes pour supporter le passage d'un itinéraire de MD. Toutefois, préalablement au démarrage des travaux, des essais de plaques seront réalisés afin de s'assurer de la portance des fondations existantes.

F.2 Pollution

Le site jouxtant l'emprise du chantier accueillait jadis plusieurs entreprises qui, après plusieurs années d'exploitation et leur déménagement, ont laissé bon nombre de foyers de pollutions en héritage. La nature exacte de la pollution ne peut être définie pour le moment. Néanmoins le cadastre cantonal des sites pollués fait état de foyers de pollution ne nécessitant, en l'état, ni surveillance, ni assainissement.

Dans le cadre du budget estimatif décrit ci-après, l'hypothèse de base pour le calcul des coûts liés aux terrassements prévoit un scénario plutôt défavorable, consistant à évacuer la moitié des déblais en décharge contrôlée pour matériaux inertes DCMI (~45.- HT/m³) et l'autre moitié en décharge contrôlée bioactive DCB (~235.- HT/m³).

Dans le cadre de l'organisation générale des travaux, il est prévu d'intervenir par secteur, ceci afin de ne pas exporter une éventuelle pollution ailleurs dans l'emprise du chantier. Lors des terrassements, les déblais seront, dans un premier temps, laissés en tas sur site. Ensuite, des prélèvements sur chacun des tas de déblais seront réalisés, afin d'établir clairement les types et les concentrations d'éventuels polluants. Une fois les analyses réalisées, la filière pour leur évacuation (DCMI et/ou DCB), ainsi que le coût réel de cette opération, pourront être clairement définis. Dans l'attente des résultats des analyses, les tas de déblais seront recouverts par une bâche, afin d'éviter un transfert des polluants dans le sous-sol en cas de pluie.

F.3 Eaux de surface, éclairage et arrosage

Etant donné que le projet générera une nouvelle surface imperméable au pied du talus des CFF, ces derniers ont, dans un courrier du 22 avril 2016, informé la Ville du fait qu'ils n'accepteraient aucun apport supplémentaire d'eaux météoriques sur leurs terrains pendant et après les travaux. Les mesures constructives prises à cet effet consistent à la mise en place d'un tuyau de drainage recouvert de ballast. Prévu sur tous le linéaire de l'itinéraire de MD, ce dispositif permettra de récupérer les eaux de surfaces avant leur infiltration sur les biens-fonds privés des CFF, puis de les renvoyer dans les collecteurs principaux situés sous le domaine public (DP). Du côté des biens-fonds privés attenants au sud de la MD, la gestion des eaux météoriques se fera par une alternance entre des zones d'infiltration (revêtements perméables et banquettes végétalisées) et des tranchées drainantes similaires aux précitées.

L'ensemble de l'itinéraire sera éclairé par un dispositif de candélabres basculants, sélectionnés pour la facilité de leur maintenance. Le modèle sera identique à celui déjà installé sur le tronçon pré-aménagé 02 Industrie / Buron.

L'arrosage automatique est prévu sur tous le linéaire selon le modèle utilisé aux jardins de la Ville.

F.4 Espaces annexes

En marge de l'emprise stricte du cheminement de MD, le projet identifie également un certain nombre d'opportunités permettant d'accompagner le cheminement par des surlargeurs ponctuelles. Prenant la forme de placettes équipées de mobilier urbain (ou placettes « wagons »), ou d'un unique banc dans les espaces les plus contraints, ces espaces annexes jalonnent le cheminement et offriront, ponctuellement, des moments de repos.

F.5 Limite avec le domaine des CFF

A la demande des CFF, une clôture avec portails sera également installée en séparation de l'itinéraire de MD et du domaine ferroviaire. D'une hauteur de 1 mètre, elle sera constituée d'un treillis simple torsion garni, par endroits, de plantes grimpantes. Son rôle sera essentiellement sécuritaire, en empêchant les éventuelles intrusions sur le domaine ferroviaire.

F.6 Gestion et entretien

De manière générale et sauf accord contraire, les droits et obligations découlant du droit de passage accordé par les CFF sur le domaine ferroviaire sont similaires à ceux incombant au bénéficiaire d'une servitude de passage public. A cet égard, l'art. 741 du Code civil (CC), applicable aux servitudes personnelles par renvoi de l'article 781 CC, dispose que le propriétaire du fonds dominant entretient les ouvrages nécessaires à l'usage de celle-ci.

Aux termes de la signature de la convention avec les CFF (cf. art 4 de la convention du 26.03.2019), la Commune deviendra propriétaire de tous les aménagements qu'elle réalisera, à savoir :

- le cheminement et son système d'évacuation des eaux ;
- les placettes en béton coulé ;
- le mobilier urbain (poubelles, bancs) ;
- les candélabres (ainsi que leur alimentation) ;
- les plantations d'arbres et de plantes ;
- la clôture située sur tous le linéaire du cheminement.

La Commune s'est engagée à entretenir l'ensemble des éléments précités selon les règles de l'art, ainsi qu'à en assurer l'usage en tout temps (y compris le déneigement du chemin en hiver). Un tableau récapitulatif est mis en place par les services de la Ville afin d'identifier les responsabilités dès le début de l'exploitation.

G. Oppositions et observation déposées dans le cadre de l'enquête publique

L'aménagement d'un cheminement de mobilité douce est soumis à la procédure prévue aux articles 13 et suivants de la loi sur les routes, du 10 décembre 1991 (LRou). Le plan routier, selon la terminologie prévue par ces dispositions, est soumis à l'adoption du Conseil communal, puis à l'approbation du Département cantonal en charge de la mobilité. Il incombe au Conseil communal, sur proposition de la Municipalité, de statuer sur les oppositions déposées dans le cadre de l'enquête publique.

Une observation et deux oppositions ont été formulées durant l'enquête qui s'est déroulée du 18 mai au 17 juin 2019.

G.1 Observation 1 – Association Pro velo (cf. Annexe 10)

Le courrier de l'association Pro velo ne constitue pas une opposition, mais l'occasion de rappeler la vision de l'association sur ce morceau de ville.

Divers points d'attention ont au demeurant été soulevés lors d'une séance de conciliation qui a eu lieu le 12 septembre 2019 :

- Evolution intéressante du tracé et de la liaison possible avec le futur tunnel de Clendy ;
- Soins à apporter à la traversée de la chaussée pour la liaison en direction de l'EMS des Quatre-Marronniers ;
- Importance de considérer la liaison vers la gare dans les différents scénarios.

Le projet prend en compte ces préoccupations et la Ville restera attentive aux possibilités d'améliorations et de prolongations des voies de mobilité douce, en fonction de l'évolution de la situation.

G.2 Opposition 1 – David, Michael et Sabrina Rigolet (cf. Annexe 11)

Description :

Les opposants sont propriétaires de la parcelle n° 1452. Les bâtiments sis sur cette parcelle comprennent des logements, une entreprise, une boutique et le SEMO. L'opposition porte sur plusieurs points :

- Le tracé du cheminement, au motif que les opposants utilisent l'espace situé entre le bâtiment et les rails pour stationner un camion professionnel de l'entreprise ;
- La protection de la ventilation se trouvant à proximité du chemin ;
- Le projet d'installer un deuxième banc public ;
- L'absence d'éléments verticaux pour la gestion des piétons entre la placette prévue et l'aire de stationnement ;
- Le besoin d'avoir accès au petit morceau de terrain à l'arrière du bâtiment ;
- L'absence de dispositif pour empêcher les voitures d'entrer sur la parcelle privée hors des heures commerciales ;
- Le fait que l'avant-toit donnant sur le chemin ne dispose plus de descente d'eau, ce qui engendre une inquiétude pour la gestion des eaux de toiture ;
- La crainte de devoir remettre en état de futurs graffitis, aux frais du propriétaire ;
- L'absence de places de stationnement vélos pour les usagers du SEMO.

Les opposants avaient été informés en 2013 des intentions de la Municipalité et en avaient pris acte, sans signaler de problème particulier à ce moment-là.

Suite au dépôt de cette opposition, deux séances de conciliation ont été organisées, respectivement le 26 août 2019 et le 24 octobre 2019. Des échanges de courriels ont complété ces rencontres. Tous les points ont été abordés et plusieurs compromis ont pu être envisagés. La proposition municipale ci-dessous résume les solutions proposées.

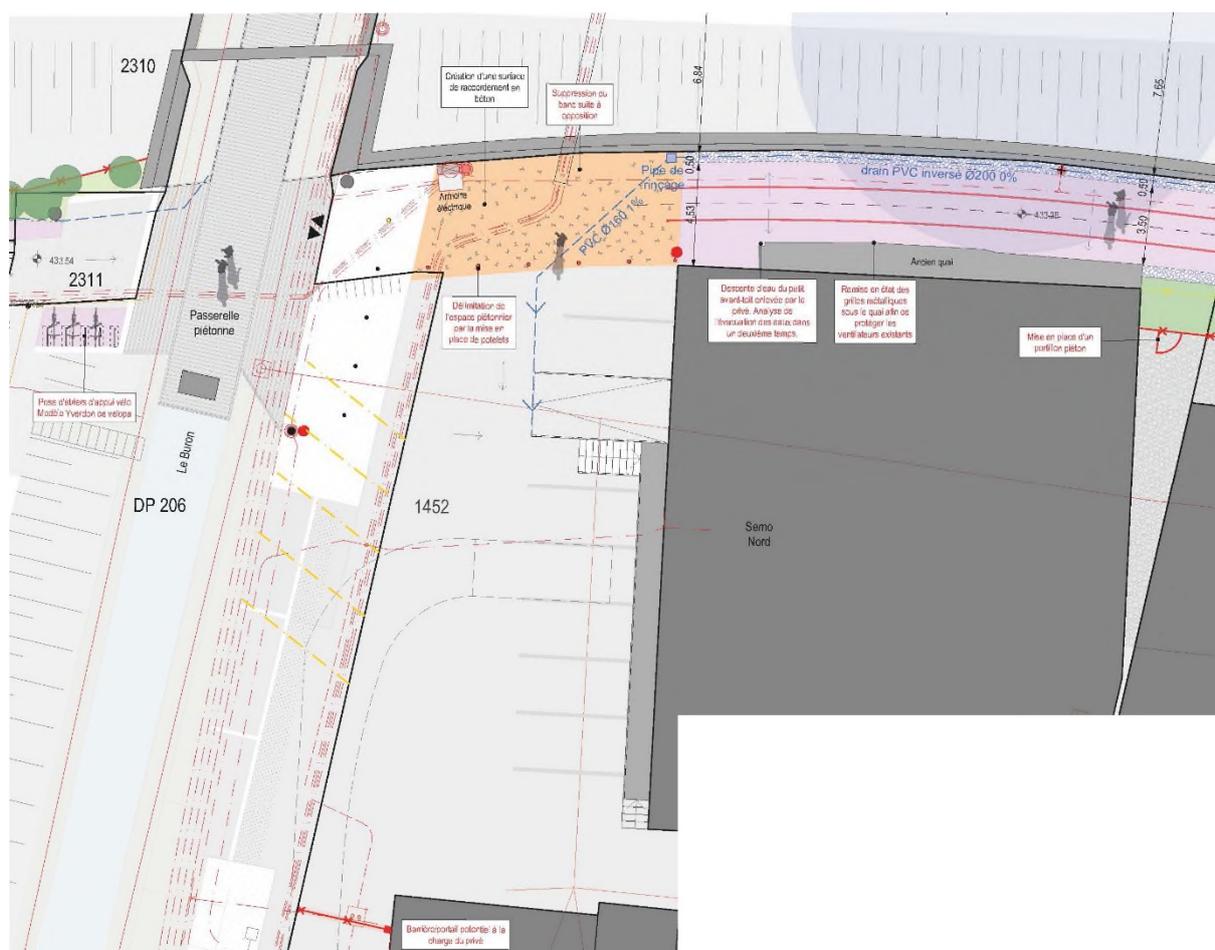
Proposition municipale :

La Municipalité propose au Conseil communal de lever l'opposition en tenant compte des éléments suivants :

- S'agissant des critiques des opposants relatives au tracé du cheminement, au motif qu'ils utilisent l'espace entre le bâtiment et les rails pour stationner un véhicule :
 - Bien que cette critique se fonde sur une situation de pur fait, dès lors qu'aucune demande de création de place de parc n'a été soumise aux services communaux, la Municipalité relève que le stationnement du camion ainsi que de deux remorques est techniquement possible ailleurs sur le site. Les opposants ne sont pas favorables à une telle proposition, invoquant l'encombrement d'un espace fonctionnel utilisé pour leur travail et le développement général de leur entreprise.
 - Quoi qu'il en soit, il est encore relevé que la société Cuendet Frères SA dispose de parcelles situées de l'autre côté du Buron, qui seraient adéquates pour le stationnement d'un camion. Des démarches en ce sens auprès de ce propriétaire pourraient aussi être entreprises par les opposants, le cas échéant.
 - L'intérêt public du projet l'emporte dès lors sur l'intérêt des propriétaires à maintenir une situation de fait existante, au demeurant depuis peu.
- La protection de la ventilation se trouvant à proximité du chemin :
 - Il est proposé de poser des grilles en métal afin de protéger les ventilateurs, à charge de la Ville.
- L'installation d'un deuxième banc public :
 - Le banc projeté sur la placette ne sera pas réalisé. Le banc déjà en place dans le passage sur le Buron est jugé suffisant.
- L'absence d'éléments verticaux pour la gestion des piétons entre la placette prévue et l'aire de stationnement :
 - Devant la placette, la pose d'une barrière à chaînettes pourrait, si elle s'avère nécessaire, constituer une solution adéquate pour empêcher les flux de piétons de « couper » les zones de manœuvres. Toutefois, la Municipalité se propose, dans un premier temps, de tester l'aménagement sans ce dispositif et de l'installer dans un deuxième temps, en cas de débordement constaté des piétons.
- Le besoin d'avoir accès au petit morceau de terrain situé à l'arrière du bâtiment :
 - L'installation d'un portail est proposée, à la charge de la Ville.
- L'absence de dispositif pour empêcher les voitures d'entrer sur la parcelle privée hors des heures commerciales :
 - La Municipalité estime que ce point n'est pas lié à la création d'un chemin de mobilité douce. Le propriétaire peut le cas échéant demander à cet effet un permis de construire, en supportant le coût d'une telle installation.
- Le fait que l'avant-toit donnant sur le chemin ne dispose plus de descente d'eau, ce qui engendre une inquiétude pour la gestion des eaux :
 - La situation n'est certes pas idéale aujourd'hui. La Municipalité propose d'examiner ce point avec un spécialiste dans un deuxième temps et de prévoir une réserve pour recueillir ces eaux. Une partie des frais pourrait éventuellement être prise en charge par la Ville.

- La crainte de devoir remettre en état de futurs graffitis, aux frais du propriétaire :
 - Cet argument n'est pas pertinent pour refuser l'aménagement d'un chemin de mobilité douce. Quelle que soit sa situation, une propriété privée doit être entretenue par son propriétaire.
- L'absence de places de stationnement vélos pour les usagers du SEMO :
 - Une petite aire de stationnement vélos a été prévue de l'autre côté du Buron pour répondre à ce besoin.

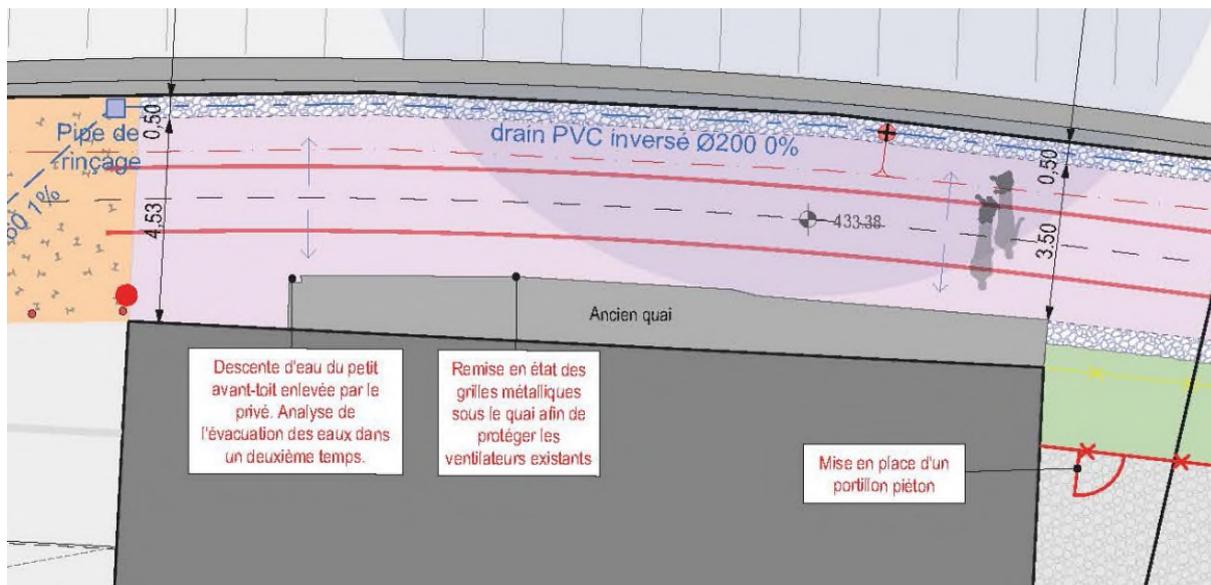
Dans ces conditions, les intérêts privés des propriétaires ont été pris en considération de manière adéquate dans la pesée d'intérêts à effectuer au regard de l'intérêt public du projet.



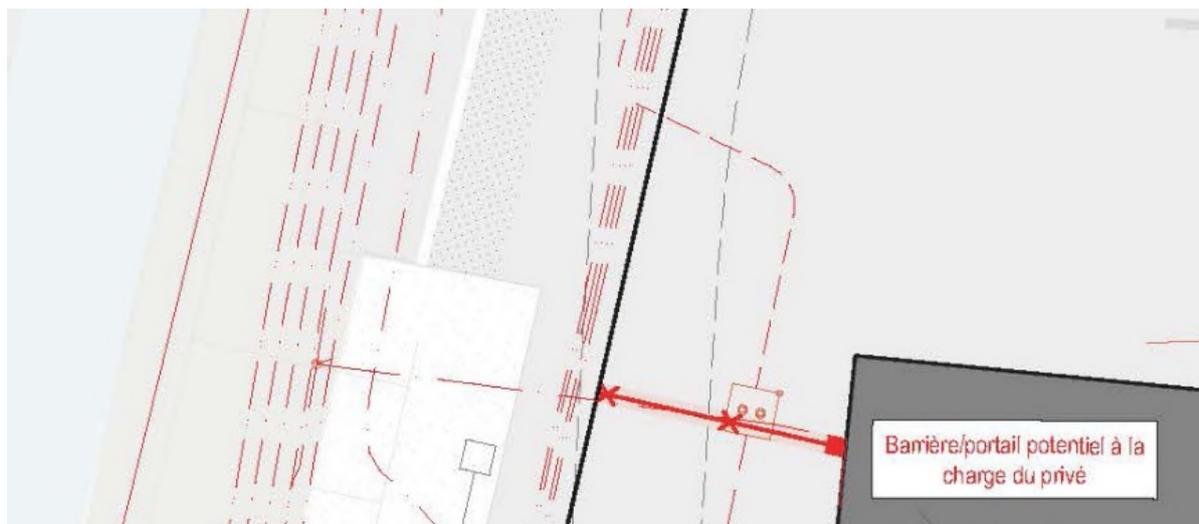
Parcelle 1452 – extrait du plan – vue globale



Parcelle 1452 – extrait du plan, avec les éléments de la proposition municipale en rouge



Parcelle 1452 – extrait du plan, avec les éléments de la proposition municipale en rouge



Parcelle 1452 – extrait du plan, avec les éléments de la proposition municipale en rouge

G.3 Opposition 2 – Bauer et Beyeler SA (cf. Annexe 12)

Description :

Bauer et Beyeler SA, propriétaire de la parcelle n° 1454 sise en bordure du cheminement prévu, s'oppose au déplacement de la barrière longeant sa parcelle. Elle s'inquiète de l'accès à son terrain ainsi qu'aux possibilités d'entretien si la nouvelle barrière est trop proche de l'immeuble.

De plus, l'opposante demande une attention particulière lors de l'installation de l'éclairage public qui ne doit pas être orienté directement vers l'intérieur du bâtiment situé sur sa propriété.

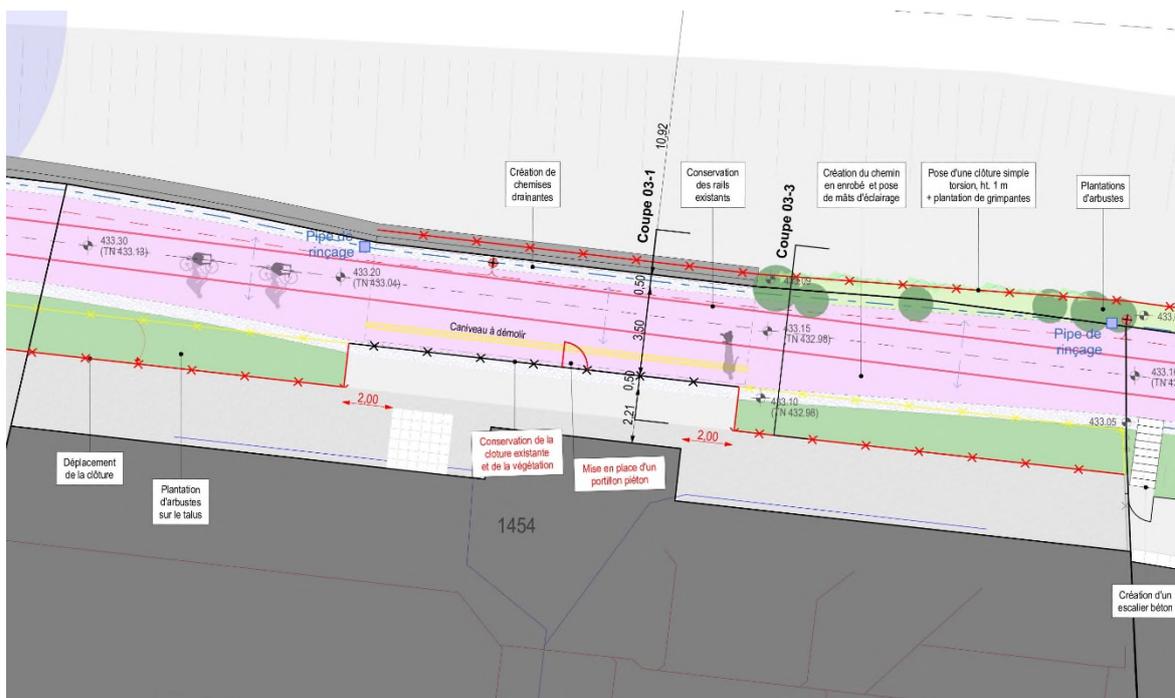
Une séance de conciliation a été organisée le 28 août 2019. Un accord de principe a été trouvé sur la base des indications ci-dessous.

Proposition municipale :

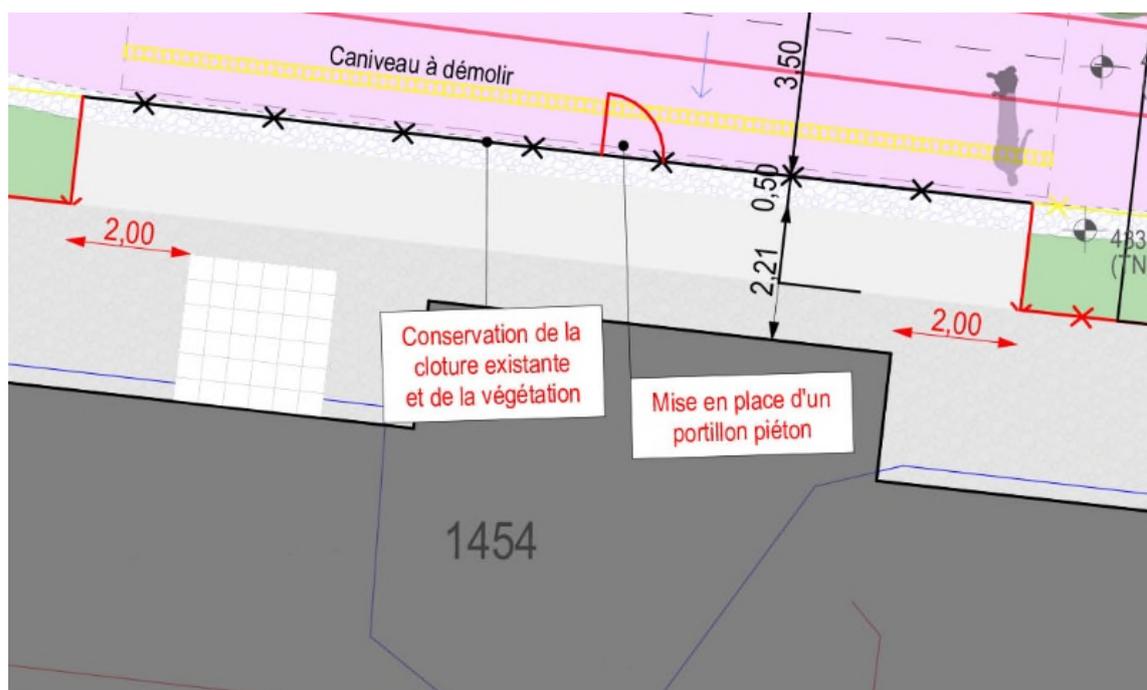
La Municipalité propose au Conseil communal de lever l'opposition en tenant compte des éléments suivants :

- Le déplacement de la barrière vise à offrir un espace vert plus généreux le long du chemin de mobilité douce ; ce principe doit donc être maintenu de manière générale. Toutefois, aux abords de l'entrée du bâtiment considéré et de la cage d'escalier, le statu quo est maintenu ; l'opposante disposera ainsi d'assez de place pour l'entretien de son immeuble. A la demande de l'opposante, la pose d'un portail d'accès en face de la fenêtre éclairant la cage d'escalier sera prévue.
- La hauteur de grillage prévue dans le projet est maintenue à une hauteur de 2 mètres.
- La barrière délimitera la prise en charge de l'entretien par la Ville.

Dans ces conditions, les intérêts privés de la propriétaire ont été pris en considération de manière adéquate dans la pesée d'intérêts à effectuer au regard de l'intérêt public du projet.



Parcelle 1454 – extrait du plan, avec les éléments de la proposition municipale en rouge



Parcelle 1454 – extrait du plan, avec les éléments de la proposition municipale en rouge

H. Partie financière

H.1 Etudes préalables

Conformément à une pratique aujourd'hui abandonnée, la Municipalité avait accordé le 30 novembre 2016 un crédit d'étude d'un montant de CHF 48'000.- imputé sur le compte 30.910188.16 « Assainissement ancienne voie de raccordement Clendy et liaison mobilité douce ». Ce crédit a permis d'adjuger un mandat portant sur l'ensemble des phases d'études SIA 3 (étude du projet) et 4 (appel d'offres et adjudication des travaux à une entreprise de construction). Le montant correspondant est inclus dans la demande de crédit d'investissement qui fait l'objet du présent rapport, de sorte que le crédit d'étude susmentionné sera entièrement amorti par le présent crédit d'investissement.

Hormis les travaux à proprement parler, le crédit d'investissement objet du présent préavis permettra de financer l'ensemble de la phase SIA 5 (réalisation), courant jusqu'au terme des travaux et l'ouverture du site au public.

	Phases	Phases partielles
Crédit d'étude Municipalité	3 Etude du projet	31 Avant-projet 32 Projet de l'ouvrage 33 Procédure de demande d'autorisation
	4 Appel d'offres	41 Appel d'offre, comparaison des offres, proposition d'adjudication
Crédit d'invest..	5 Réalisation	51 Projet d'exécution 52 Exécution de l'ouvrage 53 Mise en service, achèvement

Classification des prestations selon la norme SIA 102, 2014

H.2 Coûts de la réalisation

Lors du développement de l'avant-projet, un budget estimatif a été établi. Il intègre l'ensemble des tâches à accomplir, tant du point de vue administratif que constructif, et se résume comme suit :

CFC	Intitulés	Montants HT
411	Maçonnerie – génie civil*	425'000.00
421	Jardinage	30'000.00
423	Equipements	55'000.00
443	Installations électriques	60'000.00
443	Intervention (mandat CFF travaux)	15'000.00
496.0	Honoraires Géomètre	7'000.00
496.0	Honoraires Spécialiste CFF	20'000.00
496.0	Honoraires Spécialiste environnement	8'000.00
496.5	Honoraires Architecte-paysagiste	85'000.00
	Divers et imprévus (~15%)	125'000.00
	TOTAL HT	830'000.00
	TVA (7.7%)	63'910.00
	Pourcent culturel	5'850.00
	Remboursement crédit étude Muni - cpte 30.910188.16)	48'000.00
	TOTAL TTC ARRONDI	947'760.00

*montant incluant de la DCB

Par ailleurs, le règlement concernant l'intervention artistique sur les bâtiments et ouvrages communaux, adopté par le Conseil communal le 6 septembre 2018 (PR 18.09PR) dispose que pour tous les bâtiments édifiés, transformés ou rénovés par la Ville ainsi que pour la réalisation d'ouvrages d'art et de routes (au sens de l'article 2 de la loi vaudoise sur les routes) sur le territoire de la Ville (ci-après, un ouvrage) dont les crédits d'investissement sont égaux ou supérieurs à CHF 500'000.-, un montant proportionnel au coût des travaux proprement dit doit être réservé pour une intervention artistique sur le bâtiment ou l'ouvrage (art. 1 du règlement). Le coût des travaux proprement dit correspond au montant total des travaux inscrit au code des frais de construction (CFC 2) du crédit d'ouvrage (art. 3 du règlement). Au vu des montants mentionnés ci-dessus, le coût des travaux au sens du CFC 2 (411, 421, 423, 443) s'élève à CHF 585'000.-, de sorte qu'un montant de 5'850.- CHF TTC, correspondant à 1% de ce coût (art. 4 du règlement) doit être prévu à titre de pourcent culturel. En l'occurrence, ce montant sera utilisé pour un aménagement spécifique, en lien avec la culture, sur l'une des placettes.

H.3 Financement

Investissement

Un montant de CHF 900'000.- est inscrit au Plan des investissements 2021-2030 sous chiffre 3036 « Mobilité douce – Chemin de fer – Scierie, Honoraires et travaux » pour le financement des travaux et des honoraires relatifs à ce projet.

Sur la base d'une estimation réactualisée des coûts, le montant du crédit d'investissement nécessaire s'élève à 950'000.- CHF TTC et sera réparti comme suit, en fonction de l'avancement du chantier :

- 2022 : CHF 100'000.-
- 2023 : CHF 250'000.-
- 2024 : CHF 600'000.-

Une augmentation de la subvention prévue par ailleurs au plan des investissements (voir ci-dessous) compensera cet écart, de sorte que le financement de ce projet est assuré, sous réserve de l'acceptation du présent préavis par le Conseil communal.

Subvention de la Confédération (PA 2 AggloY)

Le projet MD VR Clendy pourra profiter d'une subvention de la Confédération au titre du Projet d'agglomération AggloY. En effet au moment de la signature, en 2012, de l'accord sur les prestations du Projet d'agglomération n° 2 avec la Confédération suisse, une partie de la Mesure 8 avait déjà été réalisée. La Confédération avait alors donné son accord pour réaffecter la subvention à une autre mesure. Une note envoyée à l'Office fédéral du développement territorial (ARE) en février 2020 demandait le report effectif de la mesure 5938.2.018 (« Faciliter la mobilité douce le long du Buron et notamment à hauteur du croisement avec la voie CFF ») en faveur de la liaison MD VR Clendy.

Après vérifications détaillées, il s'avère que le montant disponible, correspondant au solde non utilisé des coûts relatifs à la mesure 5938.2.018 s'élève en réalité à 163'833.- CHF HT (valeur de 2005 hors TVA et renchérissement), alors que le Plan des investissements 2021-2030, établi sur la base des montants estimés en 2012, indique, sous chiffre 3036-1, un montant de CHF 100'000.-.

Le 17 mars 2020, la DGMR a informé AggloY que la Confédération avait statué comme suit : « La demande est acceptée et la nouvelle mesure partielle devrait pouvoir être cofinancée dans les limites prévues », soit un montant de CHF 163'833.- Cette subvention ne pourra toutefois être formellement accordée qu'une fois le plan routier adopté par le Conseil communal, sur la base du présent préavis. Elle sera imputée au compte d'investissement prévu par le présent préavis.

Fonds « Places de stationnement »

Comme on l'a relevé ci-dessus (voir D.1, page 14), un montant de CHF 70'000.- a été perçu à titre de taxe compensatoire pour défaut de création de places vélos dans le cadre de la procédure d'octroi du permis de construire portant sur la réalisation des bâtiments et installations prévus par le PQ St-Roch-Haldimand-Industrie. Dans l'attente de la réalisation de celles-ci par la collectivité publique, ce montant a été versé au fonds n° 280600 « Places de stationnement ». Ce montant, destiné à la création de places de stationnement pour cycles le long de la voie ferrée, sur l'axe de MD projeté, sera ainsi prélevé du fonds pour amortir à due concurrence le crédit demandé dans le cadre du présent préavis.

Charges annuelles

Les charges annuelles d'exploitation s'élèvent à CHF 120'650.-. Elles comprennent les frais d'intérêts variables du capital investi (CHF 6'650.-), l'amortissement (CHF 95'000.-) et les frais d'entretien (CHF 19'000.-). La dépense sera amortie sur 10 ans.

I. Planning prévisionnel

Mois	2022												2023	
	f	m	a	m	j	j	a	s	o	n	d	j	f	
Demande de crédit	■	■												
Adoption par le Conseil communal		■												
Procédure des recours			■	■	■									
Approbation définitive du plan routier						■								
Finalisation subvention AggloY			■	■	■	■	■							
Préparatifs AO entreprises de construction							■	■						
Publication AO (procédure ouverte)								■	■					
Analyse et adjudication									■	■				
Signature du contrat											■	■		
Démarrage des travaux de construction													■	

Le planning prévisionnel prévoit un démarrage des travaux à l'hiver 2023.



Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Madame la Présidente, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS
sur proposition de la Municipalité,
entendu le rapport de sa Commission et
considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide :

- Article 1: Le projet est adopté en application de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou).
- Article 2: Les réponses aux oppositions et à l'observation déposées à l'encontre du projet soumis à l'enquête publique du 18 mai au 17 juin 2019 sont adoptées.
- Article 3: La Municipalité est autorisée à entreprendre les travaux d'aménagement du chemin de mobilité douce en lien avec l'assainissement de l'ancienne voie de raccordement (VR) de Clendy. La décision d'approbation préalable du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) est réservée.
- Article 4: Un crédit d'investissement de CHF 950'000.- lui est accordé à cet effet.
- Article 5: La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée au compte n° 30.133900.21 « MD Voie de raccordement de Clendy » et amortie sur 10 ans.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic

P. Dessemontet



Le Secrétaire

F. Zürcher

- Annexe 1 : Préavis du Canton (DGMR), du 22 janvier 2019
Annexe 2 : Courrier des CFF du 22 avril 2016
Annexe 3 : Courrier des CFF du 3 septembre 2018
Annexe 4 : Convention avec la société d'exploitation du 3 décembre 2014
Annexe 5 : Convention avec les CFF n° 90045869, du 26 mars 2019
Annexe 6 : Plan 01 (**uniquement consultable en version électronique**)
Annexe 7 : Plan 02 (**uniquement consultable en version électronique**)
Annexe 8 : Plan 03 (**uniquement consultable en version électronique**)
Annexe 9 : Plan 04 (**uniquement consultable en version électronique**)
Annexe 10 : Remarques de l'association Pro velo
Annexe 11 : Opposition David, Michael et Sabrina Rigolet
Annexe 12 : Opposition Bauer et Beyeler SA

Déléguée de la Municipalité : Mme Carmen Tanner, Municipale en charge du dicastère Urbanisme - Ressources humaines – Culture et durabilité



**Direction générale de
la mobilité et des routes DGMR**
Division finances et support

Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

Svce: URB	
cc Muni B / Mobilité Imag	
R	25 JAN. 2019
OJ	
Suivi & cl. final Svce resp.	E. D.



Municipalité de la Commune
d'Yverdon-les-Bains
Hôtel de Ville
Place Pestalozzi 2
Case postale 355
1401 Yverdon-les-Bains

Courriel : isabelle.molina@vd.ch
Tél. : 021.316.70.46

N/Réf.: **240** /750/IMa – PR 181'129
V/Réf.:

Lausanne, le 22 janvier 2019

PREAVIS POSITIF

YVERDON-LES-BAINS – Servitude publique- (N° 141)

Projet d'assainissement de l'ancienne voie de raccordement de Clendy et aménagement d'un tronçon de mobilité douce

Monsieur le Syndic,
Mesdames les Conseillères municipales et Messieurs les Conseillers municipaux,

Votre demande qui nous a été transmise par votre Service de l'Urbanisme par l'intermédiaire de M. Cl. Muller, responsable de région-voyer de l'arrondissement du nord à Yverdon-les-Bains, nous est bien parvenue et a retenu notre meilleure attention.

Conformément aux dispositions des articles 3 et 10 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; RSV 725.01), les services intéressés ont examiné ce projet et se sont déterminés comme suit :

SERVICE IMMEUBLES, PATRIMOINE ET LOGISTIQUE

Section archéologie cantonale

Un suivi archéologique doit être effectué.

Le projet se situe dans la région archéologique 387/351 de la commune d'Yverdon-les-Bains au sens de l'article 67 de la loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites du 10 décembre 1969 (LPNMS ; RSV 450.11). Ce périmètre englobe plusieurs stations lacustres préhistoriques très bien conservées, ainsi que le site mégalithique de Clendy.



Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH)
www.vd.ch – T 41 21 316 71 10
www.vd.ch/dgmr - www.vd.ch/routes - info.dgmr@vd.ch

F12-20/04.18/PR 181'129 Assain. voie raccordement Clendy et aménag. mobilité douce.docx

YVERDON-LES-BAINS - Projet d'assainissement de l'ancienne voie de raccordement de Clendy et aménagement d'un tronçon de mobilité douce

Ce site est l'un des 111 sites classés le 27 juin 2011 au patrimoine mondial de l'UNESCO dans la série des « Sites palafittiques préhistoriques autour des Alpes ». Les stations palafittiques de la Baie de Clendy ont été retenues dans la liste définitive, très sélective, en raison de leur grande importance scientifique, de la large période chronologique qu'elles couvrent et de leur état de conservation exceptionnel.

Dans cette aire, aucune atteinte ne peut être tolérée dans les niveaux archéologiques.

En conséquence, l'autorisation spéciale nécessaire pour effectuer des travaux dans une telle région est accordée aux conditions impératives suivantes :

- Afin de vérifier que le présent projet ne porte pas atteinte à des éléments dignes d'être sauvegardés, un suivi des excavations est requis dans l'emprise du projet par un archéologue désigné par cette Section.
- Au cas où des vestiges répondant à la définition de l'article 46 de la LPNMS seraient mis au jour lors de cette procédure, les modalités des mesures conservatoires (conservation in situ, adaptation du projet, fouilles de sauvetage, etc.) nécessaires seront mises au point entre cette Section et le maître de l'ouvrage.
- Le cas échéant, le temps nécessaire sera réservé aux archéologues dans le planning de chantier pour dégager lesdits vestiges et les documenter. Les articles 68 ss de la LPNMS restent réservés.
- Les opérations archéologiques induites par le projet sont à la charge du maître de l'ouvrage. L'Etat peut participer aux frais des investigations archéologiques selon l'article 56 de la LPNMS.

Le maître de l'ouvrage ou son représentant avertira cette Section (DFIRE, SIPAL-AC, Place de la Riponne 10, 1014 Lausanne, M. Y. Dellea, Email : yannick.dellea@vd.ch, tél. : 021.316.74.92) le plus rapidement possible mais au moins deux semaines à l'avance de la date du début des travaux afin que cette Section puisse organiser et coordonner la surveillance archéologique des travaux et, le cas échéant, la documentation des vestiges découverts.

L'éventualité d'investigations étant réservée dans la présente autorisation, les interventions archéologiques ne pourront donner lieu à indemnisation, selon l'article 724 du code civil suisse du 10 décembre 1907 (CCS ; RS 210).

Le non-respect de ce préavis est passible de dénonciation et d'amende en vertu des articles 92 de la LPNMS.

Section monuments et sites

Cette Section n'a pas de remarque à formuler.

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENVIRONNEMENT

Direction des ressources et du patrimoine naturels

Division Biodiversité et paysage

Situation

Le projet fait partie d'un territoire d'intérêt biologique supérieur (TIBS) du réseau écologique cantonal (REC-VD).

Analyse du projet

Le projet se situe sur un site déjà en grande partie aménagé (ancienne voie de chemins de fer). La réalisation du projet n'exercera ainsi pas d'effet négatif sur des milieux naturels ou le paysage.

Un inventaire botanique réalisé par M. H. Ceppi montre toutefois que le site abrite de nombreuses espèces végétales, dont certaines potentiellement menacées (la Drave des murailles, la Ballote fétide). Ces plantes se développent dans les zones de ballast et dans les prairies et pourront se maintenir grâce au maintien des talus en prairie et d'une partie de l'ancienne voie CFF.

Cette Division relève toutefois que de nombreuses espèces de plantes néophytes invasives sont présentes dans le périmètre (Solidage du Canada, Vergerette annuelle, Renouée du Japon, Vigne-vierge). Toute propagation de ces plantes par les travaux devra être évitée.

Pour terminer, cette Division félicite votre Autorité pour l'aménagement proposé, permettant de favoriser la mobilité douce à Yverdon-les-Bains.

Préavis

Considérant ce qui précède, cette Division préavise favorablement le projet aux conditions suivantes :

- Les mouvements des matériaux terreux sur les chantiers sont aujourd'hui les sources de dispersion des plantes exotiques envahissantes les plus importantes (renouées asiatiques, buddleja, solidages, etc.).
Avant le début des travaux, le maître d'ouvrage doit vérifier la présence de plantes exotiques dans le périmètre du projet et prendre les mesures de lutte nécessaires pour les éliminer et éviter leur dissémination.
Dans les conditions contractuelles avec les entreprises qui réalisent les travaux, il doit être stipulé que les machines et les apports de matériaux terreux sont garantis exempts de plantes exotiques (racines, rhizomes ou graines).
A la suite des travaux et pendant trois ans, un contrôle doit être effectué par le maître de l'ouvrage pour constater qu'aucune plante exotique ne s'est développée sur les surfaces réaménagées. En cas d'apparition de ces plantes, les travaux d'élimination seront entrepris à la charge du maître de l'ouvrage (prévention de la propagation des plantes exotiques envahissantes conformément aux articles 15, al. 2 et 52, al. 1 de l'ordonnance sur la dissémination dans l'environnement du 10 septembre 2008 (ODE ; RS 814.911).

YVERDON-LES-BAINS - Projet d'assainissement de l'ancienne voie de raccordement de Clendy et aménagement d'un tronçon de mobilité douce

- Les porteurs de projet sont invités à privilégier la plantation de plantes indigènes dans le cadre des nouveaux aménagements et de mettre en place une gestion extensive des accotements de la voie de mobilité douce (pas d'utilisation d'engrais ni de produits phytosanitaires, fauche tardive de zones de prairie fleurie, etc.).
- Cette Division encourage également les porteurs de projet à mettre en place un éclairage dynamique, permettant l'extinction des lumières. L'impact de la pollution lumineuse sur la faune est ainsi limité.

Division Ressources en eau et économie hydraulique

Eaux souterraines - Hydrogéologie

Ce projet se situe en secteur üB de protection des eaux. Il n'est en principe pas de nature à porter préjudice aux eaux souterraines de boisson d'intérêt public. Toutefois, plusieurs objets sont recensés au cadastre des sites pollués dans le périmètre du projet. Selon les éléments du dossier soumis, les eaux de surface du chemin projeté seront évacuées par infiltration, soit de manière diffuse en surface dans les terrains végétalisés attenants ou dans un drain PVC inversé de 20 cm de diamètre placé au-dessus de boulets drainants 20/40 (tranchée drainante).

En conséquence, l'autorisation d'infiltrer les eaux météoriques au sens de l'article 12a de la loi sur la police des eaux dépendant du domaine public du 3 décembre 1957 (LPDP ; RSV 721.01) est délivrée aux conditions suivantes :

- Les ouvrages d'infiltration devront être implantés dans des matériaux sains, en dehors de tout site contaminé. En cas de mise en évidence de terrains pollués lors des travaux, ceux-ci devront être triés et éliminés conformément aux prescriptions de l'ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets du 4 décembre 2015 (ordonnance sur les déchets, OLED ; RS 814.600), une autre solution concernant l'évacuation des eaux claires devra être trouvée en accord avec votre Autorité et cette Division sera avertie.
- En fonction de la surface imperméabilisée totale et de la perméabilité du sous-sol, il sera veillé au bon dimensionnement des ouvrages d'infiltration et au respect du droit des tiers, en particulier le ruissellement sur le domaine public attenants et les parcelles voisines. Il y a également lieu de vérifier auprès de votre Autorité les possibilités d'infiltration des eaux, notamment sur la base des données issues du plan général d'évacuation des eaux (PGEE, rapport d'état sur l'infiltration et sa carte).
- L'utilisation de produits phytosanitaires destinés à éliminer les plantes indésirables, en particulier sur les chemins et places est interdite (ordonnance sur la réduction des risques liés aux produits chimiques ORRChim ; RS 814.81, Annexe 2.5).

Economie hydraulique

Cette Division n'a pas de remarque à formuler.

YVERDON-LES-BAINS - Projet d'assainissement de l'ancienne voie de raccordement de Clendy et aménagement d'un tronçon de mobilité douce

Division Géologie, sols et déchets

Bases légales, normes et directives applicables :

- Ordonnance sur les atteintes portées aux sols du 1^{er} juillet 1998 (OSol ; RS 814.12)
- OLED
- Instructions sur l'évaluation et l'utilisation de matériaux terreux, OFEV, 2001
- Sols et Constructions ; état de la technique et des pratiques.
Connaissance de l'environnement no 1508, OFEV, Bern, Bellini E., 2015

Les sols sont potentiellement pollués. Les terres excavées devront prioritairement être réutilisées sur site en contexte similaire.

En cas de nécessité d'évacuation, les filières définies par les Instructions sur l'évaluation et l'utilisation de matériaux terreux (OFEV, 2001) (OSol) et l'OLED seront respectées, sur bases d'analyses préalables de sols selon l'OSol.

Le maître de l'ouvrage doit documenter les mouvements de terre et tenir ces informations à disposition si besoin.

Sur les emprises temporaires ou définitives sur des sols au sens de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE ; RS 814.01), la directive cantonale DMP 863 et les bases légales listées ci-dessus sont applicables.

Direction de l'environnement industriel, urbain et rural

Division Assainissement urbain et rural

Cette Division n'a pas de remarque à formuler.

Division Air, climat et risques technologiques

Cette Division n'a pas de remarque à formuler.

SERVICE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Aménagement communal

Ce Service n'a pas de remarque et préavise favorablement ce projet routier.

DIRECTION GENERALE DE LA MOBILITE ET DES ROUTES

PLANIFICATION

Trottoirs traversants

Des trottoirs traversants, conformes à la norme VSS 640'242, sont conseillés aux intersections afin de renforcer la continuité des itinéraires de mobilité douce et leur sécurité.

La DGMR Planification rend attentive au risque de manque d'adhérence sur les tranches de rails incrustées en surface, et conseille de prendre toute mesure utile afin de limiter ce risque.

La DGMR Planification conseille de placer les chicanes de manière à orienter le regard des mobilités douces en direction du trafic en approche.

MANAGEMENT DES TRANSPORTS

Mobilité piétonne quotidienne

La Division Management des transports vous recommande d'assurer la continuité des itinéraires piétons durant la phase de réalisation du projet.

Proximité au domaine ferroviaire des CFF

Le projet est situé sur une parcelle contiguë au domaine d'exploitation ferroviaire CFF, ou proche de celui-ci (en règle générale moins de 50,00 m). Il est par conséquent soumis aux dispositions de l'article 18m de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF ; RS 742.101).

Conformément à ces dispositions légales, l'entreprise concernée a été consultée. Elle s'est déterminée par lettre du 3 septembre 2018 (copie jointe au dossier de consultation). Les conditions fixées par l'entreprise doivent intégralement figurer dans l'autorisation de construire. En cas de divergence sur l'une ou l'autre des conditions, le dossier doit être soumis par le canton à l'Office fédéral des transports (OFT), à Berne, pour décision.

La Division Management des transports attire en outre l'attention sur les dispositions de l'article 18m, al. 3 de la LCdF (droit de recours de l'Office fédéral des transports (OFT) en cas de décision contraire aux intérêts du chemin de fer).

Le maître de l'ouvrage ne pourra faire valoir aucun droit de voisinage à l'encontre des immissions découlant de l'exploitation ferroviaire ordinaire (bruit, vibrations, trépidations, sons solidiens, inductions électriques, courants vagabonds, perturbations électrochimiques ou électromagnétiques, etc.). Il lui appartient de protéger, le cas échéant, ses installations sensibles (informatiques ou autres) de façon appropriée.

YVERDON-LES-BAINS - Projet d'assainissement de l'ancienne voie de raccordement de Clendy et aménagement d'un tronçon de mobilité douce

Proximité d'une voie industrielle

Le présent projet est situé à proximité immédiate d'une voie de raccordement industrielle ferroviaire. Conformément à l'article 13 de la loi fédérale transport de marchandises du 25 septembre 2015 (LTM ; RS 742.101), tant le gestionnaire d'infrastructure (soit l'entreprise de chemin de fer sur laquelle la voie industrielle se raccorde) que l'OFT doivent être consultés.

Aucun document attestant de la démarche auprès de l'OFT n'étant joint au dossier mis en consultation, la Division Management des transports a exceptionnellement consulté l'OFT. Cette instance a également transmis le dossier aux CFF. Les deux entités ont rendu leur préavis par courriel le 12 décembre 2018 (voir copie jointe à la présente).

FINANCES ET SUPPORT

Etant donné qu'il s'agit d'une route communale, il incombe à votre Autorité d'appliquer les dispositions légales.

En application des articles 32 et 39 de la LRou, tous les travaux relatifs aux aménagements à créer ou à modifier à proximité des routes, chemins communaux et les carrefours, haies, murs, clôtures, parking, etc., devront être conformes et respecter les normes particulièrement en matière de visibilité et de sécurité du trafic.

Plusieurs aménagements paraissent intéressants, comme les éléments de rails pris dans les revêtements. La DGMR Finances et support attire votre attention sur le respect des exigences en terme de glissance dans les carrefours avec circulation de véhicules.

Concernant les tronçons mobilité douce, cette remarque est aussi valable, en particulier pour les rails mis longitudinalement dans les revêtements routiers et la circulation des vélos.

Pour ce qui concerne le projet de création de la servitude publique, la DGMR Finances et support attire votre attention sur le fait que vous devez faire inscrire cette nouvelle servitude de passage public au registre foncier. Pour ce faire, elle vous laisse le soin de contacter le notaire de votre choix.

YVERDON-LES-BAINS - Projet d'assainissement de l'ancienne voie de raccordement de Clendy et aménagement d'un tronçon de mobilité douce

Conclusion et suite de la procédure :

En synthèse de l'examen préalable susmentionné, la Direction générale de la mobilité et des routes préavise favorablement ce projet.

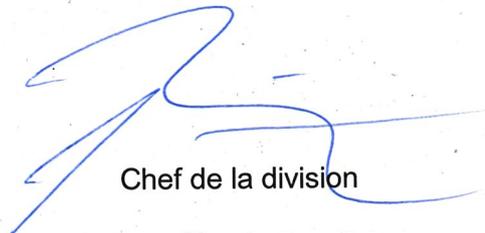
Celui-ci devra être **adapté selon les remarques émises ci-dessus** et complété par les pièces énumérées à l'article 3, al. 1^{er} du règlement d'application du 19 janvier 1994 de la LRou (RLRou ; RSV 725.01.1). Il devra ensuite faire l'objet d'une enquête publique et être soumis à l'adoption du Conseil Général ou Communal, conformément aux articles 13, al. 3 de la LRou et 38 ss de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (LATC ; RSV 700.11).

Tout droit du Département des infrastructures et des ressources humaines pour l'approbation définitive demeure expressément réservé.

Votre Autorité est priée de prendre contact avec M. V. Yanef (tél.: 021.316.70.89), inspecteur de la signalisation auprès de notre Division entretien, afin d'examiner les questions liées à la mise en place de la signalisation verticale et horizontale. Nous vous rappelons que la signalisation verticale fait l'objet d'une publication séparée (selon l'article 107 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, OSR). Le présent préavis n'a donc pas pour effet de légaliser cette signalisation.

Pour une bonne compréhension du projet et en vertu du principe de coordination, il serait souhaitable que la publication de la signalisation et la mise à l'enquête publique du projet se fassent simultanément.

En restant à votre disposition pour tout complément d'information, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Syndic, Mesdames les Conseillères municipales et Messieurs les Conseillers municipaux, nos salutations distinguées.



Chef de la division

Jean-Claude Brentini

YVERDON-LES-BAINS - Projet d'assainissement de l'ancienne voie de raccordement de Clendy et aménagement d'un tronçon de mobilité douce

Annexes :

- 3 dossiers en retour
- Copie du courriel de l'OFT

Copies :

- Ville d'Yverdon-les-Bains, Service de l'Urbanisme, avenue des Sports 14, 1401 Yverdon-les-Bains (réf. : gra/ - Dossier : MD VR Clendy)
- Services consultés (copie informatique)
- DGMR - Planification (copie informatique)
- DGMR - Routes, MM. H. Tanoh, Y. Christinet et V. Yanef
- M. C. Fonjallaz, Chef du Centre d'entretien et d'exploitation de la signalisation routière (copie informatique)
- M. Cl. Muller, responsable de région-voyer de l'arrondissement du nord, route de Lausanne 26, case postale 1389, 1401 Yverdon-les-Bains, avec un dossier

CFF SA - Droits fonciers CP 345 1001 Lausanne

Administration communale
Service de l'Urbanisme et des Bâtiments
A l'att. de Monsieur Alexandre Gremaud
Av. des Sports 14 / CP
1401 Yverdon-les-Bains

Lausanne, le 22 avril 2016 / IP / ks

N.réf. : IR 143374 -Ligne 210 Daillens – Biemme / Km 38.48 – 38.66

Yverdon-les-Bains – parcelles CFF n° 2303 et divers parcelles – Assainissement de l'ancienne VR Clendy et création d'un chemin de mobilité douce

Monsieur,

Nous nous référons à votre courriel du 1^{er} mars 2016 concernant l'affaire susmentionnée.

Après examen du dossier que vous nous avez soumis, nous vous informons que nous donnons notre accord de principe à la réalisation du projet cité en titre à condition que le maître de l'ouvrage tienne compte, entre autres, des charges formulées ci-dessous dans le cadre de l'établissement du dossier définitif :

- Le dossier définitif devra nous être soumis sous la forme papier pour approbation sur la base de l'art. 18m LCdF cité ci-dessus. La prise de position définitive des CFF sera communiquée après examen du dossier définitif.
- Compte tenu de la proximité des installations ferroviaires, le maître de l'ouvrage devra prendre contact, **cinq semaines avant** le début des travaux, avec Monsieur Edgar Raemy des CFF Infrastructure, Travaux à proximité de la voie (tél. 079 223 19 82, edgar.raemy@sbb.ch) pour régler les problèmes de sécurité liés à l'exploitation ferroviaire ainsi que pour coordonner les prestations CFF.
- 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 Monsieur Edgar Raemy des CFF).
- Durant les travaux, une clôture du type chaboury est à poser 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.
- Le présent projet de construction concerne des éléments d'infrastructure des CFF qui devront être déplacés ou adaptés avant le début des travaux aux frais du maître de l'ouvrage. Ce dernier chargera les CFF de réaliser ces prestations. Le butoir devra être déplacé et ceci aux frais du maître de l'ouvrage.

CFF SA

Droits fonciers - Région Ouest

Avenue de la Gare 43 · CP 345 · 1001 Lausanne · Suisse

Téléphone 051 285 09 85 · Fax +41 (0)51 224 26 22

salma.karim@cff.ch · www.cff.ch www.cff.ch/18m

- Le maître de l'ouvrage prendra contact avec Monsieur Eric Soller des CFF, Infrastructure, Installations et technologie, tél. 079 894 48 53, eric.soller@cff.ch) afin de fixer la procédure à adopter.
- La stabilité du tracé, des remblais, des fondations de culées, des piliers, des murs en aile ainsi que celle des mâts de ligne de contact et des installations de signalisation ne devra pas être altérée.
- Aucun apport supplémentaire d'eaux météoriques ne devra être effectué sur le terrain ferroviaire pendant et après les travaux de construction. Les mesures constructives nécessaires à cet effet doivent être prises.
- Le terrain ferroviaire en général, et notamment le lit de ballast et les autres dispositifs ferroviaires, ne devront pas être endommagés par les travaux de construction.
- La responsabilité du maître de l'ouvrage sera engagée en cas de dommages causés aux installations ferroviaires ou de risques pour la sécurité de l'exploitation ferroviaire dus au projet de construction. Le maître de l'ouvrage devra souscrire une assurance adéquate pour les travaux de construction.
- En cas de plantations à proximité des installations ferroviaires, la norme SN 671 560 « Entretien des espaces verts : Végétation herbacée et buissons » ainsi que le Règlement I-20025 du 01 juin 2010 des CFF intitulé « Entretien des espaces verts : forêts, arbustes et arbres isolés », doivent être respectés par le maître de l'ouvrage. Ces documents définissent, entre autres, la distance à observer (profil d'espace libre) par rapport aux installations ferroviaires.
- Les arbres et les plantes devront être entretenus et taillés de sorte à ne pas limiter la visibilité des signaux, à ne pas pénétrer dans le profil d'espace libre du chemin de fer et à ne pas mettre en péril les installations ferroviaires. Ils devront pousser à plus de 5 mètres des lignes électriques et des éléments sous tension.
- 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 machines de chantier. Les dites fondations ne doivent pas être dégagées par les travaux de construction, ni percées ou partiellement taillées.
- 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».
- Au cours de l'exécution des travaux, les distances de sécurité électriques du personnel comme des machines et des engins devront en tout temps être respectées. Lorsque des engins seront utilisés, des mesures de protection adéquates devront être convenues d'entente avec Monsieur Christian Purro des CFF, Infrastructure Surveillance (tél. 079 252 01 37, christian.purro@sbb.ch) conformément au règlement RTE 20600 annexe 1.

- La mise à disposition du domaine CFF sera réglée par convention sur la base des plans de l'ouvrage (tracé complet) qui devront être remis à Monsieur Fabien Monney des CFF, Infrastructure, Horaire et design du réseau, case postale 345, 1001 Lausanne, tél. 079 667 70 14, fabien.monney@sbb.ch. La convention devra être signée avant le début des travaux. Les coûts de construction, d'entretien, de suppression des aménagements privés ainsi que des éventuels aménagements CFF nécessaires à la mise en place du cheminement à mobilité douce seront mis à la charge du maître de l'ouvrage. Vu l'utilité publique du cheminement, il est renoncé à la perception d'une indemnité pour la mise à disposition du domaine CFF. Conformément à l'extrait du registre foncier daté du 21 avril 2016, la servitude "passage de voie industrielle" n'est plus existante.
- 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.
- L'accord CFF conformément à l'art. 18m LCdF reste réservé et ne pourra être donné qu'après examen du dossier de mise à l'enquête, conforme à nos exigences.

Nous restons à disposition pour tout renseignement supplémentaire que vous jugeriez utile et vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.



Isabelle Patout
Droits fonciers
Responsable des Acquisitions I



Salma Karim
Assistante Droits fonciers

Copie : Administration communale, par mail : police.constructions@yverdon-les-bains.ch

Copies internes : I-FN-NRT-VGE I-B-RWT-OPN I-AT-PA-RWT-T2
I-AT-UEW-RWT-BnB I-PJ-ENG-GIS I-IH-RWT-RFU
I-FN.VT-VER-RWT



CFF, Droits fonciers, CP 345, Av. Gare 43, 1001 Lausanne

Ville d'Yverdon-les-Bains
 Service de l'Urbanisme
 A l'att. de Monsieur Alexandre Gremaud
 Av. des Sports 14 – CP
 1401 Yverdon-les-Bains

Lausanne, le 3 septembre 2018 JD/GV

V. réf. : gra/MD VR Clendy

N. réf. : ID683351/IR143374

Ligne 210 Daillens- Biel / Biemme / Km 38.100 – 38.660 G/D

Yverdon-les-Bains – parcelles nos 2303, 2310, 1458 CFF, 6424, 2312, 2313, 2311, 1452, 1454 et 5247. Assainissement de l'ancienne VR Clendy et création d'un chemin de mobilité douce

Monsieur,

Nous nous référons à votre courriel du 13 août 2018 relatif à l'affaire mentionnée en titre.

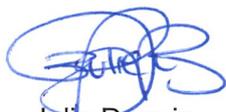
Conformément à l'article 18m de la Loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF, RS 742.101) et après examen des documents soumis à notre attention, nous vous informons que nous donnons notre accord à la réalisation du projet cité en titre à condition que les charges suivantes soient respectées par le maître de l'ouvrage et qu'elles figurent dans le permis de construire / l'autorisation de travaux qui sera délivré(e) :

- Les CFF se réservent le droit de demander le changement d'affectation du sol ainsi que le déplacement de l'installation aux frais du maître de l'ouvrage pour les futures constructions. Une convention correspondante devra être établie **avant le début** de la construction. Pour ce faire, le maître de l'ouvrage prendra contact avec le service des contrats de CFF Infrastructure (voir coordonnées ci-dessous).
- L'installation du chemin à mobilité douce sur le domaine ferroviaire devra faire l'objet d'une convention entre le maître d'ouvrage et les CFF. Cette convention, établie sur la base d'un projet approuvé par les CFF du point de vue technique, devra être en vigueur avant le début des travaux. L'encaissement de redevances selon les conditions habituelles de CFF Infrastructure est réservé. En vue de l'établissement éventuel d'une convention, le maître d'ouvrage prendra contact avec le service des contrats de CFF Infrastructure (contrats.infra.ouest@sbb.ch) au moins **quatre mois avant** le début des travaux.

- Compte tenu de la proximité des installations ferroviaires, le maître de l'ouvrage prendra contact, **huit semaines avant** le début des travaux, avec Monsieur Pierre-Alain Bernard des CFF Infrastructure, Travaux à proximité de la voie (tél. 079 367 33 81, pierre-alain.bernard2@sbb.ch) pour régler les problèmes de sécurité liés à l'exploitation ferroviaire ainsi que pour coordonner les prestations CFF.
- Des mesures de protection devront être prises lors de l'utilisation d'engins de levage et de machines de chantier à proximité de nos installations ferroviaires. Les engins pouvant pénétrer dans la zone dangereuse électrique et des trains devront être mis à terre (éventuellement pose d'un éclateur) et être équipés d'un dispositif limitant les mouvements de déplacement.
- Une palissade en bois sera montée par et aux frais du maître de l'ouvrage le long de notre domaine afin de protéger l'activité de la ou des entreprises vis-à-vis des dangers que représente l'exploitation ferroviaire. Cette palissade sera constituée de planches jointives et d'une hauteur à définir avant le début des travaux avec Monsieur Pierre-Alain Bernard des CFF. Dite palissade doit permettre également de maintenir des matériaux pouvant rouler accidentellement en direction de nos installations.
- Les modalités de l'accès au chantier devront être définies d'entente avec Monsieur Pierre-Alain Bernard des CFF.
- 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 Monsieur Bernard des CFF).
- Des portails de 2 mètres de large devront être créés afin de pouvoir accéder à l'entretien de nos talus. La clôture devra être posée à 10 cm du sol au minimum. Une séance de chantier devra être organisée avec Monsieur Gilles Neuhaus des CFF Infrastructure, Nature (Tél. 079 876 28 53, gilles.neuhaus@sbb.ch), **six semaines avant** la pose des barrières et des plantations.
- En cas de plantations à proximité des installations ferroviaires, le Règlement I-20025 du 07 novembre 2016 des CFF intitulé « Entretien des espaces verts : forêts, végétation ligneuse et arbres isolés dans la bande de sécurité », doit être respecté par le maître de l'ouvrage. Ce document définit, entre autres, la distance à observer (profil d'espace libre) par rapport aux installations ferroviaires, les accès à laisser aux installations CFF pour l'entretien. Toutes plantations d'arbres devront pouvoir être entretenues par la Commune.
- Avant les travaux de terrassement et autres, le maître de l'ouvrage devra prévoir un relevé géométrique de la voie directe du tronçon Lausanne – Yverdon, par un géomètre, ainsi qu'un relevé du dévers. La fréquence de ces contrôles sera déterminée selon l'avancement des travaux. Ces contrôles doivent rester neutres en termes de coûts pour les CFF. (Personne de contact : Monsieur Pierre-André Jan des CFF Infrastructure, Voie ferrée (079 252 15 65, pierre-andre.jan@sbb.ch)).

- En cas de travaux d'excavation dans ou aux pieds du talus CFF, le maître de l'ouvrage prendra contact avec Monsieur Ivan Jovanovic des CFF, Infrastructure, Surveillance (Tél. 079 172 37 76, ivan.jovanovic@sbb.ch), **un mois avant** l'ouverture du chantier.
- Le maître de l'ouvrage devra prendre contact à la fin des travaux avec Monsieur Robert Antoniazzi des CFF Infrastructure, Projets Engineering GIS (tél. 079 245 37 37, robert.antoniazzi@sbb.ch), afin de l'informer des modifications qui nécessitent d'adapter notre banque de données DfA. Les frais de cette mise à jour seront à la charge du maître de l'ouvrage.
- 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).
- Toute modification du présent projet devra nous être soumise pour approbation, conformément à l'art. 18m LCdF.
- L'autorité compétente chargée de délivrer le permis de construire est priée d'en remettre une copie aux CFF, Droits fonciers Région Ouest (en format électronique, si possible, à l'adresse indiquée en bas de page).

En vous souhaitant une bonne réception de la présente, nous vous prions d'agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.



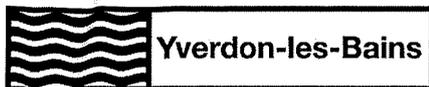
Julie Dupuis
Collaboratrice junior Droits fonciers



Virginie Grasset
Assistante Droits fonciers

Annexe : Règlement I-20025

Copies à : I-FN-NED-NRT-PLA2
I-FN-SUN-NAG
I-AT-GPS-RWT-SK1
IM-BW-RWT-BM
I-AT-KUF-BAM-VER
IM-DV-REG
I-IH-RWT-PPS-AFC
I-AT-UEW-RWT-LS-BNB
I-AT-UEW-RWT-LS-FB
I-AT-UEW-RWT-KBN
I-AT-UEW-RWT-NAT



Municipalité
Case postale
CH-1401 Yverdon-les-Bains

Convention portant sur

le démantèlement de la voie industrielle de Clendy

décembre 2014

entre la

Commune d'Yverdon-les-Bains,

comme maître d'ouvrage du réaménagement de la rue de l'Industrie,
comme maître d'ouvrage d'un cheminement de mobilité douce le long du Buron,

représentée par son syndic, Daniel von Siebenthal et sa secrétaire générale, Sylvie Lacoste

ci-après la « commune »,

et

Société d'exploitation de la voie industrielle de Clendy

comme ancienne exploitante de la VR de Clendy,

ci-après la « société simple »

représentée par M. Jean-Luc Chevalley, gestionnaire

ci-après tous désignés par les « parties »,

concluent par la présente **Convention** ce qui suit :

Documents de référence

Documents d'urbanisme en vigueur :

PGA du 17 juin 2003

PQ « A la Scierie » N°130 598 du 14 décembre 1994

PQ « St-Roch – Haldimand – Industrie » du 9 octobre 2013

Projet d'agglomération 2012

Abréviations

agglOY	projet d'agglomération yverdonnoise
PGA	Plan général d'affectation
PQ	Plan de quartier
SDT	Service cantonal du développement territorial
VR	Voie de raccordement
DP	Domaine public

Table des matières

Préambule

A. Radiation de servitude

1. Radiation de la servitude de passage de voie industrielle

B. Rue de l'Industrie

2. Enquête publique

C. Démantèlement de la VR

3. Frais

D. Dispositions finales

4. Validité
5. For

PREAMBULE

La commune développe un projet d'élargissement de la rue de l'Industrie. Ce projet est décrit dans la **mesure 34.d** (cf. en jaune ci-dessous) du projet aggroY : *Réaménagement de la rue de l'Industrie*.

La commune développe également un projet de cheminement de mobilité douce le long du Buron. Ce projet est décrit dans la **mesure 8** (cf. pointillés rouges ci-dessous) du projet aggroY : *Aménagement du passage dénivelé du Buron et des liaisons correspondantes*.

Ces mesures sont en priorité A du projet d'agglomération, dont la réalisation doit débuter en 2015-2018. A défaut, l'évaluation globale de l'agglomération par la Confédération risque d'être affectée et, par voie de conséquence, le taux de subvention fédérale attribué à l'ensemble du projet yverdonnois revu à la baisse.



La présente convention porte sur l'étape 1 de la requalification de la route cantonale. Ce passage offrira une liaison directe au futur quartier Gare-Lac sans passer par le centre.

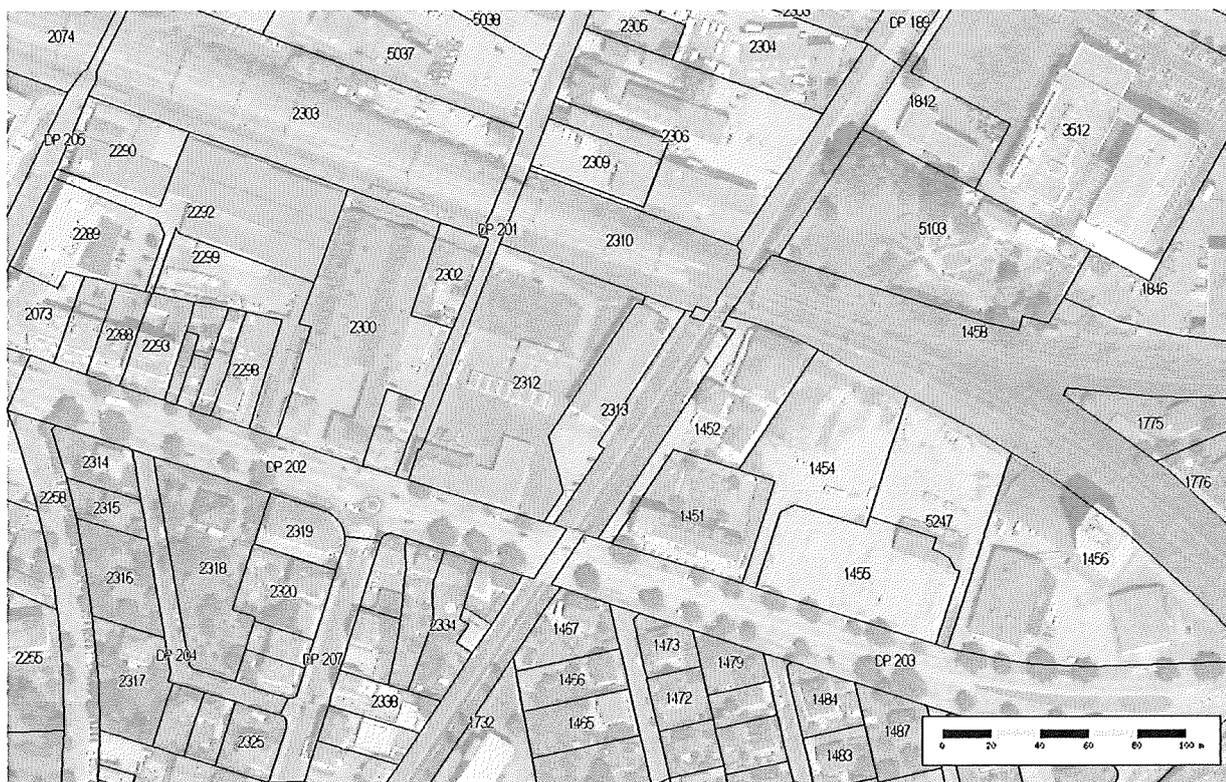
Ce projet implique la suppression de la VR qui traverse la rue.

La VR fait l'objet d'une servitude de passage de voie industrielle ID 006-1998/003088 sur les biens-fonds suivants :

- sur les fonds privés n°1452 et 2311 (Rigolet David, Michaël et Sabrina), n°1454 (Bauer et Beyeler SA à Yverdon-les-Bains, administrateur PPE), n°2312 (Cuendet frères SA à Yverdon-les-Bains), n°2313 (Chevalley Jean-Luc et Yves), n°2362 (E-Gestion SA à Auviernier, administrateur PPE) ; n°5247 (Castella Immobilier Sàrl à Yverdon-les-Bains, administrateur PPE), n°1456 (Fenaco Bern SA), n°6422, 6423, 6424, 6425 et 6427 (De Necker Kipling & Cie SA à Nyon) et n°6426 (Commune d'Yverdon-les-Bains) ;
- sur les domaines publics n°201 (rue de l'Industrie) et n°206 (canal du Buron).

En l'état, le franchissement des DP 201 et 206 par la VR ne bénéficie toutefois pas d'une concession portant sur l'usage du domaine public.

Sur l'emprise de l'ancienne VR, il est prévu d'aménager une liaison de mobilité douce (MD) entre la rue St-Roch et l'extrémité est du quartier. Depuis la rue St-Roch, un passage sous la voie de chemin de fer sera aménagé (mesure 9 aggloY). Du côté de l'EMS des Quatre-Marronniers, cette liaison sera prolongée jusqu'à Sous-Bois, puis vers le futur quartier Coteau Est via le passage sous-voie actuel.



Plan de situation

A. RADIATION DE SERVITUDE

1. Radiation de la servitude de passage de voie industrielle

- 1.1 La société radiera la servitude de passage de voie industrielle ID 006-1998/003088 auprès du registre foncier (RF). Les frais inhérents à cette radiation seront pris en charge par les propriétaires.
- 1.2 Cette demande de radiation sera signée par tous les propriétaires concernés par l'emprise de la voie. Les administrateurs signent pour les PPE.

B. RUE DE L'INDUSTRIE

2. Enquête publique

- 2.1 La société s'engage à ne pas s'opposer au projet de réaménagement de la rue de l'Industrie.

C. DEMANTELEMENT DE LA VR

3. Frais

- 3.1 La commune s'engage à réaliser un cheminement de MD en lieu et place de la VR, pour autant que les terrains nécessaires soient transférés au DP.
- 3.2 Les travaux de désaffectation de la VR, les travaux liés à la réalisation du cheminement de MD, ainsi que les éventuels travaux d'assainissement des sols, seront pris en charge par la commune.
- 3.3 L'entretien du cheminement de MD sera assuré par la commune.
- 3.4 Les frais de notaire et d'inscription au RF seront pris en charge par la commune.

D. DISPOSITIONS FINALES

4. Validité

- 4.1 La convention est réputée valable dès la signature par toutes les parties.
- 4.2 Elle représente l'ensemble des engagements des parties au moment de leur signature. Des changements dans cette convention ne seraient pris en considération que s'ils étaient acceptés par écrit par chacune des parties.

5. For

5.1 En cas de litige, le for exclusif est à Yverdon-les-Bains.

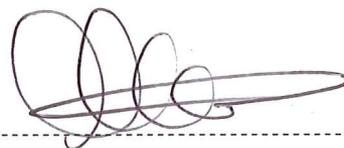
Les soussignés, ainsi que leurs représentants, déclarent avoir lu, compris et accepté le contenu de la présente convention.

Société d'exploitation de la voie industrielle de Clendy

comme ancienne exploitante de la VR de Clendy

Représentant et gestionnaire

M. Jean-Luc Chevalley



Yverdon-les-Bains, le

3 décembre 2014

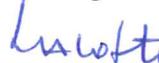
Commune d'Yverdon-les-Bains,
représentée par la Municipalité

Syndic


Daniel Von Siebenthal



Secrétaire générale



Sylvie Lacoste

Convention : 90045869
Gare : Yverdon-les-Bains
Commune : Yverdon-les-Bains
Ligne n° / km : 210 / 38.100 – 38.900



Convention

entre

les Chemins de fer fédéraux suisses CFF

société anonyme de droit public ayant son siège à Berne

Infrastructure
Installations et technologie, contrats
Av. de la Gare 45
1003 Lausanne

(ci-après «les CFF»)

et

la Commune d'Yverdon-les-Bains

représentée par le Service de l'urbanisme

Avenue des Sports 14
1401 Yverdon-les-Bains

(ci-après «la Commune»)

**concernant l'aménagement d'un tronçon de mobilité douce
reliant la Rue St-Roch au quartier de la Scierie, inscrit sur
l'ancienne voie de raccordement de Clendy**

1 Préambule et objet de la convention

Les CFF accordent à la Commune, à bien plaisir et sous réserve des droits de tiers, le droit de réaliser sur le domaine CFF, du km 38.100 au km 38.900, de la ligne Daillens-Biel/Bienne, un chemin de mobilité douce reliant la Rue St-Roch au quartier de la Scierie. Inscrit sur le tracé de l'ancienne voie de raccordement de Clendy (VR), aujourd'hui désaffectée, le chemin se trouve sur le domaine CFF (parcelles 2074, 2303, 2310, 1458).

2 Description des travaux

Le périmètre du projet a été séquencé en 4 secteurs distincts :

- Secteur 01 St Roch / Industrie conformément au plan du 03.08.2018 ;
- Secteur 02 Industrie / Buron conformément au plan du 03.08.2018 ;
- Secteur 03 Buron / Scierie conformément au plan du 03.08.2018 ;
- Secteur 04 Scierie conformément au plan du 03.08.2018.

Selon les plans précités, faisant parties intégrantes de la présente convention, le chemin sera construit comme suit (les plans seront remplacés par ceux conformes aux travaux exécutés et la description ci-dessous adaptée) :

- 2.1 D'une largeur variant entre 3.20 mètres et 8.60 mètres selon les situations, le chemin sera destiné uniquement à la mobilité douce et aux véhicules d'entretien. La création de tranchées drainantes continues est également prévue. Ces dernières seront constituées d'un tuyau de drainage recouvert de ballast permettant de récupérer les eaux de surface et de les renvoyer dans les collecteurs principaux situés sous le DP. Ce dispositif permet d'éviter un apport supplémentaire d'eaux météoriques sur le domaine ferroviaire.
- 2.2 Le cheminement étant réalisé en lieu et place d'une ancienne voie ferrée, les travaux de terrassements se verront résolument mesurés, limitant les interventions en superficie du terrain. Les fondations de l'ancienne VR seront, dans la mesure du possible, conservées car jugées suffisantes pour supporter le passage d'un cheminement de MD. Toutefois, préalablement au démarrage des travaux, des essais de plaques seront réalisés afin de s'assurer de la portance des fondations existantes.
- 2.3 En marge de l'emprise stricte du cheminement de MD, le projet définitif identifie également un certain nombre d'opportunités prenant la forme de placettes équipées de mobilier urbain ou d'un unique banc dans les espaces les plus contraints, ces espaces annexes jalonnent le cheminement et offriront, ponctuellement, des moments de repos.
- 2.4 L'ensemble du cheminement sera éclairé par un dispositif de candélabres basculants, sélectionnés pour la facilité de leur maintenance. Le modèle de candélabre sera identique à celui déjà installé sur le tronçon pré-aménagé 02 Industrie / Buron.
- 2.5 Sur tout le linéaire du cheminement, une clôture avec des portails d'accès de 2 mètres de large seront installés en séparation du cheminement de MD et du domaine ferroviaire. D'une hauteur de 1 mètre, elle sera constituée d'un treillis simple torsion garni, par endroits, de plantes grimpantes. Son rôle sera essentiellement sécuritaire en empêchant les éventuelles intrusions sur le domaine ferroviaire.

3 Maître d'ouvrage

- 3.1 La maîtrise d'ouvrage pour les constructions et installations du chemin de mobilité douce incombe à la Commune.
- 3.2 La Commune mettra à la disposition des CFF, gratuitement, une documentation sur les travaux réalisés (correspondant à l'exécution effective) dans les trois mois suivant l'achèvement des travaux.

4 Propriété et obligation de conservation

- 4.1 La Commune devient propriétaire, sur le domaine CFF, de la totalité du chemin de mobilité douce y compris les accessoires nécessaires à son utilisation et sa sécurisation. Notamment :
- le cheminement et son système d'évacuation des eaux ;
 - les placettes en béton coulé ;
 - le mobilier urbain (poubelles, bancs) ;
 - les candélabres (ainsi que leur alimentation) ;
 - les plantations d'arbres et de plantes (doivent répondre aux exigences R I-20025) ;
 - la clôture située sur tout le linéaire du cheminement.
- 4.2 La Commune est tenue d'entretenir les éléments dont elle est propriétaire selon les normes en vigueur.
- 4.3 Les CFF demeurent propriétaires de l'ensemble des installations ferroviaires telles que les voies, les traverses, le lit de ballast, les équipements de sécurité, les câbles, les caténaires et leurs supports.
- 4.4 La Commune fournira l'énergie nécessaire à l'éclairage du chemin.
- 4.5 Les CFF sont en droit de vérifier, à tout moment, que les installations sont réalisées dans les règles de l'art et qu'elles sont entretenues de façon à répondre aux exigences des différentes normes et directives relatives à la sécurité. Si un défaut est constaté, les CFF devront aviser immédiatement la Commune qui sera en charge de procéder à la remise en état dans un délai en relation avec le risque effectif. Dans le cas où la Commune ne procède pas aux mesures correctives ou que celles-ci s'avèrent insuffisantes, les CFF seront en droit de sécuriser le défaut aux frais de la Commune.
- 4.6 La Commune est également autorisée à effectuer des contrôles le long de ce cheminement de mobilité douce et à dénoncer les éventuelles infractions qui y seront commises.
- 5 L'accès au chemin de mobilité douce doit être garanti aux équipes (piétons + véhicules d'entretien) responsables de l'entretien des installations CFF.

6 Autorisation, accord et conditions

6.1 Autorisation

Si un permis de construire, l'adoption d'un plan et/ou une autorisation d'exploiter sont nécessaires, il incombe à la Commune de les obtenir auprès des autorités communales, cantonales ou fédérales compétentes. L'accord selon le droit ferroviaire spécifié au chiffre 6.2 ci-après ne remplace pas un tel permis ou une telle autorisation.

6.2 Accord selon le droit ferroviaire et conditions

Les CFF ont donné leur accord au sens de l'art. 18m de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF ; RS 742.101) par courrier n° ID683351/IR143374 du 03.09.2018.

- 6.3 La Commune prend acte du fait que l'octroi de cet accord peut être soumis à certaines conditions supplémentaires qui devront être remplies avant, pendant ou après la réalisation du projet et qui peuvent aller au-delà des obligations résultant de la présente convention. En particulier, les charges énumérées dans les courriers du service CFF Droits fonciers du 22 avril 2016 et du 3 septembre 2018, font parties intégrantes de la présente convention et doivent être respectées.

7 Exécution des travaux de construction et de conservation

- 7.1 Les travaux de construction et de conservation de même que le contrôle et l'élimination des installations ne doivent être exécutés qu'en concertation avec les services spécialisés des CFF, sous la surveillance et selon les instructions de ces derniers. L'accès aux installations ferroviaires non ouvertes au public est strictement interdit sans autorisation préalable expresse des CFF.
- 7.2 La Commune doit informer les CFF au moins 20 jours à l'avance des visites prévues sur le domaine ferroviaire non ouvert au public et n'a le droit de les effectuer que sous la surveillance des CFF.
- 7.3 La Commune répond de l'observation des dispositions légales et des prescriptions de sécurité des CFF et respecte les instructions communiquées par les services spécialisés compétents des CFF.

8 Coûts d'investissement

Le total des coûts d'investissement est supporté par la Ville.

9 Exécution des travaux de nettoyage et service hivernal

- 9.1 La Commune assure à ses frais le nettoyage de toute la voie de mobilité douce située sur domaine CFF (y c. les graffiti et autres atteintes dues à des actes de vandalisme).
- 9.2 La Commune assure également le service hivernal de la voie de mobilité douce. En principe, l'utilisation de sel de déneigement ou d'autres produits chimiques est à éviter. La Commune s'assure qu'aucun déchet, neige ou autres, ne tombe sur les voies. Aucune mesure de sécurité CFF ne sera prévue pour ces prestations.

10 Etendue du droit de jouissance

Les modifications des installations ou de leurs fonctions requièrent l'autorisation des CFF et nécessitent la conclusion d'une nouvelle convention ou d'un avenant, la forme écrite étant expressément réservée. La Commune annonce immédiatement toute modification intervenant en cours de validité de la convention. Les CFF sont autorisés à vérifier à tout moment sur place que le droit de jouissance est respecté.

11 Modification ou extension des installations ferroviaires

Les CFF ont le droit d'exiger en tout temps le déplacement ou la modification des installations de la Commune aux frais de cette dernière lorsque :

- ces installations empêchent la mise en place, la modification ou l'entretien d'installations destinées à assurer l'exploitation ferroviaire ou
- ces installations font obstacles à l'exploitation ferroviaire ou
- le bien-fonds concerné doit être affecté à un autre usage.

12 Cession

La cession par la Commune, en tout ou en partie, des droits et obligations découlant de la présente convention est soumise à l'accord préalable écrit des CFF.

13 Durée de la convention

- 13.1 La présente convention entre en vigueur à sa signature par toutes les parties. Elle est conclue pour une durée de 20 ans.
- 13.2 Les parties peuvent résilier la convention en tout temps pour de justes motifs moyennant un préavis de 24 mois.
- 13.3 Par justes motifs, nous entendons en particulier l'impossibilité de procéder à un déplacement en application du chiffre 11 ou tout autre besoin des CFF qui impliquerait la suppression des installations de la Commune.
- 13.4 En cas de résiliation de la convention, la Commune est tenue de remettre les lieux en leur état originel ; tout autre arrangement reste réservé.
- 13.5 En cas de rénovation complète des installations, qu'il s'agisse de celles des CFF ou celles de la Commune, une nouvelle convention sera conclue.

14 Responsabilité et assurances

- 14.1 Si les CFF ou des tiers subissent des dommages corporels ou matériels résultant de travaux de construction, d'entretien ou de rénovation des installations, ou encore de leur contrôle ou de leur exploitation, la Commune est tenue de dédommager les CFF ou les tiers lésés, à moins que les dommages en question soient dus à une faute grave des CFF.
- 14.2 La Commune assume également à l'égard des tiers la responsabilité incombant au propriétaire d'ouvrage (art. 58 CO), à l'entière décharge des CFF, pour les installations qu'elle construit ou dont elle devient propriétaire selon la présente convention. Si, malgré tout, les CFF étaient actionnés de ce fait, et sauf faute concomitante de leur part, la Commune devra entreprendre les démarches nécessaires pour libérer les CFF et/ou leur rembourser les indemnités qu'ils auraient été amenés à verser de ce fait.
- 14.3 Il incombe à la Commune de contracter les assurances nécessaires. A la demande des CFF, la Commune est tenue de fournir la preuve de la conclusion de ces assurances. Toute modification ou résiliation d'une police d'assurance doit être immédiatement signalée aux CFF.
- 14.4 Les CFF répondent des dommages prouvés qu'ils ont occasionnés à la Commune intentionnellement ou par négligence grave. En cas de dommages causés par faute légère, la responsabilité des CFF est régie selon les dispositions légales en vigueur ; toute responsabilité est exclue pour les dommages tels que la perte de données et pour le gain manqué.

15 For

En cas de litige, les parties entameront des pourparlers avant toute action judiciaire. Le for exclusif est Lausanne.

16 Accords particuliers

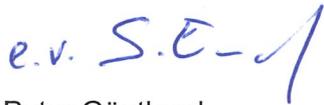
Pour l'avantage concédé à la Commune, les CFF seraient en droit d'exiger une indemnité pour les frais d'examen du dossier et une redevance annuelle pour la mise à disposition du terrain CFF. Cependant, vu la nature de l'objet et son but, les CFF renoncent à les percevoir.

17 Nombre d'exemplaires

La présente convention est établie en deux exemplaires identiques. La Commune et les CFF en reçoivent chacun un exemplaire signé.

Lausanne, le 26.03.2019

Pour les CFF :



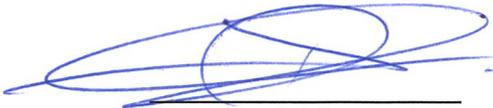
Peter Günthard
Chef Contrats



Anne-Aymone Pitton
Gestionnaire Contrats

Yverdon-les-Bains, le 18.3.19

Pour la Commune :



Jean-Daniel Carrard
Syndic





François Zürcher
Secrétaire Municipal



Chemin pour les mobilités douces Yverdon-les-Bains

01 Secteur St-Roch/ Industrie - Plan

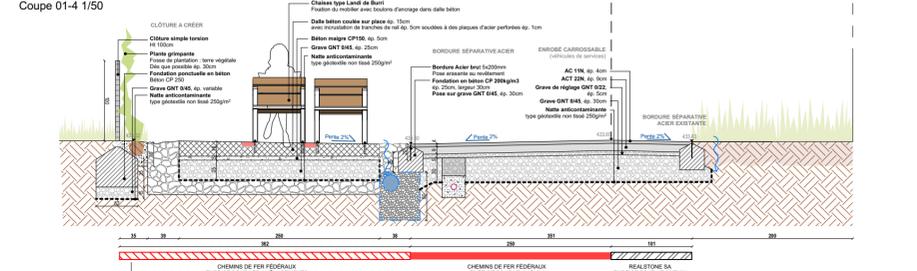
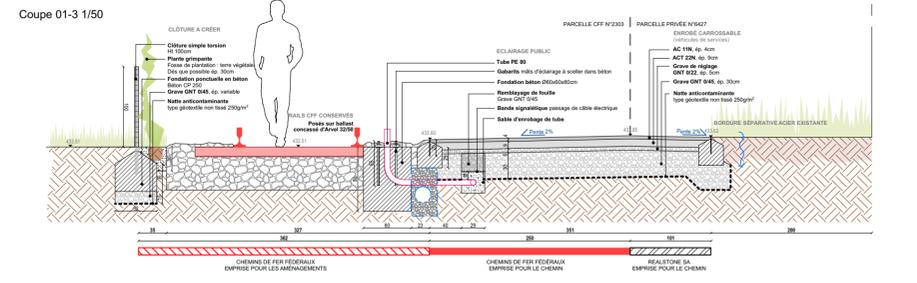
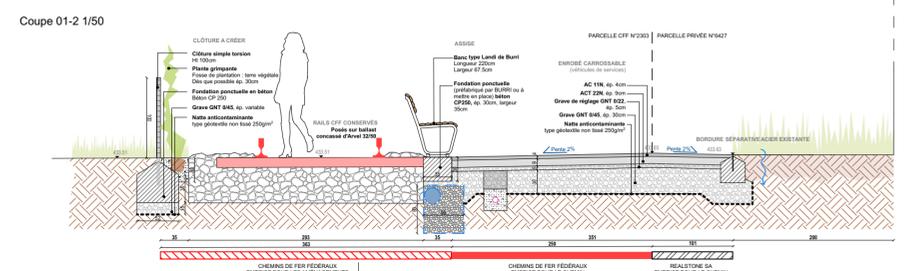
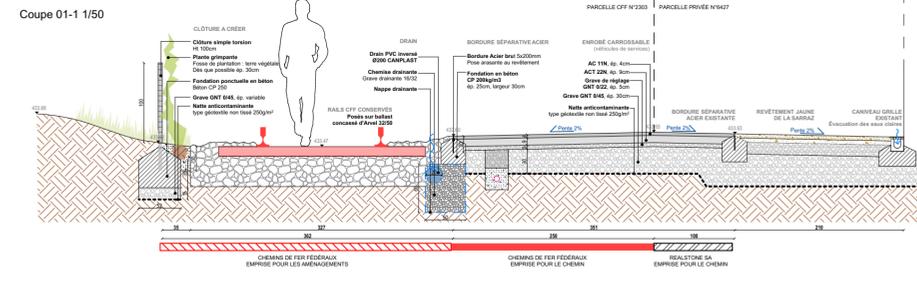
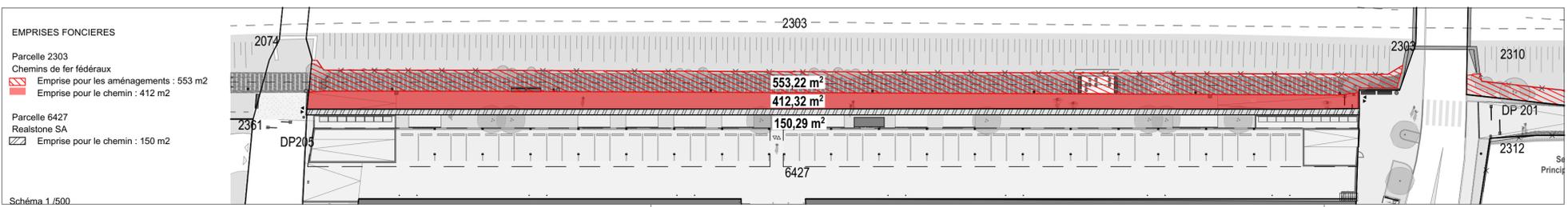
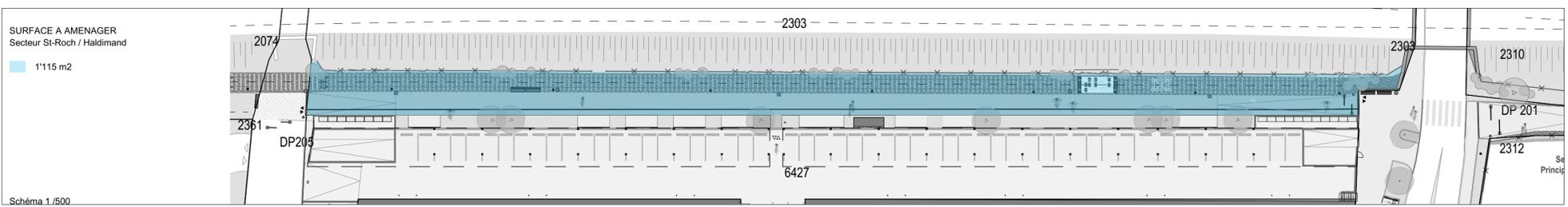


Ville d'Yverdon-les-Bains
Service de l'Urbanisme
Avenue des Sports 14
1401 Yverdon-les-Bains

profil paysage
architectes paysagistes
www.profil-paysage.ch
info@profil-paysage.ch
Centre Saint-Roch
Rue des Pêcheurs 8a
1400 Yverdon-les-Bains
+41 24 424 14 18

N° d'affaire : 8211
Phase : Enquête
Date : 01.06.2021
Dessiné : SB
Contrôlé : GH
Echelle : 1 : 200
Format : 126 x 29.7 cm

- CONTEXTE**
- Voies CFF existantes intégrées dans le projet de mobilité douce
 - Accès sur DP
 - Accès publics sur B-F privés
- RÉSEAUX**
- Eaux claires - EC existant/à créer
 - Eaux usées - EU
 - Gaz
 - Electricité
 - Chemise drainante et drain PVC inversé
 - Caniveaux existant/à créer
- REVÊTEMENTS & BORDURES**
- Grilles existantes d'évacuation des eaux claires
 - Pipes de rinçage
 - Mâts d'éclairage existant / à déplacer / à créer
 - Eclairage des placettes par bandes LED incrustées dans les assises béton
 - Clôture existante
 - Clôture à déplacer
 - Clôture à créer
- VÉGÉTATION**
- Arbres projetés multitronc / tige
 - Arbustes (port libre et plantation aléatoire)
 - Surfaces arbustives plantées sur talus
 - Prairie
 - Plantes grimpantes guidées sur les clôtures
- MOBIER**
- Assises en béton sur mesure
 - Bancs et fauteuils de la gamme Landi de Burri
 - Poubelles requin
 - Panneaux signalétique
 - Potelets, existants, à déplacer, à créer





Chemin pour les mobilités douces Yverdon-les-Bains

02 Secteur Industrie / Buron - Plan



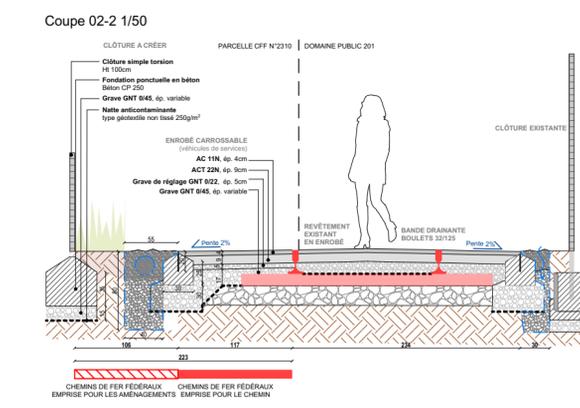
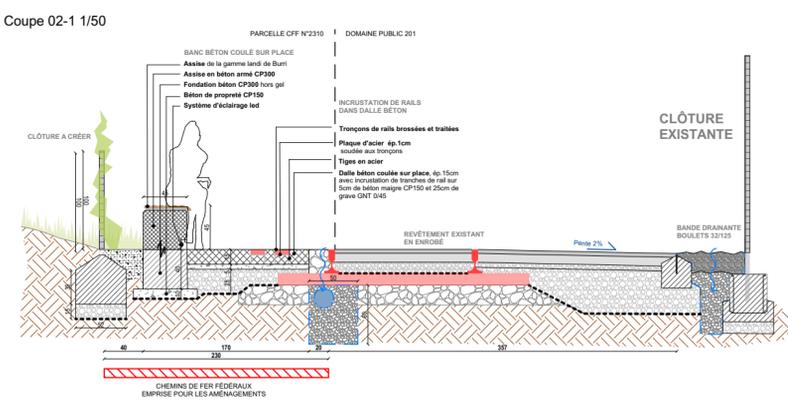
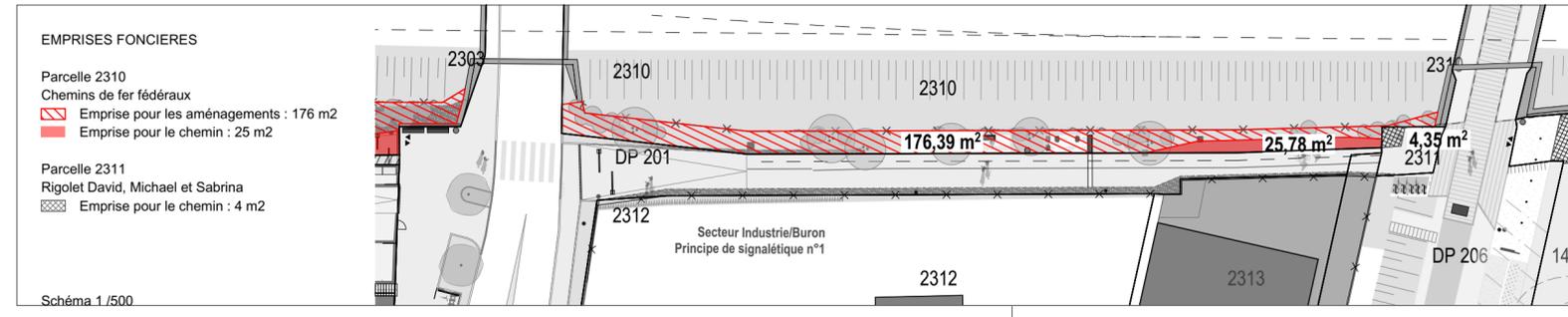
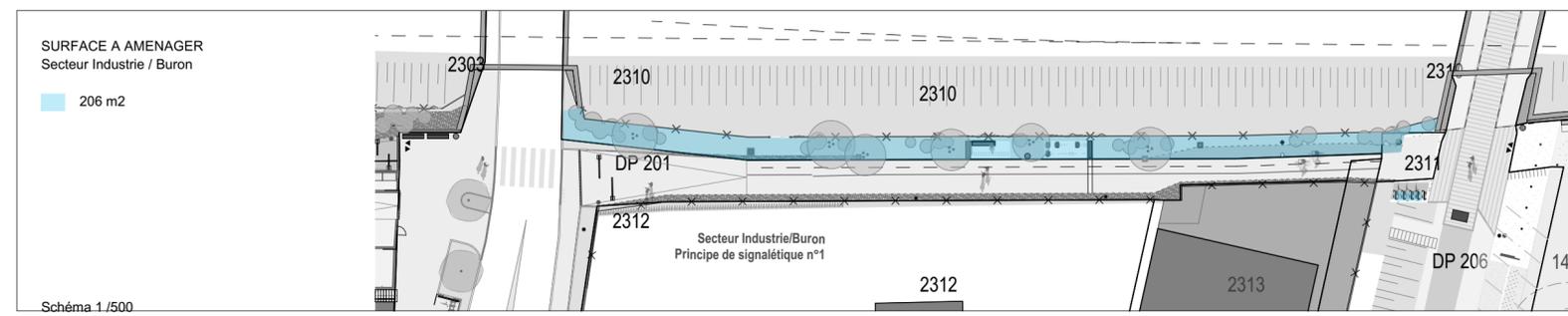
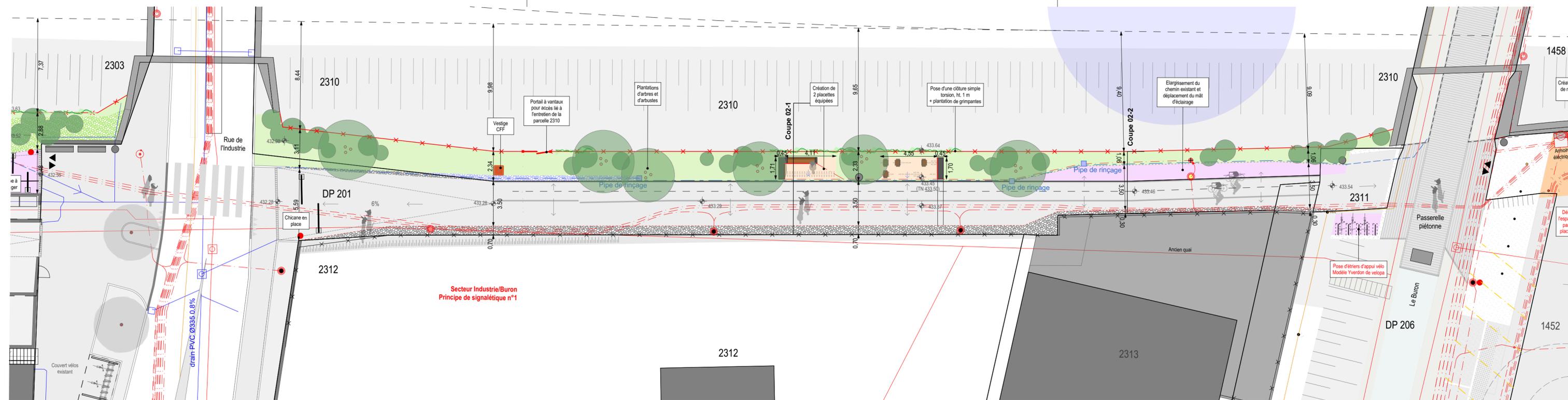
Ville d'Yverdon-les-Bains
Service de l'Urbanisme

Avenue des Sports 14
1401 Yverdon-les-Bains

profil paysage architectes paysagistes www.profil-paysage.ch info@profil-paysage.ch
Centre Saint-Roch Rue des Pêcheurs 8a 1400 Yverdon-les-Bains +41 24 424 14 18

N° d'affaire : 8211	Phase : Enquête	Date : 01.06.2021	Dessiné : SB	Contrôlé : GH	Echelle : 1 : 200	Format : 84 x 29.7 cm
---------------------	-----------------	-------------------	--------------	---------------	-------------------	-----------------------

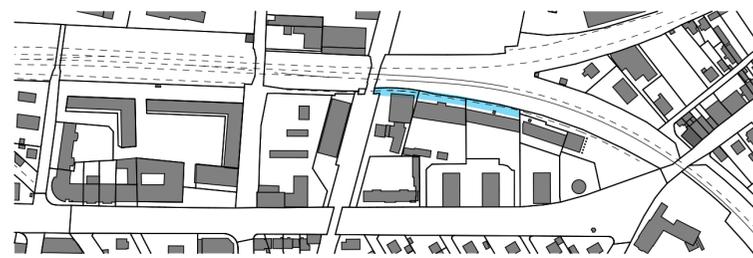
<p>CONTEXTE</p> <ul style="list-style-type: none"> Voies CFF existantes intégrées dans le projet de mobilité douce Accès sur DP Accès publics sur B-F privés <p>REVÊTEMENTS & BORDURES</p> <ul style="list-style-type: none"> Enrobé carrossable Placette piétonne Béton coulé sur place avec incrustation de "tranches de rail" Surface carrossable Béton coulé sur place avec incrustation de "tranches de rail" Concassé d'Arvel 32/50 = ballast CFF Bordure franchissable en acier brut 	<p>RÉSEAUX</p> <ul style="list-style-type: none"> Eaux claires - EC existant/à créer Eaux usées - EU Gaz Electricité Chemise drainante et drain PVC inversé Caniveaux existant/à créer Grilles existantes d'évacuation des eaux claires Pipes de rinçage Mâts d'éclairage existant / à déplacer / à créer Eclairage des placettes par bandes LED incrustées dans les assises béton <p>CLÔTURES</p> <ul style="list-style-type: none"> Clôture existante Clôture à déplacer Clôture à créer 	<p>VÉGÉTATION</p> <ul style="list-style-type: none"> Arbres projetés multitronc / tige Arbustes (port libre et plantation aléatoire) Surfaces arbustives plantées sur talus Prairie Plantes grimpantes guidées sur les clôtures <p>MOBILIER</p> <ul style="list-style-type: none"> Assises en béton sur mesure Bancs et fauteuils de la gamme Landi de Burri Poubelles requin Panneaux signalétique Potelets, existants, à déplacer / à créer
---	---	--





Chemin pour les mobilités douces Yverdon-les-Bains

03 Secteur Buron / Scierie - Plan



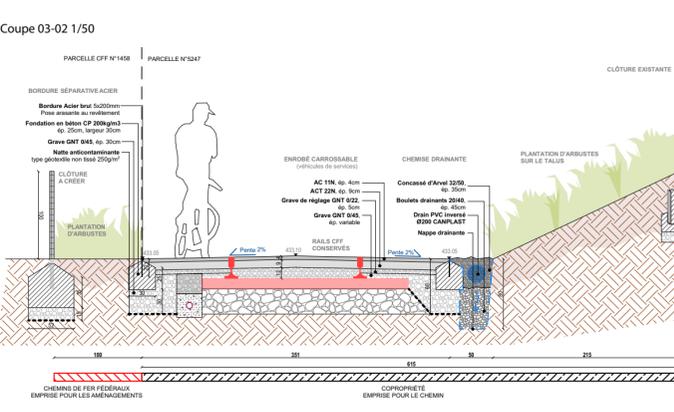
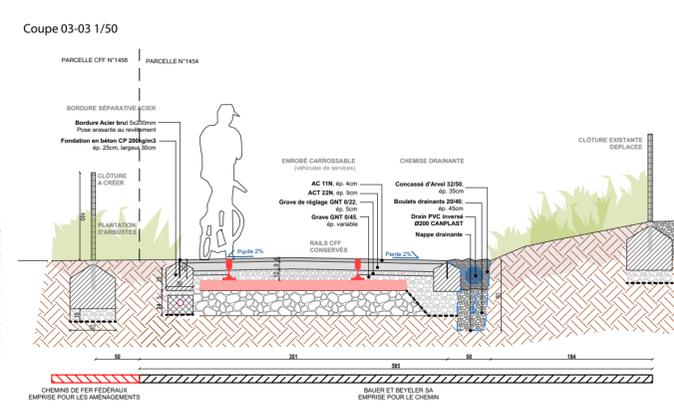
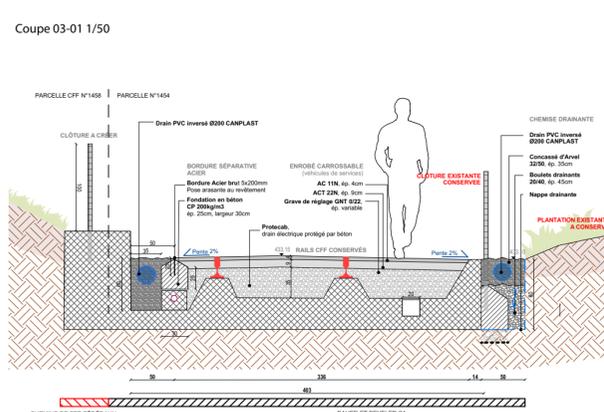
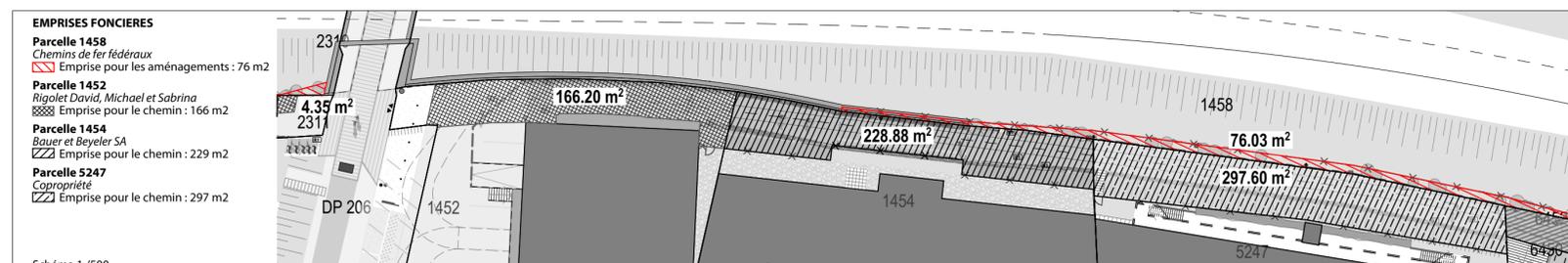
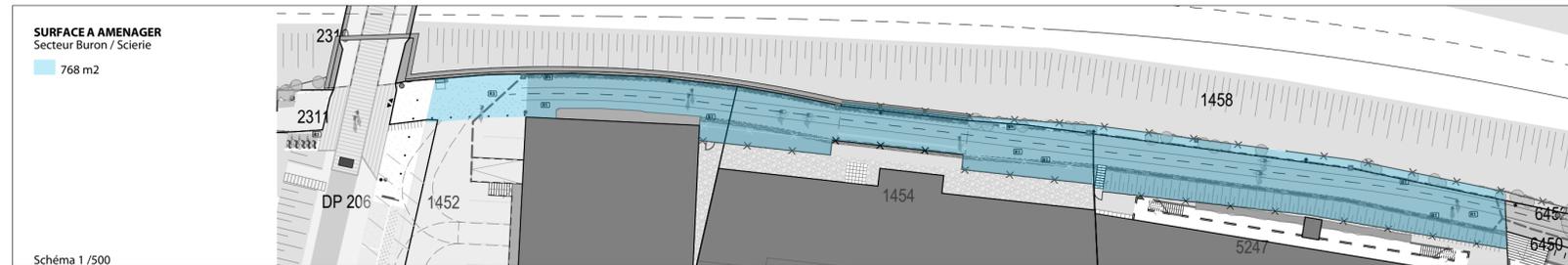
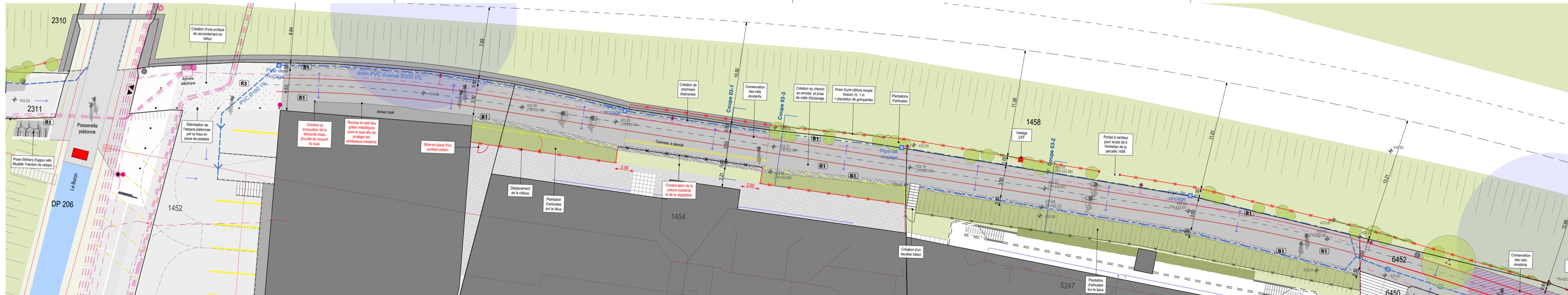
Ville d'Yverdon-les-Bains
Service de l'Urbanisme et des Bâtiments

Avenue des Sports 14
1401 Yverdon-les-Bains

profil paysage
Centre St Roch
Rue des Pêcheurs 8a
1400 Yverdon-les-Bains
tél +41 (0)24 424 14 18
info@profil-paysage.ch
www.profil-paysage.ch

N° d'affaire : 8211	Phase : Projet	Date : 17.09.2020	Dessiné : SB	Contrôlé : GH	Echelle : 1 : 200	Format : 105 x 29.7 cm
---------------------	----------------	-------------------	--------------	---------------	-------------------	------------------------

	Revêtement existant en enrobé		Arbre existant multitronc / tige		Assise en béton sur mesure
	Revêtement à créer en enrobé		Haie existante		Bancs et fauteuils de la gamme Landi de Burri
	Revêtement en béton coulé sur place		Arbre projeté multitronc / tige		Poubelle Modèle à définir
	Revêtement en béton coulé sur place avec incrustation de "tranches de rail"		Arbustes port libre et plantation aléatoire		Clôture existante
	Concassé d'Arvel 32/50 = ballast CFF		Surface arbustives plantées sur talus		Clôture à déplacer
	Concassé du Jura 16/32		Prairie		Clôture à créer
	Mâts d'éclairage existant / à déplacer / à créer		Plantes grimpantes guidées sur les clôtures		Chemise drainante
	Eclairage des placettes par bandes LED incrustées dans les assises béton				Grilles d'évacuation des eaux claires
					Secteurs cadastrés au registre des pollutions



Yverdon-les-Bains, le 9 juin 2019

1400 Yverdon-les-Bains

www.pro-velo-yverdon.ch

urbanisme@pro-velo-yverdon.ch

Municipalité d'Yverdon-les-Bains

Pl. Pestalozzi 1

1400 Yverdon-les-Bains



+ JRI
+ GRA

Cote :	
Svce : URB	
CC Muni B / SSP mobilité	
R	12 JUIN 2019
OJ	
Suivi & class. final Svce resp.	
	E. D.

Mesdames, Messieurs les Municipaux

Nous avons pris connaissance avec intérêt des plans déposés pour enquête concernant la voie de mobilité douce le long des voies de chemin de fer entre la rue St Roch et la rue de l'Industrie. Ces aménagements correspondent bien à nos attentes et vont apporter un itinéraire appréciable aux riverains.

Pourtant l'attractivité d'une telle voie est liée à l'importance des lieux qu'elle relie. S'il n'y a pas de continuité planifiée, cet itinéraire ne déploiera pas tout son intérêt.

C'est pourquoi PRO VELO Région Yverdon-les-Bains préconise qu'on réalise rapidement le tunnel prévu sous la voie de chemin de fer pour créer un axe de mobilité douce vers la rue de Payerne et Champ-Pittet, ainsi que vers l'Avenue des Sports réaménagée pour les piétons et les cyclistes selon la motion déposée au Conseil Communal par Mme Gillardin Graf et M. Loos.

Du côté ville, il faut absolument réaliser un tracé direct vers la gare, ce d'autant plus que le passage sous voie de St Roch ne sera pas remis en fonction dans un avenir proche. En effet, emprunter la voie de mobilité douce telle qu'elle se présente sur les plans mis à l'enquête implique de faire un détour et ainsi n'amènera aucun avantage aux personnes qui ne font que transiter vers l'est, la rue Haldimand restera pour eux la voie la plus rapide.

Comme nous l'avons relevé auprès de la commission consultative Urbanisme et Mobilité, une prolongation vers la rue des Pêcheurs semble tout à fait possible. La voie de garage des CFF allant vers la rue Haldimand étant désormais interdite à toute circulation ou garage, sauf dans des cas très exceptionnels, il devient d'autant plus possible de prévoir une traversée à passage à niveau (croix de St-André) sur cette voie.

De même, une passerelle reliant la rue des Pêcheurs à la place de l'Ancien-Stand, appelée à devenir le quartier Front-Gare, permettrait de rejoindre directement la gare en évitant le giratoire du théâtre, et d'offrir un chemin véritable sûr et attractif.

Nous souhaitons donc que vous preniez en compte nos remarques pour réaliser dans un délai raisonnable un véritable axe de mobilité douce vers l'est, selon le plan en annexe. Faute de quoi, les efforts consentis pour réaliser cette première partie risquent d'être récompensés par une fréquentation en dessous des attentes.

Nous restons bien entendu à votre disposition pour toute discussion et vous faisons part, Mesdames et Messieurs les Municipaux, de nos meilleures salutations.

Benoist Guillard
Président

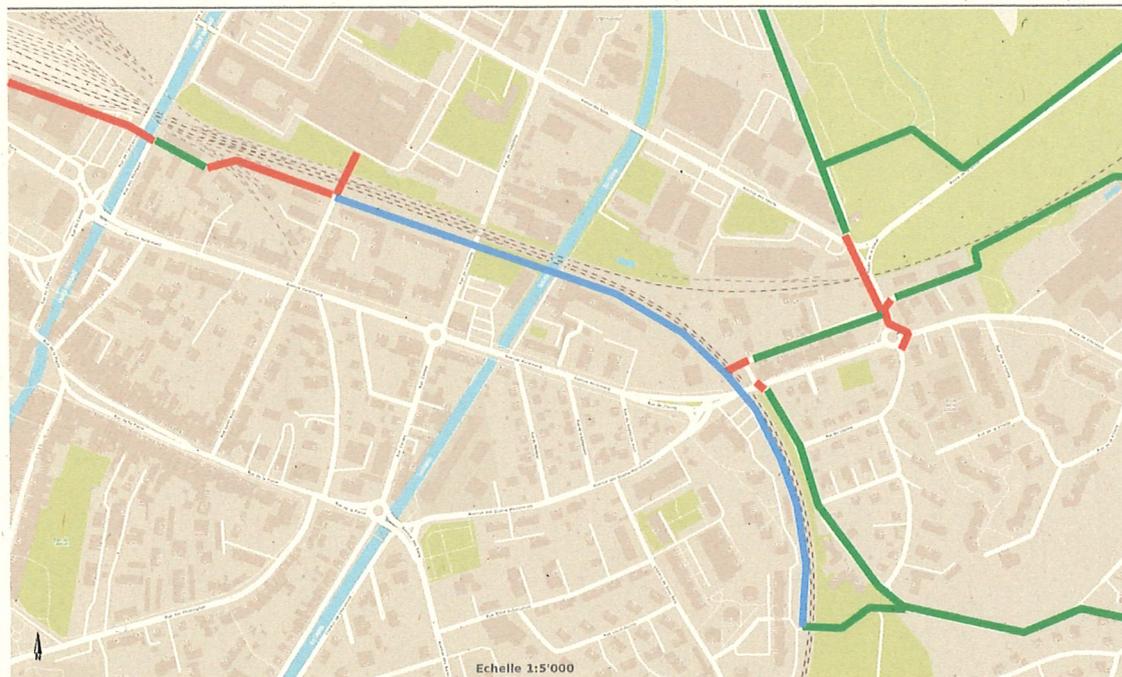
Danielle Borkowsky
Secrétaire



Annex : ment.

Annexe : Continuité et sécurité des itinéraires cyclable

Géoportail mapnv.ch



Bien que ces renseignements aient été recueillis avec soin, aucune garantie n'est donnée quant à l'exactitude de ce plan.

page 1/1

Date: 09.06.2019 22:31:48

Légende

- Bleu : Itinéraire projeté par la mise à l'enquête et celle de l'EMS des 4-Marronniers
- Vert : Itinéraires sécurisés
- Rouge : Itinéraires non existants ou non sécurisés

Rigolet David, Michael & Sabrina
 Av. Haldimand 87
 1400 Yverdon-les-Bains



Cote :	
Svce : URB	
CC Muni B / SSP mob Jug.	
R	17 JUIN 2019
OJ	
Suivi & class. final Svce resp.	
E.	D.

Recommandé

Municipalité d'Yverdon-les-Bains
 Hôtel de Ville
 Place Pestalozzi 2
 1400 Yverdon-les-Bains

Yverdon-les-Bains, le 14 juin 2019

Opposition à l'aménagement d'un itinéraire de mobilité douce, selon Avis d'enquête publique No 2019-9143, concernant la parcelle no 1452.

Mesdames, Messieurs,

Nous déclarons former opposition au projet d'itinéraire de mobilité douce sur notre parcelle.

La parcelle est actuellement utilisée pour une activité professionnelle par la société Flash Sound appartenant à Michael Rigolet ou elle entrepose du matériel de location, dont une scène remorque, une remorque et un camion Man de 18 tonnes.

Le passage sur cette parcelle deviendrait dangereux pour les piétons, vu le trafic régulier des véhicules, aussi bien en semaine, les week-end et jours fériés, vu que la société Flash Sound loue du matériel pour des manifestations qui ont souvent lieu les week-end.

Le semestre de motivation (Semo) est locataire des locaux côté parcelle 1452, les ventilateurs de leur chambre froide se situent directement sur la parcelle et une place interne pour eux a été aménagée à l'extérieur pour les jeunes.

Il y a régulièrement des camions qui viennent livrer des denrées au Semo.

Pour rappel, l'avenue Haldimand 87 est en cul de sac ce qui nécessite de nombreuses manœuvres pour les camions.

Nous pensons également que ce projet augmenterait les déprédations sur cette parcelle, nous avons déjà été contraint de poser un grillage pour protéger les véhicules, repeindre la façade suite à des tags, à plusieurs reprises nous avons dû faire appel à la police suite à des nuisances.

L'hiver, les chenaux coulent ce qui va provoquer de la glace et rendre le passage dangereux.

Si le projet est réalisé :

- Nous serons contraints de supprimer l'espace pour les jeunes du Semo, de sécuriser et d'entretenir la zone des ventilateurs.
- De parquer les véhicules professionnels, camion, scène-remorque, remorque le long du passage.
- De poser un portail grillagé entre notre parcelle 1452 et la parcelle 1454 afin de permettre l'entretien de cette zone (triangle).
- Une augmentation des déprédations, l'endroit deviendrait idéal pour des réunions de personnes avec problème d'alcool et de drogue.

Pour toutes ces raisons, nous nous opposons à ce projet et espérons qu'une solution sera trouvée pour le bien de toutes les parties.

D'avance, nous vous remercions pour votre compréhension et dans l'attente de vos nouvelles, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos sentiments distingués.

David Rigolet

Michael Rigolet

Sabrina Rigolet

Bauer et Beyeler SA

Haldimand 93

Pa/ Philippe Cuendet

Tivoli 56

1468 Cheyres

Tél 078 866 73 35



Service de l'urbanisme

Police des constructions

Case postale 1257

1401 Yverdon

Concerne : mise à l'enquête publique no 2019-9143

Mesdames, Messieurs,

Je constate que la clôture longeant notre parcelle est déplacée, sans que nous ayons été avisé.

Je vous prie donc de bien vouloir prendre contact avec M. Cuendet Philippe pour l'éventuel déplacement de cette clôture. En l'état actuel nous nous opposons à son déplacement.

Dans l'attente de vos nouvelles nous vous prions d'agréer, Mesdames, Messieurs, nos meilleures salutations.

Cuendet Philippe