



N° 08/19

PREAVIS municipal relatif à une demande de crédit de 6'298'148 francs concernant l'acquisition de terrains et l'équipement de la zone industrielle du Day « Plans Praz – Sur la Torche »

Vallorbe, le 05 décembre 2019 / SC / FM

Au Conseil communal de et à
1337 Vallorbe

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

1 PRÉAMBULE

En lien avec le projet des CFF de construire une nouvelle gare au Day, la Commune de Vallorbe souhaite garantir l'accès aux futurs usagers du train ainsi que la desserte de la zone industrielle légalisée. Un "Parc + Rail" (P+R) d'une vingtaine de places sera également réalisé.

Plusieurs instances sont impliquées dans ce projet, à savoir :

- les CFF, à l'origine du projet de la nouvelle gare ;
- la Direction générale de la mobilité et des routes du Canton de Vaud, qui doit adapter l'offre en transports publics aux nouvelles conditions ;
- la Commune de Vallorbe, qui souhaite soutenir les démarches précitées en développant ce secteur grâce à l'implantation de nouvelles entreprises, conformément à l'affectation actuelle des zones.

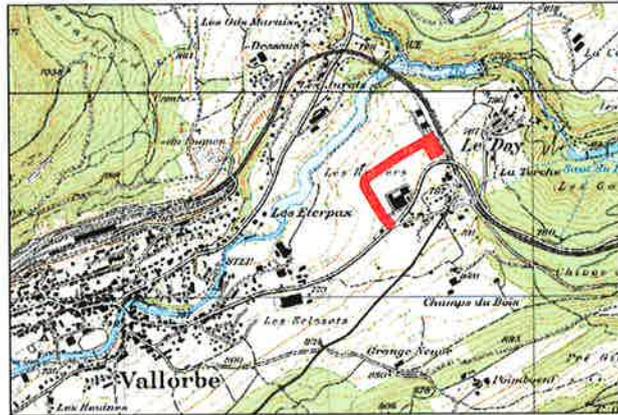
Tous ces besoins sont subordonnés à la création d'une voie d'accès pour tous types de véhicules avec un standard adapté aux futurs besoins.

La création de cette nouvelle interface "Rail / Route" au Day permettra non seulement d'obtenir, dès décembre 2021, une cadence à la demi-heure des trains entre Lausanne et le Day tous les jours, mais également d'augmenter drastiquement la desserte en bus entre le centre de la localité et le Day. La desserte de la gare de Vallorbe s'en trouvera également grandement améliorée grâce à la circulation de plusieurs trains supplémentaires.

Le projet se situe dans un périmètre de site stratégique de développement en cours de définition, selon le Plan Directeur Cantonal (site 4e) et s'inscrit dans les surfaces dédiées aux accès du plan partiel d'affectation "Plans Praz - Sur la Torche" (zone du domaine public et aire d'aménagements publics et semi-publics).



D'une longueur de 650 mètres, la route relie la RC 251-C-P à l'emplacement de la future gare sur la ligne Lausanne- Vallorbe.



1.1 Equipement des terrains de la zone industrielle

Les terrains constructibles (colloqués en « zone d'activités ») situés dans le périmètre concerné par les travaux totalisent une surface d'environ 96'500 m² et se répartissent comme suit :

- terrains privés (entourés par un trait bleu) : environ 21'300 m² dont 1'521 m² déjà construits ;



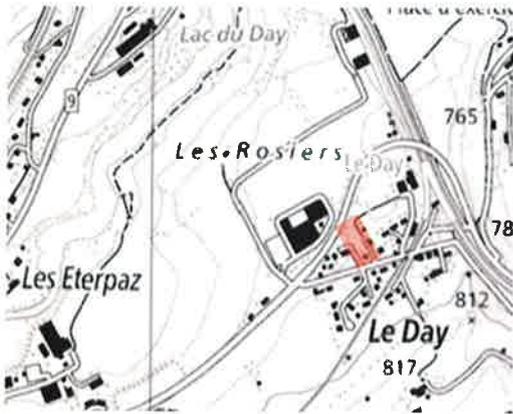
- terrains communaux (entourés par un trait bleu) : environ 72'000 m² dont 5'509 m² déjà construits ;



- terrains situés sur le domaine public : environ 3'200 m².

L'équipement de l'ensemble de ces terrains serait finalisé (eau potable, évacuation des eaux claires et des eaux usées, électricité, gaz, multimédias) et permettrait une mise à disposition de ces surfaces pour des entreprises qui souhaiteraient s'installer dans cette zone industrielle.

Le quartier d'habitations ainsi que le futur établissement médico-social prévu à proximité de la route du Contournement seront raccordés sur les services nouvellement créés dans la zone industrielle. Ces travaux feront l'objet d'un préavis spécifique le moment venu.



1.2 CFF Nouvelle gare du Day

Le projet d'automatisation de la ligne La Sarraz - Le Day comprend, entre autres, la construction d'une nouvelle gare au Day, déplacée d'environ 250 mètres au Nord de l'actuelle, qui s'installera en tête d'une zone industrielle promise à un développement anticipé par le plan d'affectation communal.

2 MAÎTRISE FONCIÈRE

2.1 Contexte

Afin de fractionner le plus rationnellement possible les parcelles communales en fonction des futures demandes, la Municipalité souhaite acquérir les parcelles n° 1048 (surface de 3'301 m²) et n°1666 (surface de 1'236 m²).



Grâce à cet achat, la Commune posséderait approximativement 80% des terrains constructibles de la zone, ce qui représente environ 76'500 m². La valorisation de certaines parcelles s'en trouverait ainsi facilitée.

2.2 Coûts

Après négociations avec les propriétaires concernés, l'acquisition des deux parcelles coûterait 544'515 francs, auxquels il conviendrait d'ajouter des frais de l'ordre de 8'000 francs, soit un total de 552'515 francs.

2.3 Montage financier

Une demande de subvention est en cours auprès du Service de la promotion de l'économie et de l'innovation du Canton de Vaud. La subvention attendue est de l'ordre de 35 % du prix d'achat, soit 190'580 francs.

3 PROJET ROUTIER

3.1 Contraintes principales

3.1.1 Transports publics

La mise en service de la future gare entraînera la création d'une nouvelle offre en transports publics ; la route d'accès devra dès lors permettre aux plus gros véhicules actuellement en service, à savoir les bus articulés de 18.70 m de longueur, d'y circuler aisément. Le respect des horaires implique l'absence d'obstacles sur la chaussée ainsi qu'une largeur suffisante pour croiser tous types de véhicules.

3.1.2 Déneigement

Située à une altitude moyenne de 790 m, la zone du projet est sujette aux chutes de neige. La problématique du déneigement a été considérée. Le projet sera conçu de manière à éviter les entraves au passage des machines. Le choix de matériaux résistants et le soin apporté à la réalisation des travaux permettront d'assurer la longévité des aménagements.

3.1.3 Accessibilité à la zone industrielle

La construction de la nouvelle route, qui devra être apte à accueillir tous types de véhicules concernés par cette zone, en cohabitation avec les transports publics, pourra conduire au développement de la zone industrielle.

3.2 Description du projet

3.2.1 Route d'accès et place de rebroussement

La nouvelle route reprend le tracé du chemin existant, avec un redimensionnement adapté aux charges futures. Un trottoir sera aménagé sur toute la longueur. Le raccordement sur la route cantonale reste inchangé ; le carrefour comporte déjà les présélections dans les deux sens de circulation. En fonction de la typologie des entreprises s'installant à l'avenir dans la zone industrielle, un giratoire devra à terme être éventuellement créé.

Une place de rebroussement en forme de goutte sera aménagée à l'extrémité de la route, permettant la manœuvre des poids-lourds et des bus.

Un petit local de service à l'usage du personnel exploitant des entreprises de transport sera créé par les CFF sur le site.

Concrètement, il s'agit de prévoir un équipement routier qui permettra à terme, par ses usages multiples, de trouver sa pleine efficacité à l'échelle de l'ensemble du secteur.

3.2.2 Parvis de la nouvelle gare

Avec pour principal objectif sa fonctionnalité, le parvis de la gare est très sobre dans ses aménagements par une composition qui vise essentiellement une distribution et une séparation claires pour les usagers : accès piétons aux quais (gare et bus), accès et stationnement de vélos, "dépose minute", stationnement "P+R", voie réservée aux bus et accès de service.

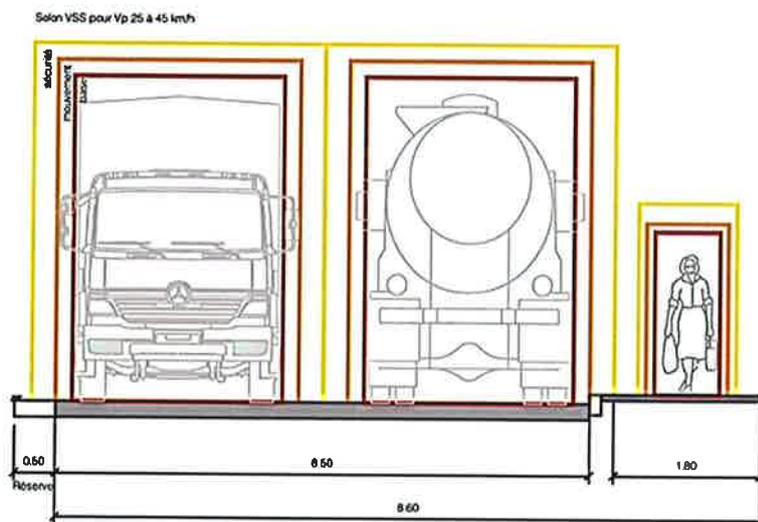
Face à la gare, l'extrémité de la route de la zone industrielle du Day permettra le rebroussement de tous types de véhicules. L'infiltration des eaux de surface a lieu par un bassin prévu en son centre. Elle accueillera également les emplacements de "dépose minute", desservira la plateforme de "P+R" et la voie réservée aux bus avec un premier quai pour la dépose des passagers, et un second, au droit de la gare, pour l'embarquement, ce qui permettra d'éviter le croisement de flux et l'encombrement des usagers du quai gênant la descente.

3.2.3 Piétons et cycles

La nouvelle gare sera desservie par un trottoir tout au long de la route d'accès, en raccordement avec les aménagements situés sur la route cantonale ; une piste de mobilité douce éclairée, de 3 mètres de largeur, créée par les CFF parallèlement aux voies de chemin de fer, reliera le "P+R" au passage à niveau du Day. L'emplacement de la gare permettra également un accès direct au réseau de randonnées pédestres, en direction de Vallorbe et d'Orbe, via les berges de l'Orbe.

3.2.4 Éléments techniques de la route

Sur la base des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS), la largeur de base de la chaussée projetée est de 6.50 mètres.



La nouvelle route suit le tracé du chemin actuel situé sur le domaine public sur 500 mètres, puis sur des parcelles communales jusqu'à l'extrémité du domaine CFF.

Le projet présente un profil en long qui équilibre les déblais et remblais en respectant au mieux les règles de construction du tracé. La déclivité maximale est de 5 %.

Un trottoir est prévu sur toute la longueur de la nouvelle route. D'une largeur constante de 2.10 m, il est conforme aux principes de la norme VSS 640070 pour un trottoir normal.

A la jonction avec la route cantonale, le trottoir est prévu sur l'autre bord de chaussée, pour assurer la continuité du cheminement piéton en direction du quartier résidentiel du Day.

Une bande cyclable (marquage au sol) de 1,5 m de large sera créée dans le sens « Gare du Day – Jonction avec la route cantonale ». Une autre bande cyclable de 1,5 m de large sera créé dans le sens « Place du Pont – Passage à niveau du Day ».

Un arrêt de bus sur chaussée est prévu proche de la jonction avec la route Cantonale, dans la direction Gare du Day → Vallorbe. Le trottoir adjacent à l'arrêt de bus est élargi à 3.15 m, bordure comprise, puis retrouve sa largeur normale de 2.10 m jusqu'au passage pour piétons qui rejoint le trottoir principal.

3.2.5 Eclairage public

Le concept d'éclairage et le type de luminaires (LED) a fait l'objet d'une étude luminotechnique. La variation de la luminosité sera réglée en fonction du passage des usagers.

3.2.6 Parc+Rail

Le projet prévoit un "P+R" de 20 places, dont une pour personnes à mobilité réduite. Les dimensions des places de parc sont de 6.20 m par 2.80 m pour les places ordinaires et de 6.20 m par 3.60 m pour la place réservée aux personnes à mobilité réduite. Le revêtement des places de parc est prévu avec des pavés filtrants permettant l'infiltration directe des eaux. Des places de parc pour les deux roues sont prévues à l'extrémité du "P+R" ainsi que du côté Est des voies pour les personnes se rendant à la gare via le viaduc.

Un tube de réserve sera posé pour deux éventuelles bornes de charge pour voitures électriques.

3.2.7 Dépose minute

Trois places de parc « dépose minute » sont prévues à l'extrémité de la route d'accès communale, à proximité de la zone d'accueil de la nouvelle gare.

4 STATUT FONCIER DE L'ESPACE PUBLIC

Les nouveaux aménagements projetés impliquent quelques changements sur les limites cadastrales. De manière générale, la nouvelle route sera entièrement située sur le domaine public, y compris la place de rebroussement et la zone de circulation des bus et des piétons du parvis de la gare. Une nouvelle parcelle privée sera créée pour le "P+R", qui deviendra propriété des CFF.

Du côté de la zone agricole et en bordure du "P+R", les nouvelles limites seront adaptées à l'emprise extérieure du projet, talus compris. Du côté de la zone industrielle, les limites suivront la banquette le long du trottoir, afin d'optimiser les surfaces constructibles en laissant suffisamment de possibilités pour créer des accès.

Les changements de surfaces sont traités par différents moyens :

- emprise du domaine public (DP) par expropriation avec conventions à l'amiable ;
- rétrocession du DP avec conventions à l'amiable ;
- adaptation des limites par échange à surface ou valeur égale entre propriétaires.

Des servitudes de passage de canalisations seront constituées en faveur de la Commune.

Une fois les surfaces exactes des terrains concernés connues, la Municipalité traitera les transferts de propriétés et création de servitudes dans le cadre de l'autorisation générale de statuer qui lui a été accordée par le Conseil communal en date du 31 octobre 2016.

5 RÉSEAUX ENTERRÉS

5.1 Assainissement

Le réseau existant, traversant les parcelles agricoles entre la zone industrielle du Day et l'usine Vallotech, sera entièrement renouvelé. Le tracé sera modifié pour assurer la cohérence avec le projet routier et le potentiel développement de la zone. Les diamètres obtenus par les calculs de dimensionnement ont été comparés à ceux prévus par le plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de la Commune afin de valider la concordance.

5.1.1 Eaux claires

Le réseau d'eaux claires collecte les eaux de chaussées et celles provenant de la zone industrielle, qui sont ensuite rejetées dans l'Orbe. Le tracé des conduites est optimisé pour répondre aux mieux aux critères économiques (tracé le plus court) et technique (garantie de l'écoulement gravitaire, facilité d'exécution). La variante retenue représente le meilleur compromis entre ces deux critères.

Un ouvrage de dissipation d'énergie est prévu juste avant le rejet des eaux claires dans l'Orbe. Cet aménagement présente l'avantage de briser l'énergie des eaux de pluies et de limiter l'érosion des berges de l'Orbe. De plus, il permet de garantir un écoulement fluvial à l'exutoire.

5.1.2 Eaux usées

Le dimensionnement des conduites d'eaux usées est basé sur les valeurs des débits de pointe et débits moyens du PGEE communal. Ne connaissant pas la nature des entreprises qui s'installeront dans la zone industrielle, la modélisation est basée sur une production de 50 m³/hab/j d'eaux usées industrielles.

Les contraintes issues du raccordement sur le réseau existant (profond de 80 cm au droit du raccordement) nécessitent que les canalisations d'eaux usées soient bétonnées sur les tronçons où elles sont au-dessus des conduites d'eau potable, de manière à éviter tout risque de pollution.

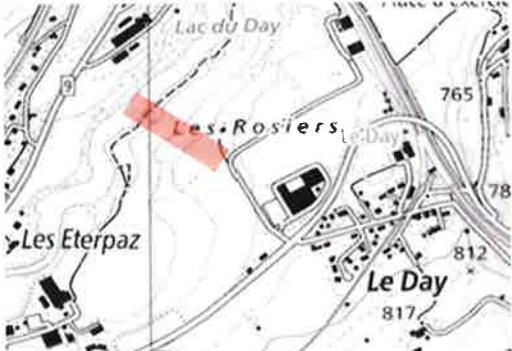
5.2 Adduction d'eau

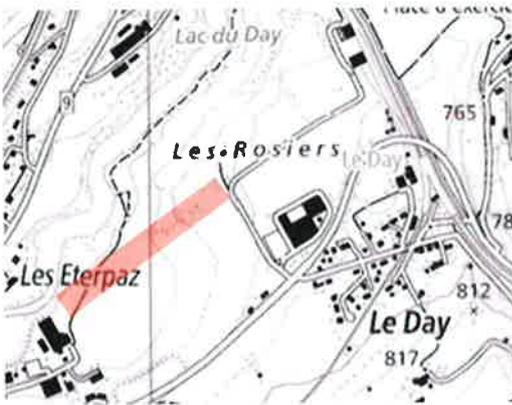
Le réseau d'adduction d'eau et de défense incendie sera complété et partiellement remplacé conformément aux indications du plan directeur de distribution de l'eau, actuellement en phase finale de son étude.

Les conduites seront placées sous le trottoir, à une profondeur minimum de 1.20 m. Cet emplacement donnera suffisamment de souplesse pour réaliser des branchements futurs sans porter atteinte à la superstructure de la chaussée.

6 COÛTS DES TRAVAUX

Les différentes parties d'ouvrages ont été distinguées selon les tableaux et plans ci-après :

1	Evacuation Les Vernes → rivière (Orbe)	
	Génie civil	187'500.-
	Appareillage	-
	Eclairage public	-
	Travaux divers	5'000.-
	Honoraires	31'000.-
	Divers et imprévus	25'600.-
	Subventions / Participations	-38'500.-
	Sous-total lot	210'600.-

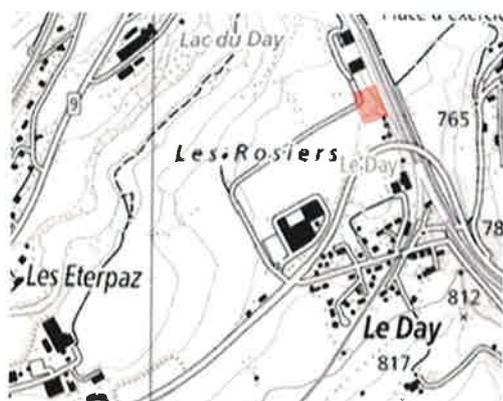
2	Canalisations Chemin des Rosiers → Plans-Praz	
	Génie civil	225'000.-
	Appareillage	110'000.-
	Eclairage public	-
	Travaux divers	5'000.-
	Honoraires	58'000.-
	Divers et imprévus	50'350.-
	Subventions / Participations	-73'400.-
	Sous-total lot	374'950.-

3	Chemin des Rosiers
----------	---------------------------



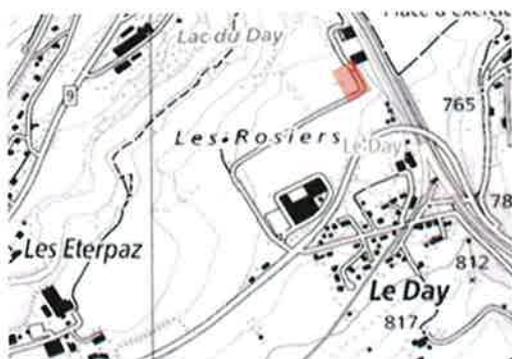
Génie civil	2'656'000.-
Appareillage	200'000.-
Eclairage public	144'000.-
Travaux divers	103'500.-
Honoraires	367'500.-
Divers et imprévus	347'100.-
Subventions / Participations	-1'525'000.-
Sous-total lot	2'293'100.-

4	Interface nouvelle gare
----------	--------------------------------



Génie civil	368'000.-
Appareillage	-
Eclairage public	48'000.-
Travaux divers	110'000.-
Honoraires	82'000.-
Divers et imprévus	60'800.-
Subventions / Participations	-602'000.-
Sous-total lot	66'800.-

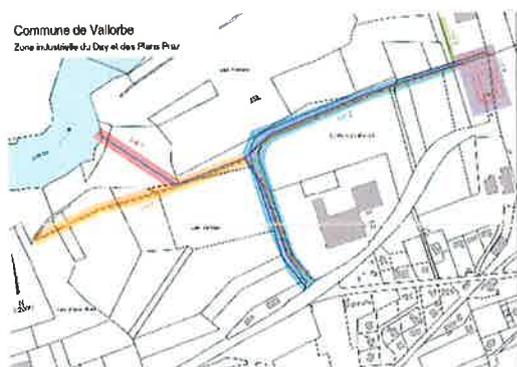
5	Liaison Epot Chemin des Rosiers → Silo
----------	---



Génie civil	30'000.-
Appareillage	80'000.-
Eclairage public	-
Travaux divers	-
Honoraires	15'000.-
Divers et imprévus	12'500.-
Subventions / Participations	-15'000.-
Sous-total lot	122'500.-

Le montant estimé des travaux et études se monte à 5'731'633 francs selon les postes listés dans le tableau de synthèse ci-dessous, montant auquel il convient d'ajouter 14'000 francs pour la création des bandes cyclables, soit un total de 5'745'633 francs

	Récapitulatif
--	----------------------



Génie civil	3'466'500.-
Appareillage	390'000.-
Eclairage public	192'000.-
Travaux divers	223'500.-
Honoraires	553'500.-
Divers et imprévus	496'350.-
Total HT	5'321'850.-
TVA	409'783.-
Sous-total TTC	5'731'633.-
Bandes cyclables TTC	14'000.-
Total TTC	5'745'633.-
Subventions / Participations	-2'253'900.-
Solde à charge de la commune	3'491'733.-

7 SUBVENTIONS

Le projet fait l'objet d'un soutien du Canton de Vaud par un décret visant à améliorer l'offre en transports publics et la réalisation d'interfaces dédiés. La subvention concerne la route d'accès et l'interface Bus / Rail.

La création du "P+R" est entièrement prise en charge par l'Etat de Vaud et les CFF.

Les travaux d'amélioration du réseau de défense incendie feront l'objet d'une demande de subvention à l'ECA.

La participation de l'Etat de Vaud et des CFF pour les travaux et les mutations foncières est de l'ordre de 2'126'040 francs ; celle de l'ECA est de l'ordre de 127'860 francs, soit un total de 2'253'900.-.

La subvention de l'Etat dans le cadre de l'acquisition des parcelles est de l'ordre de 190'580 francs.

Au total, les différents partenaires financeraient à hauteur de 2'444'480, soit 38.8 %, les dépenses prévues par le présent préavis.

8 PROCÉDURE

Le projet de réaménagement de la chaussée fait l'objet d'une procédure de projet routier au sens de la loi sur les routes (LRou).

Conformément aux dispositions légales en vigueur, notamment à la loi sur les routes du 10 décembre 1991, la mise à l'enquête du projet a été publiée du 25.09.2019 au 25.10.2019 et n'a suscité aucune opposition.

Les canalisations d'assainissement et de distribution d'eau sont soumises à la procédure d'autorisation selon la Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux), la Loi cantonale sur la protection des eaux contre la pollution (LPEP) et la Loi cantonale sur la distribution de l'eau (LDE).

9 CALENDRIER

Les jalons principaux de ce projet sont, sous réserve de l'accord du Conseil communal :

- novembre 2018 : dépôt du dossier à l'examen préalable
- mars 2019 : retour de l'examen préalable, préavis avec modifications
- juin 2019 : dépôt des compléments à l'examen préalable
- août 2019 : retour du deuxième examen, préavis positif
- septembre - octobre 2019 : mise à l'enquête publique
- décembre 2019 : dépôt du préavis au Conseil Communal de Vallorbe
- début 2020 : approbation du projet routier
- printemps-automne 2020 : réalisation des infrastructures souterraines et de la nouvelle route
- 2020 / 2021 : travaux CFF concernant la nouvelle gare
- 2021 : travaux de la superstructure du parvis de la nouvelle gare ("P+R", Bus)
- 12 décembre 2021 : Changement d'horaire CFF, mise en service des infrastructures.

10 CONCLUSION

Fondée sur ce qui précède, la Municipalité prie le Conseil communal de bien vouloir voter la conclusion suivante :

Le Conseil communal de Vallorbe

- vu le préavis n° 08/19 de la Municipalité ;
- ouï le rapport de la commission chargée de l'étudier ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

décide

1. d'adopter le projet relatif à la construction de la route d'accès à la nouvelle gare du Day, sous réserve de l'approbation du département cantonal compétent ;
2. d'autoriser la Municipalité à effectuer les travaux décrits dans le présent préavis et de lui attribuer un crédit de 5'745'633 francs à cet effet sous déduction des subventions et participations accordées et de porter ces dépenses au bilan comme nouveau compte à amortir en 30 ans ;
3. d'autoriser la Municipalité à acquérir les parcelles n° 1048 et n° 1666 de Vallorbe et de lui attribuer un crédit de 552'515 francs à cet effet sous déduction de la subvention accordée et de porter cette dépense au bilan dans le compte 9123.10 « Terrains & bâtiments du patrimoine financier » ;
4. de financer ces montants selon les disponibilités de la trésorerie courante et / ou via le plafond d'emprunt.

Veillez agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, nos salutations distinguées.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE :

Le Syndic

La Secrétaire

Stéphane Costantini

Fabienne Mani

Annexe : deux photomontages de la nouvelle interface Rail / Route

Municipal délégué : Monsieur Stéphane Costantini, syndic



