

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

Ville d'Yverdon-les-Bains
Service de l'Urbanisme et des Bâtiments
A l'att. de Monsieur Filippo Sala
Av. des Sports 14
1401 Yverdon-les-Bains

Renens, 1er février 2022
Christelle Vouillamoz, N. Réf.ID 0000710851

Examen préalable

Commune : Yverdon-les-Bains **N° de parcelles** : 2230, 2232, 2233

Kilomètres ferroviaires : Daillens - Biel/Bienne, KM 38.910 - 39.614

Description : Plan d'affectation "Ancien Stand"

Maître de l'ouvrage : Ville d'Yverdon-les-Bains Service de l'Urbanisme et des Bâtiments, Av. des Sports 14 1401, Yverdon-les-Bains

Monsieur,

Nous nous référons à votre courriel du 22 novembre 2021 relatif à l'affaire susmentionnée.

L'examen des documents soumis à notre attention nous suggère les remarques suivantes qui sont à prendre en considération dans le cadre de l'établissement définitif du projet :

1. Le dossier définitif devra nous être soumis sous la forme électronique (en PDF à grundstuecksmanagement.gbp@sbb.ch) pour approbation. La prise de position définitive des CFF sera communiquée après examen de ce dernier.
2. Le plan «211112_PA_AS_REGLEMENT PLAN ET COUPES ex » de la page n°1, le dessin comporte un trait bleu qui ne suit pas les limites du plan d'affectation (PA). Le trait bleu doit représenter les limites du PA ainsi que la page n°12, il n'y a aucune mention (via des flèches) pour indiquer une traversée piétonne comme cela est/va être étudié par le service de l'urbanisme avec l'appui de CFF Infrastructure.

3. Tout projet de création ou de modifications d'infrastructures ou constructions rendu possible par suite de l'adoption du plan d'affectation devra faire l'objet d'une consultation auprès des CFF conformément aux dispositions de l'art. 18m LCdF. Le cas échéant, la création d'installations (par ex. conduites) sur le domaine des CFF devra être réglée contractuellement. L'encaissement de redevances pour l'utilisation du domaine des CFF est réservé.
4. Le PA est validé pour autant que celui-ci n'entrave pas des éventuels projets futurs de développement CFF (immobilier et/ou infrastructure).
5. Les accès par la passerelle devront faire l'objet d'une étude conjointe entre les CFF et la Commune.
6. Le plan de quartier ne vient pas contrarier l'éventuel agrandissement et modernisation des ateliers d'Yverdon, l'extension étant prévue vers le sud (en direction de la gare, sur des terrains appartenant déjà aux CFF).
7. Le degré de sensibilité au bruit, noté III pour ce nouveau quartier, ainsi que le fait que les logements ne seront pas situés sur le front Ouest (vis à vis des ateliers), ce qui paraît cohérent afin de limiter les nuisances sonores pour les habitants. Il est recommandé d'effectuer des mesures de bruit sur une période représentative pour pouvoir définir des mesures de protection acoustique appropriées au niveau des nouvelles constructions de ce quartier.
8. Un droit de passage devra être inscrit en faveur des CFF afin de pouvoir accéder à nos installations (question à régler d'entente avec Monsieur Gilles Neuhaus des CFF, tél. 079 876 28 53, gilles.neuhaus@sbb.ch).
9. Les charges environnementales CFF (document annexé) sont à prendre en considération.
10. Les plantations d'arbres et de bosquets à proximité de la voie ferrée, doivent être conçues et entretenues de manière à respecter la Règlementation I-20025 du 10.05.2019 des CFF intitulé « Entretien des espaces verts : forêts, végétation ligneuse et arbres isolés dans la bande de sécurité ». Pour des raisons de sécurité, la hauteur maximale des arbustes et des arbres adultes est limitée de manière que la banquette ne soit pas atteinte en cas de chute des arbustes et des arbres. Cet élément est garanti dès lors qu'un angle de 45° depuis la banquette est respecté.
11. La compatibilité du développement avec les mesures envisagées durant la phase transitoire devra être évaluée et transmise à Monsieur Christophe Ravaz des CFF, Production Voyageurs (tél. 079 218 34 92, christophe.ravaz@sbb.ch).

12. Tous les projets de construction et d'aménagements dans le périmètre du présent plan d'affectation situés à proximité des installations CFF ferroviaires (voir détails sur www.cff.ch/18m) devront nous être soumis pour examen et approbation, le moment venu, conformément à l'art. 18m de la Loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF).

En raison d'une réorganisation, notre service s'appelle à partir du 1er janvier 2022 CFF Immobilier, Gestion foncière. Nous vous prions d'envoyer vos messages à l'adresse grundstuecksmanagement.gbp@sbb.ch à partir du 1er janvier 2022. Veuillez désormais envoyer votre courrier à CFF Immobilier, Gestion foncière, Fonciers inventaire et potentiels, Rue de la Gare de Triage 5, 1020 Renens.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations,



Sven Zollinger
Chef Fonciers inventaire et potentiels



Christelle Vouillamoz
Spécialiste Fonciers inventaire et potentiels

Annexes : Informations CFF concernant les charges environnementales
Règlement I-20025

Copie à : Services internes

Informations CFF concernant les charges environnementales

Bruit ferroviaire : Conformément à l'art. 34 de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), le propriétaire d'un bâtiment neuf ou substantiellement modifié doit apporter la preuve que les valeurs limites d'exposition de l'annexe 4 de l'OPB sont respectées. Il incombe à l'autorité compétente en matière de permis de construire de demander cette preuve et de vérifier le respect des dispositions légales de l'OPB. Les frais de vérification et d'éventuelles mesures nécessaires au respect des valeurs limites sont à la charge du requérant (art. 31 OPB).

Du côté des voies, il faut renoncer à avoir une grande surface qui n'absorbe pas le bruit. En effet une telle surface agit comme un réflecteur de bruit ce qui peut provoquer une augmentation significative dans la zone d'habitation située en face.

Évaluation du bruit ferroviaire : L'Office fédéral des transports a publié le registre des nuisances sonores ferroviaires sous "map.geo.admin.ch". Pour les procédures de planification et de construction, les "émissions fixées jour/nuit" figurant dans le registre des nuisances sonores par ligne et par tronçon, sont pertinentes.

Bruit ferroviaire : Les murs antibruit qui nécessitent un permis de construire doivent répondre aux exigences de la norme suisse SN 640570 "Protection contre le bruit aux abords des routes et des voies de chemins de fer - Conception des obstacles à la propagation du bruit (obstacles antibruit)". La statique de la construction, le matériau et les couleurs utilisés doivent être soumis à l'approbation des CFF.

Vibrations et sons solidiens dus au trafic ferroviaire : Il n'existe pas de réglementation fédérale pour l'évaluation des vibrations et des sons solidiens. Sur la base du principe de précaution (art. 21 de la Loi sur la protection de l'environnement), le maître d'ouvrage doit mettre en œuvre toutes les dispositions structurelles et constructives possibles, afin d'éviter tout risque d'immissions de vibrations et sons solidiens dans les locaux sensibles construits à proximité des installations ferroviaires.

Rayonnements non ionisants : L'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI) du 23 décembre 1999 vise à protéger les personnes contre le rayonnement non ionisant nuisible ou incommode. Outre la valeur limite d'immission, généralement respectée le long de la voie ferrée, l'ordonnance fixe également une limite de prévention sous la forme d'une valeur limite d'installation de 1 μ T. Pour les nouveaux bâtiments et les extensions à proximité d'installations ferroviaires, il faut tenir compte de ce qui suit :

Si le projet de construction est situé dans une zone à bâtir légalisée après le 1.1.2000, les locaux à usage sensible (LUS) tels que les lieux de travail, les appartements, etc. doivent être construits au-delà de l'isoligne de 1 μ T permettant de respecter la valeur limite de l'installation (art. 16 ORNI). Par mesure de prévention, les CFF recommandent, dans les autres cas, de respecter la valeur limite d'installation.

Généralités : En ce qui concerne les effets sur les machines, les équipements et les systèmes informatiques, il incombe au propriétaire du bâtiment lui-même de prendre les précautions nécessaires pour éviter les effets perturbateurs de l'exploitation ferroviaire sur son équipement.

Prévention des accidents majeurs (s'applique aux grands projets situés le long des tronçons de lignes concernés par les accidents majeurs conformément à l'art. 1, al. 2, let c de l'OPAM) : Selon l'aide à la planification "Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs", toutes les mesures appropriées et économiquement supportables pour réduire le risque doivent être examinées et, si possible, mises en œuvre dans les règles de l'art. Il appartient à l'autorité compétente en matière de construction d'exiger les raisons de l'exemption des mesures ou, dans le cas contraire, d'en contrôler la mise en œuvre. Les principales mesures envisageables sont les suivantes :

- Disposer les plus grandes ouvertures de façade sur le côté opposé aux voies ;
- Mettre les cages d'escalier du côté de la voie ferrée (à moins qu'il n'y ait des raisons impératives de s'y opposer) ;
- Construire des façades résistantes à la chaleur pour limiter les effets d'un incendie ;
- Prévoir les systèmes de ventilation orientés à l'opposé de la voie ferrée ;
- Prévoir des issues de secours et des voies d'évacuation à l'opposé de la voie ferrée.