



COMMUNE DE  
MONTREUX

**Préavis No 46/2016**  
**de la Municipalité au Conseil communal**

relatif

à l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 1'084'000.00 au maximum, pour l'assainissement du passage inférieur routier, dit PI de l'Auberge, sur la ligne CFF du Simplon

**Date et lieu proposés pour la  
séance de commission :**

le mardi 22 novembre 2016 à 19 h. 00

à la rue de la Gare 30 à Montreux

## Table des matières

1	Objet du préavis .....	1
2	Préambule.....	1
3	Historique .....	2
4	Description du projet.....	3
4.1	Situation actuelle.....	3
4.2	Situation projetée.....	4
5	Déroulement et planification des travaux .....	4
5.1	Déroulement des travaux.....	4
5.2	Accès durant les travaux.....	6
5.3	Programme des travaux.....	6
5.4	Information aux habitant et aux usagers .....	7
6	Coût de réalisation.....	7
7	Enquête publique.....	7
8	Conséquences financières.....	8
9	Développement durable .....	8
9.1	Social .....	8
9.2	Economique.....	8
9.3	Environnemental .....	8
10	Position de la Municipalité .....	8
11	Conclusions.....	9

Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

## 1 Objet du préavis

Par le présent préavis, la Municipalité de Montreux sollicite l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 1'084'000.00 TTC au maximum, pour l'assainissement du passage inférieur routier, dit PI de l'Auberge, sur la ligne CFF du Simplon.



## 2 Préambule

L'intention d'assainir le PI de l'Auberge, constitué d'une voûte en maçonnerie construite en 1860, a été annoncée par les CFF à la commune de Montreux en novembre 2007.

La répartition des coûts, sur la base d'un projet de convention de juin 2008, proposait une clé de répartition avec 50% des coûts à charge de la commune de Montreux. Toutefois, la Municipalité a remis en question cette proposition et a mandaté un conseiller juridique afin de mettre en évidence que les avantages liés à ces travaux étaient plus importants pour les CFF que pour la commune. Ainsi, la Municipalité a adressé un avis de droit aux CFF conduisant à réduire la participation communale à 25%, ce qui a été accepté par les CFF en 2011. Un accord a été trouvé le 15 mars 2012 pour la répartition des coûts d'assainissement de l'ouvrage, avec les CFF qui tiendront le rôle de maître d'ouvrage et prendront en charge le 75% des coûts. Il est à noter que tous les travaux directement liés à la ligne de chemins de fer, tels que les murs de soutènement et les installations ferroviaires, seront entièrement pris en charge par les CFF.

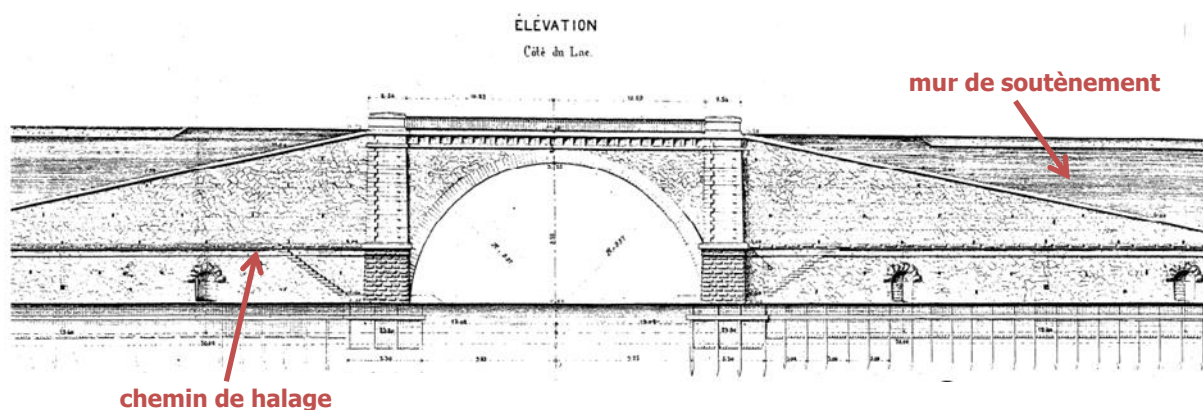
L'article 9 de ladite convention définit les frais d'investissement et la répartition des coûts :

*« Tous les frais d'investissement, y compris ceux liés au projet et à la direction des travaux pour l'assainissement de l'ouvrage, sont estimés à CHF 3'100'000.- TVA non comprise. L'ensemble des prestations à fournir par les CFF dans le cadre du projet, comme le service de sécurité, l'adaptation des installations de voie, de sécurité des lignes de contact, le suivi des travaux de construction et les dépenses supplémentaires résultant de la mise hors service temporaire de voies, de ralentissements, etc. fait partie des frais d'investissement. En application des art. 26, 27 et 29 de la loi sur les Chemins de Fer (LCdF) du 20 décembre 1957, les coûts sont répartis en fonction des avantages retirés par les parties, 75% pour les CFF et 25% pour la Commune. Les CFF prennent aussi intégralement à leur charge le renouvellement ou l'amélioration de certaines installations ferroviaires qui seront réalisés dans le cadre du projet. »*

### 3 Historique

Avant la création de la ligne de chemins de fer Jura-Simplon, le village de Territet disposait d'un accès au lac Léman par le passage de l'Auberge (cf. carte de 1830).

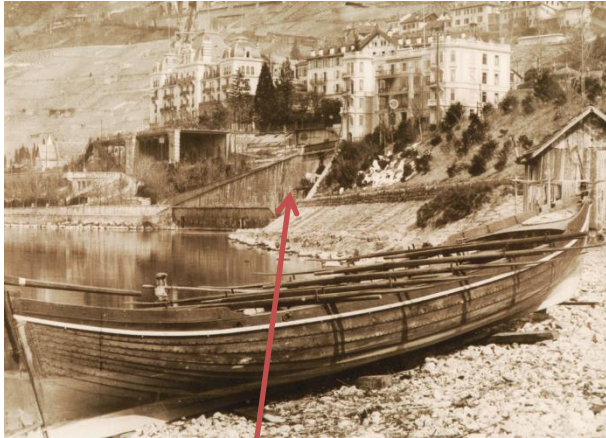
En 1860, lors de la construction de la ligne de chemins de fer Jura-Simplon, l'ouvrage du PI de l'Auberge voit le jour. A cette époque, les quais le long du lac sont encore inexistant. L'ouvrage d'origine a été construit avec de longs murs de soutènement de part et d'autre de la voûte, ce qui constituait les murs de berges. Sur la figure ci-après, on constate également un chemin de halage au niveau inférieur.



Les abords de l'ouvrage vont fortement évoluer avec le développement important de la commune des Planches. Plusieurs projets vont se succéder pour améliorer la desserte des quais, mais également équiper l'amont de la voie ferrée dans le but d'accueillir de nouvelles constructions.

Vers 1900, on voit apparaître le bâtiment de la buanderie du Grand Hôtel, puis, selon la carte historique de 1914, on reconnaît le Quai Ami-Chessex. Toutefois, on peut constater que le chemin d'accès aux quais reste étroit. Vraisemblablement, il faudra attendre la fin de la deuxième guerre pour que la construction de la rue du Bocherex, telle qu'on la connaît aujourd'hui, soit réalisée.





*PI de l'Auberge vers 1860*



*Buanderie du Grand Hôtel vers 1900*



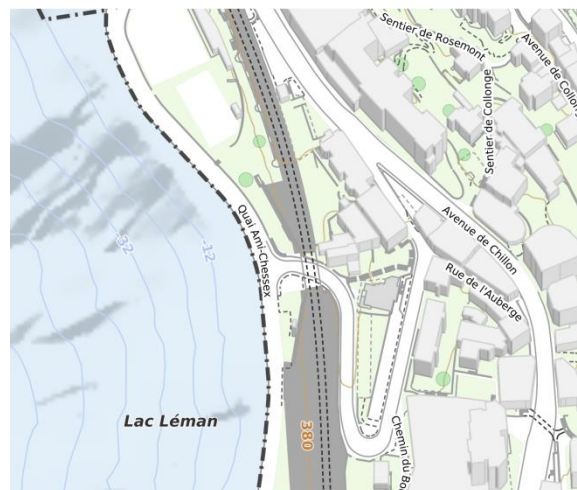
*1830 – avant la construction de la ligne de chemin de fer*



*1870 – avant l'existence des quais*



*1914 – avec le quai*



*Aujourd'hui*

## 4 Description du projet

### 4.1 Situation actuelle

La structure de l'ouvrage existant présente de nombreux défauts, notamment des infiltrations d'eau sous le tablier, ainsi que des joints de maçonnerie fortement dégradés.

Au niveau de l'exploitation de la ligne par les CFF, les bordures existantes ne sont plus conformes aux exigences des normes SIA<sup>1</sup> en cas de déraillement et la distance entre l'axe des voies et les garde-corps est non conforme aux exigences de la directive AM 01/02<sup>2</sup> (2.15m au lieu de 3.10m).

Après plus de 150 ans d'existence, il est indispensable d'offrir une cure de jouvence à cet ouvrage.

## **4.2 Situation projetée**

L'objectif de l'assainissement du PI de l'Auberge est de remettre en état la structure et de conserver la substance de l'ouvrage tout en le rendant conforme aux normes actuelles.

Pour ce faire, le tablier du pont va être remplacé par un tablier en béton. En raison de l'épaisseur du nouveau tablier, une élévation du profil en long des voies de 70 centimètres au droit du PI de l'Auberge est nécessaire pour garantir une épaisseur minimale de 40 centimètres de ballast sous les traverses. La correction du profil en long portera sur une longueur totale de 573 mètres.

Le nouveau tablier sera complété par un écran antibruit du côté « Montagne » et par une barrière de sécurité côté « Lac ».

Les parties maçonnées de l'ouvrage, à savoir la voûte, les larges piles qui l'encadrent et les murs de soutènement, seront assainis. Ce travail consiste en un sablage des surfaces altérées et le dégarnissement des joints pour les rénover.

Conjointement, il est souhaité réaliser les aménagements communaux suivants :

- éclairage public : mise à niveau des installations et création d'un éclairage d'ambiance pour la mise en valeur de l'ouvrage ;
- voirie : mise en place de containers enterrés pour le ramassage des ordures des habitations dont l'accès est situé sur le Quai Ami-Chessex. Actuellement, les camions de la voirie doivent effectuer une marche arrière sur une distance de plus de 300 mètres, ne pouvant rebrousser chemin au bout du quai. Par cet agencement, il sera possible de supprimer ces manœuvres dangereuses.

Au niveau des collecteurs du réseau d'assainissement, et selon les données à notre disposition à ce jour, il n'y a pas lieu d'intervenir.

## **5 Déroulement et planification des travaux**

### **5.1 Déroulement des travaux**

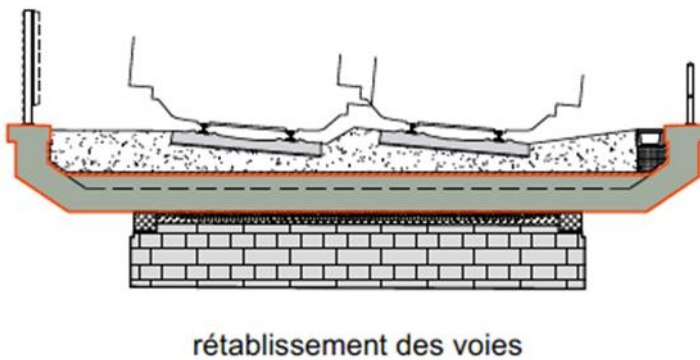
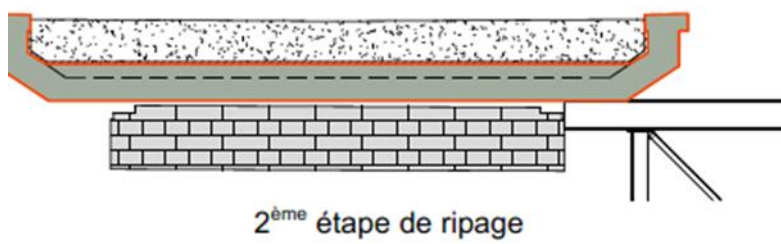
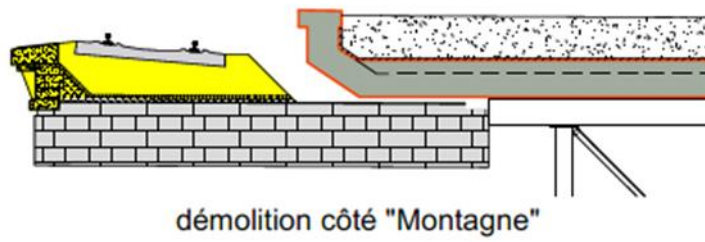
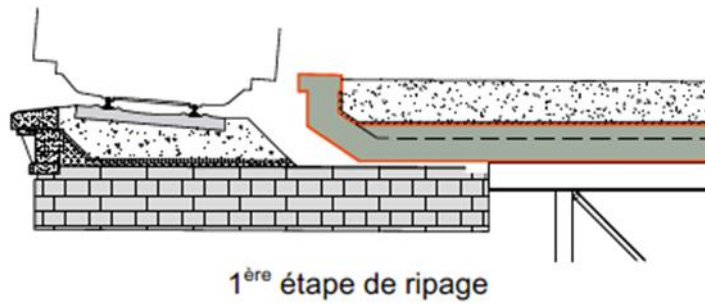
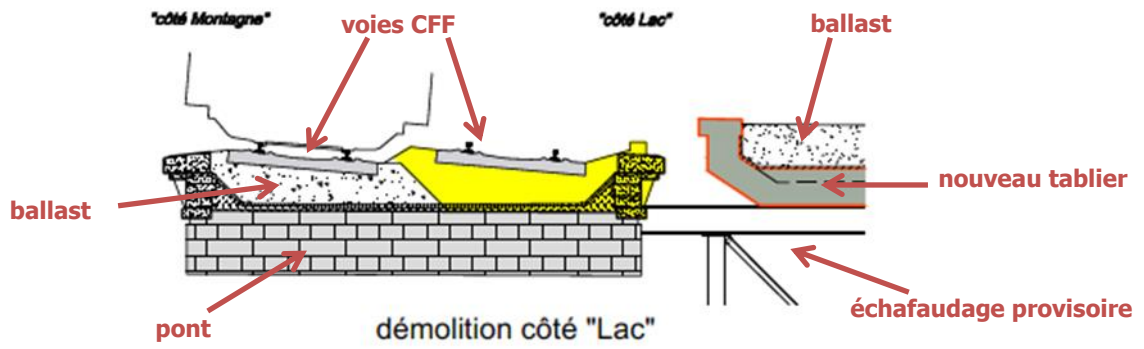
L'assainissement de l'ouvrage doit être réalisé en limitant au maximum l'impact sur le trafic ferroviaire de la ligne du Simplon. Partant de ce principe, le nouveau tablier du pont sera construit sur un échafaudage provisoire placé côté « Lac », puis, le tablier pré-ballasté sera ripé sur la structure en maçonnerie existante jusqu'à sa position définitive. En conséquence, les voies ne seront coupées que durant l'espace d'un week-end.

---

<sup>1</sup> Les normes SIA sont éditées par la Société suisse des Ingénieurs et Architectes et représentent les règles de l'art de bâtir. Elles constituent un outil d'intercompréhension et une base juridique.

<sup>2</sup> Norme propre aux chemins de fers concernant la conception des ponts en béton armé ballastés.

## Ripage du tablier



## **5.2 Accès durant les travaux**

Seule la zone de chantier sera interdite à la circulation. La rue du Bocherex sera mise temporairement en « voie sans issue », n'empêchant ni les riverains, ni les véhicules d'urgence, ni les camions du service de la voirie d'accéder jusqu'au droit du chantier.

L'accès au Quai Ami-Chessex se fera par la rue de Bon-Port. Cette façon de procéder ne changera en rien les habitudes des véhicules d'urgence qui privilégient cet axe en cas d'intervention. Au niveau des ordures ménagères, une zone de dépose temporaire va être créée à côté du kiosque du port de Territet afin d'éviter le transit des camions via la route au droit dudit port, cette portion de chaussée étant limitée à 3.5 tonnes en rapport avec les caves disposées au-dessous.

Quant aux piétons, un accès sera garanti durant toutes les phases des travaux.

## **5.3 Programme des travaux**

Selon les premières études, et afin de limiter au maximum l'impact sur le trafic ferroviaire de la ligne du Simplon, il était prévu de réaliser le nouvel ouvrage sur un échafaudage provisoire puis de le riper sur la structure en maçonnerie existante jusqu'à sa position finale.

Au début 2016, une entreprise spécialisée dans les grues de grandes dimensions a acquis un nouvel engin permettant d'envisager la construction du nouveau tablier sur les quais pour ensuite le transporter à son emplacement définitif, avec pour conséquence une diminution des impacts du chantier et une vraisemblable réduction non négligeable des coûts. Ainsi, le phasage du projet a été totalement remis en question et la variante « grue » a été examinée, la grue a même été pré-réservée. Malheureusement, après de nombreux mois d'investigations, cette solution a dû être écartée pour des raisons techniques, notamment la mise en place d'un pont provisoire sur le Léman, et pour un rapport coût/efficacité moins intéressant qu'espéré.

Par conséquent, la variante de base doit être privilégiée, avec pour conséquence un début des travaux à la mi-octobre 2016 pour une durée totale d'environ 12 mois.

La coupure de la ligne du Simplon étant prévue pour la mi-juin 2017, et s'inscrivant dans un vaste programme d'assainissement d'ouvrages entre Lausanne et Sion, dont quatre rien que pour le territoire montreuisien, les travaux d'assainissement du passage inférieur de l'Auberge doivent impérativement débiter à la mi-octobre 2016 pour que l'opération de ripage puisse être réalisée dans les délais impartis.

Ainsi, comme elle l'a communiqué lors de la séance du Conseil communal du 12 octobre dernier, la Municipalité n'a pas d'autres choix que de déposer sa demande de crédit d'investissement du patrimoine administratif via ce préavis, alors même que les travaux des CFF ont déjà débuté.

Jalons principaux :

Début des travaux	octobre 2016
Exécution du tablier	janvier 2017
Opération de ripage du tablier	juin 2017
Désinstallation du chantier	octobre 2017



## 5.4 Information aux habitants et aux usagers

Les habitants des parcelles riveraines du chantier ont été conviés à une séance d'information organisée par les CFF le mardi 3 mai 2016 à l'Hôtel Bristol à Territet.

Cette séance sera complétée selon le plan de communication ci-dessous :

- un communiqué de presse ;
- une lettre au Président des Intérêts de Territet ;
- deux panneaux d'information sur le chantier ;
- un tous-ménages aux personnes touchées par le chantier ou aux habitants vivant à proximité ;
- un article dans le « Vivre à Montreux » ;
- des informations sur le site internet de la Commune avec des mises à jour régulières.

## 6 Coût de réalisation

Les coûts annoncés lors de la signature de la convention ont été réévalués sur la base de soumissions rentrées, selon la procédure ouverte conformément à la loi sur les marchés publics. La procédure d'appel d'offres a été réalisée conjointement entre les CFF et le bureau d'ingénieurs mandaté.

Objet	Coût total CHF	CFF		Montreux	
		Part %	Coût CHF	Part %	Coût CHF
Travaux de génie civil	2'214'000.-	75%	1'660'500.-	25%	553'500.-
Entreprise ferroviaire CFF	800'000.-	100%	800'000.-	0%	0.-
Management du projet CFF	430'000.-	75%	322'500.-	25%	107'500.-
Honoraires & frais ingénieurs	286'000.-	75%	214'500.-	25%	71'500.-
Eclairage public	40'000.-	0%	0.-	100%	40'000.-
Containers à ordures	140'000.-	0%	0.-	100%	140'000.-
Divers et imprévus ~10%					91'500.-
TVA / 8%					80'000.-
Total TTC					1'084'000.-

**Total à la charge de la commune**

**CHF 1'084'000.00**

## 7 Enquête publique

L'implantation des containers enterrés pour le ramassage des ordures doit encore être affinée et sera soumise à une mise à l'enquête. Pour le reste, le projet a été mis à l'enquête publique dans les communes de Montreux et de Veytaux, du 29 avril au 28 mai 2015. Durant ce délai, l'opposition de la commune de Montreux datant du 28 mai 2015 avec cachet postal du 28 mai 2015 est parvenue à l'OFT. Cette dernière visait à préserver les intérêts publics de la Commune de Montreux.

Dans sa décision d'approbation des plans (permis de construire), l'Office fédéral des transports (OFT) a décidé d'approuver le projet tout en retenant les charges émises par la commune de Montreux dans son opposition datée du 28 mai 2015

## **8 Conséquences financières**

Au 30 septembre 2016, les fonds disponibles en trésorerie s'élevaient à CHF 16 millions. Le total des emprunts bancaires se montait à CHF 55 millions.

Le financement pourrait être assuré partiellement par la trésorerie et pour le solde par l'emprunt.

D'amortir ces dépenses par le compte No 431.3311 et de couvrir l'amortissement par un prélèvement au compte No 9282.001 « Réserves générales pour investissements futurs ».

## **9 Développement durable**

### **9.1 Social**

Au vu de la vétusté du passage inférieur de l'Auberge, ces travaux permettront d'améliorer la sécurité des usagers et de pérenniser les accès au quai.

Dans la mesure où il est possible d'intégrer un éclairage d'ambiance de l'ouvrage, ce lieu sera rendu d'autant plus accueillant, notamment durant la période estivale fréquentée par les amateurs de pétanque et de ping-pong, sans compter les nombreux promeneurs.

### **9.2 Economique**

L'assainissement de cet ouvrage n'a aucun impact au niveau économique.

### **9.3 Environnemental**

L'assainissement de cet ouvrage n'a aucun impact au niveau environnemental.

## **10 Position de la Municipalité**

La Municipalité est favorable à l'assainissement du passage inférieur de l'Auberge qui fait partie intégrante du processus de renouvellement du patrimoine des ouvrages d'art.

Dans le cas du passage inférieur de l'Auberge, et malgré son âge avancé, nous avons l'opportunité de l'assainir tout en conservant une partie conséquente de la substance de l'ouvrage. En d'autres termes, il s'agit d'un assainissement à un coût raisonnable en rapport avec l'importance de l'édifice.

La prise en charge à hauteur de 75% des frais d'assainissement par les CFF est en rapport avec les avantages plus importants dont bénéficient les CFF avec un ouvrage qui a été construit en 1860 pour le passage de la ligne de chemin de fer.

## 11 Conclusions

En conclusion, nous vous prions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

### LE CONSEIL COMMUNAL DE MONTREUX

- vu le préavis No 46/2016 de la Municipalité du 4 novembre 2016 au Conseil communal relatif à l'octroi d'un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 1'084'000.00 au maximum pour l'assainissement du passage inférieur routier, dit PI de l'Auberge, sur la ligne CFF du Simplon,
- ouï le rapport de la commission chargée d'examiner cette affaire,
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

### DECIDE

1. d'autoriser la Municipalité à entreprendre les travaux d'assainissement du passage inférieur de l'Auberge ;
2. de lui allouer à cet effet un crédit d'investissement du patrimoine administratif de CHF 1'084'000.00 au maximum ;
3. de couvrir toute ou partie de cette dépense par les fonds disponibles en trésorerie ;
4. d'autoriser la Municipalité à recourir si nécessaire à l'emprunt pour le solde, à souscrire aux meilleures conditions du marché ;
5. d'amortir cet investissement par le compte No 431.3311 ;
6. de couvrir cet amortissement par un prélèvement correspondant dans la réserve générale, compte No 9282.001 « Réserves générales pour investissements futurs » ;
7. d'autoriser la Municipalité à signer tous actes ou conventions en rapport avec cette affaire.

Ainsi adopté le 4 novembre 2016

### AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic

Le secrétaire

L. Wehrli

L.S.

O. Rapin

Délégation municipale : M. Ch. Neukomm, Conseiller municipal