

Mesures d'aménagement	Coût HT	Etat été 2010
Réaménagement des rues du Midi, du Curtil-Maillet et du Sud de la rue du Cheminet	17'900'000.-	Avant-projet Traversée Sud-Ouest. Réalisation PI Sallaz en 2010-2011
Réaménagement de la rue de l'Industrie (yc franchissement des voies CFF)	8'200'000.-	Avant-projet Traversée Nord-Est
Réaménagement de la rue des Remparts et de la place d'Armes	9'600'000.-	Schéma directeur Traversée centre
Mesures d'aménagement dispersées pour les réseaux de bus régionaux et urbains, étape 1	410'000.-	Réalisation avec Mobilis en 2010
Mesures d'aménagement dispersées pour les réseaux de bus régionaux et urbains, étape 2	390'000.-	-
Réorganisation et réaménagement de l'interface bus de l'avenue de la Gare	1'600'000.-	Schéma directeur Traversée centre
Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce	3'900'000.-	-
Franchissements de canaux à créer ou à réaménager (6)	1'200'000.-	Remplacement et élargissement des passerelles Chaînettes et Indépendance en 2010-2011
Aménagements de stationnement pour les cycles en lien avec les transports publics, les écoles supérieures, les centres commerciaux et le centre-ville, étape 1	2'200'000.-	Concept pour le stationnement 2Roues. Vélostation en 2010. Vélos en libre service en 2010
Réaménagement de l'axe Gare-Lac le long du canal Oriental	11'500'000.-	Avant-projet
Total	56'900'000.-	
Réaménagement du pont Bel-Air, du quai de la Thièle et de l'avenue de Grandson	14'500'000.-	Schéma directeur Traversée centre. Avant-projet Accès Nord (av. de Grandson)
Réaménagement de l'avenue des Sports et de la rue de l'Arsenal	15'700'000.-	Avant-projet Traversée Nord-Est
Réaménagement de la place Bel-Air, des rues d'Orbe et de Neuchâtel	1'800'000.-	Schéma directeur Traversée centre. Aménagement provisoire en 2010 (rue d'Orbe et place Bel-Air)
Réaménagement du goulet de la rue du Casino	50'000.-	Schéma directeur Traversée centre
Réaménagement de la rue de la Plaine	11'450'000.-	-
Réaménagement de l'avenue Haldimand	12'000'000.-	Avant-projet (2 variantes)
Valorisation des interfaces des haltes de l'YStC et de la halte de Champittet	7'400'000.-	Avant-projet
Aménagement des terminus de lignes principales et des arrêts de bus du réseau	2'200'000.-	Réalisation avec Mobilis en 2010 (étape 1)
Nouvelle infrastructure routière pour les TP au Pré-Neuf combinée avec le réseau mobilité douce	2'800'000.-	Avant-projet
Réaménagements des liaisons mobilité douce existantes	5'200'000.-	-
Total	73'100'000.-	
Total général	130'000'000.-	



Développement d'Yverdon-les-Bains

Où en est-on d'aggloY ? Orientation et état de situation

La Suisse est confrontée à une question fondamentale :

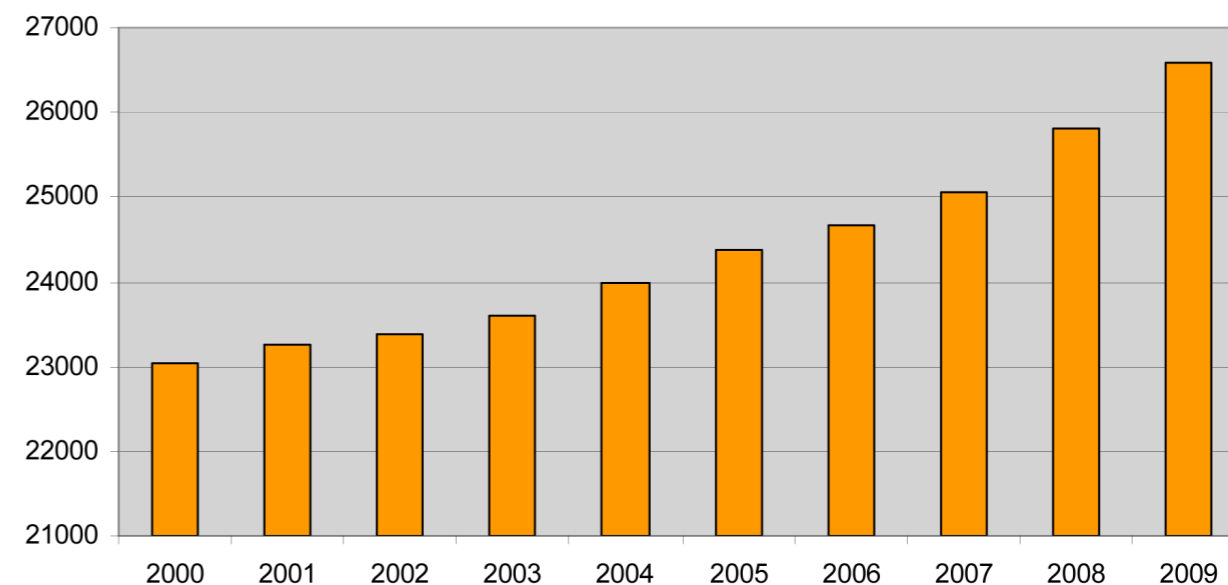
comment gérer sa croissance sur un territoire limité, à l'intérieur duquel elle a jusqu'à présent réussi à conserver une qualité de vie que d'aucun nous envie ?

La Ville d'Yverdon-les-Bains se trouve elle aussi confrontée, comme les autres villes helvétiques, aux défis de la croissance. Quels sont-ils ?

Les graphiques ci-dessous illustrent l'évolution de la population des 10 dernières années. Les projections indiquent une accélération probable de cette croissance et pronostiquent + 8'000 habitants d'ici 15 ans.

Qui dit augmentation de la population, dit augmentation des besoins en infrastructures, équipements, logements, emplois, espaces loisirs, etc. Qui dit croissance rapide, évoque aussi les risques liés à cette croissance : comment conserver la qualité de vie lorsque l'on grandit trop vite et que la circulation est engorgée ? Comment faire pour que la croissance se répartisse de manière réfléchie et équilibrée sur tout le territoire ?

Commune d'Yverdon-les-Bains
Population résidente



Le projet d'agglomération aggroY apporte de nombreuses réponses à ces interrogations et sert de schéma directeur au développement urbain.



Aujourd'hui, nous souhaitons vous faire mesurer l'évolution de ce projet, puisque nous passons des études conceptuelles à la phase de concrétisation. Malgré les financements promis par la Confédération, la capacité financière de la ville ne permettra pas d'assumer la réalisation de toutes les mesures préconisées. La Municipalité a donc fait des choix, forcément douloureux en ce qu'ils impliquent des renoncements, et a établi les priorités sur les 15 ans à venir.

Ces priorités visent les **objectifs** suivants :

Gérer le trafic

Préserver la qualité de vie

Anticiper la ville de demain

Miser sur la qualité urbanistique et paysagère

Gérer le trafic

La Municipalité est soucieuse d'éviter l'engorgement des entrées de ville et de dissuader le trafic de transit à travers le centre et les quartiers résidentiels.

Pour cela, plusieurs actions concrètes: d'une part créer des voies traversantes (Traversées Nord-Est et Sud-Ouest) et d'autre part éviter l'asphyxie du centre ville (Traversée Centre).

Les voies traversantes accueillent le trafic entre les différents quartiers de la ville, libérés du trafic de transit. Ces axes sont réaménagés pour réduire les nuisances subies par les riverains et améliorer la sécurité des usagers comme la convivialité de l'espace public.

La **Traversée Nord-Est** est l'une des grandes priorités. Un préavis parviendra au Conseil communal avant la fin de cette année. Son objectif est de décharger l'avenue Haldimand et le centre-ville d'une part substantielle de sa circulation. Elle garantira aussi l'accessibilité aux futurs quartiers de la Ville nouvelle entre la gare et le lac. Dans un premier temps, la Municipalité souhaite requalifier la rue de l'Industrie pour la mettre à double sens. Cet élargissement implique la reconstruction du passage inférieur CFF. Cette mesure est complétée sur l'avenue des Sports par un giratoire provisoire au croisement avec l'avenue de la Plage.



Rue de l'Industrie à double sens (intention)

Périmètre des projets prioritaires



Rose

Traversée Nord-Est

Bleu foncé

Liaison mobilité douce le long du Buron

Bleu clair

Axe Gare-Lac

Vert

Traversée Sud-Ouest

Jaune

Traversée centre

Orange

Liaison Graveline - Roger-de-Guimps

Le financement

En 2007, le projet d'agglomération identifiait une quarantaine de mesures d'aménagement estimées à 70 millions de francs. Sur cette base, la Confédération a proposé un cofinancement au taux de 35%, soit environ 24 millions de francs.

Entre 2007 et 2010, certaines mesures ont été développées au niveau avant-projet. Les aménagements étudiés sur le territoire yverdonnois sont désormais évalués à 130 millions de francs, subventions fédérales déduites. Ils devraient s'étaler sur une dizaine d'années. L'écart par rapport aux coûts 2007 s'explique comme suit :

- certains périmètres de projet ont été étendus par rapport à ceux envisagés en 2007 ;
- les coûts liés au renouvellement des infrastructures souterraines sont désormais intégrés à chaque projet de réaménagement en surface. Ces coûts sont entièrement supportés par la commune ;
- le coût des ouvrages, tels que ponts ou passages sous voies, a été affiné ;
- les honoraires et autres coûts (installations de chantiers) ont été pris en compte.

En l'état, le Canton n'a pas annoncé de subvention autre que sous la forme de participations aux études. Entièrement réalisé, le projet aggroY représenterait donc un investissement annuel de 13 millions de francs jusqu'en 2021. La réalisation de cet ambitieux programme dépendra toutefois de la capacité financière de la Ville. La Municipalité annonce d'ores et déjà que des choix devront être faits.

A noter que, pour soutenir financièrement ces projets et en réponse à la motion de Monsieur le Conseiller P. Dessemontet, transformée en résolution lors de la séance de votre Conseil du 2 septembre dernier, la Municipalité a adressé un courrier au Conseil d'Etat visant la création d'un fonds cantonal infrastructurel pour financer les projets d'agglomération vaudois.

Les autres communes de l'agglomération sont concernées principalement par de nouvelles liaisons de mobilité douce vers Montagny-Chamblon-Treycovagnes, Pomy et Cheseaux-Noréaz. Grandson a également étudié le réaménagement complet de sa rue Haute et de la place du Château.

Miser sur la qualité urbanistique et paysagère

L'ensemble des mesures induites par le projet d'agglomération relève de démarches interdisciplinaires, qui combinent les différents modes de déplacement, la mise en valeur des paysages et l'aménagement qualitatif de l'espace urbain.



Avenue de Sports



Rue d'Orbe (carrefour avec rue Midi)

La Municipalité souhaite également réaménager sans plus attendre la **Traversée Sud-Ouest**, qui est un axe très chargé et peu attractif comme espace public. La première étape concerne la rue du Cheminet depuis le Mujon, ainsi que la rue du Midi jusqu'au carrefour avec la rue Roger-de-Guimps, y compris le triangle formé par les rues Bouleaux – Orbe – Curtil-Maillet. La seconde étape comprendra la partie est de la rue du Midi et les carrefours qui suivent jusqu'à la route de Lausanne.

En l'état, le centre-ville est le point de convergence du trafic motorisé. Cette situation empêche le développement qualitatif autour du centre historique, dissuade les habitants de venir y faire leurs achats et risque de conduire à terme à l'extinction du commerce. Pour éviter cette asphyxie, la redéfinition de la **Traversée Centre** est indispensable. Il s'agit de requalifier le secteur compris entre la vieille ville et la gare, en allant du canal Oriental jusqu'à la Thièle (voir ci-après «Anticiper la Ville de demain»).

Préserver la qualité de vie

Il y a de multiples manières de tendre vers un tel objectif. La Municipalité privilégie en premier lieu la diversification des modes de déplacement. Pour trouver cet équilibre, il s'agit notamment de développer des **transports publics** (TP) attractifs.

En effet, une ville qui atteindra rapidement 30'000 habitants doit disposer d'un réseau TP attrayant comme alternative à la voiture. La Municipalité, avec ses partenaires Travys SA et CarPostal SA, a d'ores et déjà obtenu l'extension de la communauté tarifaire Mobilis au Nord vaudois dès le 12 décembre 2010.



Rue du Midi (carrefour avec rue d'Orbe)



Une offre de nuit et de week-end est désormais mise en place (*préavis PR10.21PR*). Pour la suite, l'ambition est notamment d'améliorer les temps de parcours à 15 ou 20 minutes.

L'autre alternative à la voiture consiste à faciliter et à sécuriser la circulation des deux roues ainsi que le déplacement des piétons.

Le potentiel pour la **mobilité douce** à Yverdon-les-Bains est considérable. Tous les nouveaux aménagements, ainsi que les requalifications, comme tous les plans de quartier en cours ou à venir, intègrent désormais la mobilité douce au même titre que les autres modes de déplacements.

Quelques exemples d'intégration récents:

- élargissement des passerelles sur les canaux, rues des Chaînettes et de l'Indépendance, à réaliser en 2011;
- transformation du passage inférieur des CFF sur le chemin de la Sallaz, en chantier actuellement, qui intègre de manière remarquable la mobilité douce;
- équipements paysagers de Y-Parc, qui proposent des promenades et parcours privilégiés aux piétons et cycles.

Cette année, la Municipalité a également réalisé les vélos en libre service (*préavis PR09.30PR*) et vient d'inaugurer la première vélostation de Suisse romande à la gare.

Enfin, la Municipalité présentera l'aménagement de la **liaison de mobilité douce entre Haldimand et la Plage le long du Buron**. Le « barreau » Haldimand-Plage manque en effet pour garantir une liaison continue entre le lac et la route de Lausanne.

Le dernier élément indispensable à la qualité de vie dans les quartiers est l'aménagement de **zones 30**. La Municipalité a donc lancé un ambitieux programme d'aménagement jusqu'en 2020 (*communication du 4 septembre 2009 CO09.12 et préavis PR10.16PR du 23 avril 2010*). Grâce à ces mesures, le trafic de transit diminuera dans les quartiers. Dès 2011, une nouvelle gestion du stationnement plus favorable aux habitants et aux clients des commerces, sera également mise en place.

Anticiper la Ville de demain

Yverdon-les-Bains ne veut en aucun cas devenir « une cité dortoir ». Outre le travail fait par l'ADNV et les autorités pour attirer des entreprises sur son sol, il s'agit de renforcer la vitalité du centre-ville en améliorant l'attractivité de ses espaces publics. Un des axes majeurs de cette réflexion est de favoriser l'accueil des usagers des commerces et des services, notamment par la création d'un parking souterrain sous la place d'Armes.

Dans cet esprit, la **Traversée Centre**, déjà évoquée ci-dessus sous «Gérer le trafic», a fait l'objet d'un débat d'idées qui s'est déroulé sous forme d'ateliers en 2009. Un schéma directeur synthétise désormais ces réflexions. Il réorganise la circulation de ce vaste secteur et propose des priorités de réaménagement qui seront dévoilées par la Municipalité en 2011.

On y trouve en particulier la volonté de redonner à la place d'Armes son caractère de place majestueuse, favorisant ainsi l'interface entre la Gare et le centre historique et commerçant. On y règle également la problématique du stationnement en centre-ville.

L'enjeu est aussi de permettre l'**accueil de nouveaux habitants et emplois** en planifiant la densification de certains quartiers existants et en concevant de nouveaux quartiers.

Le territoire situé entre la gare et le lac fait l'objet d'une attention particulière: la Ville nouvelle. Gare-Lac est un atout exceptionnel pour Yverdon-les-Bains, probablement unique en Suisse romande: 23 hectares permettant d'accueillir plus de 3'000 habitants et 1'500 emplois au centre de l'agglomération, dans la principale zone d'influence d'une gare de niveau national et avec le paysage lacustre en toile de fond.

L'objectif du projet est d'étendre le centre de gravité de la ville vers le lac et d'atténuer la fracture des voies CFF, tout en préservant un espace de nature et de loisirs. Le fils rouge: **valoriser un centre urbain vivant, de la place Pestalozzi aux rives du lac**. Un plan directeur localisé (PDL), première étape de la planification, est actuellement soumis à l'examen préalable de l'Etat. Son adoption par le Conseil interviendra en 2011.

Cette extension de la ville vers le lac entraîne d'inévitables réaménagements, tel un axe réservé à la mobilité douce entre le château et le lac, via la rue de l'Ancien-Stand libérée du trafic. La première étape de cet **axe Gare-Lac** concerne le secteur Château-Haldimand qui inclut une amélioration de la rue de la Plaine au pied du château. Suivront les secteurs Haldimand-Sports (Ancien-Stand), puis Sports-Lac.

La Municipalité souhaite également développer 2 nouveaux quartiers exemplaires:

- «Coteau Est» situé à l'est de la ville;
- «Les Parties» situé à proximité de l'avenue Kiener.



Axe Gare-Lac au pied du château



l'Ancien-Stand

Au sud de la ville, pour anticiper la réalisation des futurs quartiers, des principes d'aménagement sont définis pour la route de Lausanne, l'avenue des Bains, la rue d'Entremonts, ainsi que pour le carrefour de Pomy. Enfin la réalisation progressive d'une nouvelle rue de desserte entre Kiener et Y-Parc débutera avec l'étape **Guimps-Graveline**. Cette rue desservira le centre sportif. Elle sera ensuite étendue jusqu'à Y-Parc au fur et à mesure du développement des nouveaux quartiers. A terme, elle déchargera donc la rue du Midi des flux en provenance des quartiers «Moulins» et «Aux Iles».