

RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

l'octroi d'un crédit d'études de CHF 360'000.- pour le lancement des études d'avant-projet d'un Plan directeur des circulations.

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

D'ici à 2030, la ville d'Yverdon-les-Bains devrait accueillir quelque 10'000 nouveaux habitants et voir créés 6'000 postes de travail, renforçant ainsi son statut de centre au niveau cantonal. Pour permettre ce développement urbain tout en préservant un bon niveau de qualité de vie, les instruments de planification renouvelés et complétés depuis plusieurs années par la Ville devront tous tendre vers une même direction. En matière de mobilité, la stratégie décidée s'appuie sur la maîtrise du trafic individuel motorisé (TIM), associée à l'extension du réseau de mobilité douce (MD) et au renforcement des transports publics (TP). Ces principes s'appuient notamment sur les documents directeurs suivants :

- Le Plan directeur cantonal (troisième adaptation, janvier 2016 ; quatrième adaptation mise en consultation publique le 18 janvier 2016) ;
- Le Projet de l'agglomération yverdonnoise de 2ème génération (2012), son rapport de mesures ainsi que le concept TIM révisé en 2015 ;
- Le Plan directeur communal (1997, en cours de révision).

Cette stratégie de mobilité est et sera appliquée dans différents projets communaux, notamment les quartiers en devenir pour la question de leur accessibilité (plans de quartier Coteau Est, Les Roseyres, Les Parties, En Verdun, Plan directeur localisé Gare-Lac).

Au niveau du trafic individuel motorisé, le défi à relever est à la hauteur de la croissance du trafic constatée entre 1988 et 2014 : 30'000 véhicules supplémentaires par jour au cordon de la Ville (soit + 50%), une tendance à la hausse confirmée entre 2008 et 2014 (+10%). L'enjeu central consistera donc à trouver le juste équilibre entre la garantie de l'accessibilité et la limitation des nuisances.

Le concept TIM révisé en 2015 pose les bases de cette nouvelle planification. Les principes stratégiques qui y sont inscrits doivent désormais être concrétisés sur le territoire communal. L'élaboration d'un Plan directeur des circulations a pour vocation de répondre à ce besoin et doit intégrer dans sa réflexion les projets de l'AggloY et de la Ville qui ont été menés jusqu'à présent.

Il vise à planifier les aménagements nécessaires au bon écoulement et à la canalisation du trafic individuel motorisé, tout en considérant les besoins des autres modes de transport, et en précisant la programmation dans le temps.

Les enjeux du Plan directeur des circulations**1. Compléter le concept des Transports Individuels Motorisés (TIM) d'AggloY**

Le concept TIM, révisé en 2015, a pour but de fixer des objectifs en lien avec l'augmentation des déplacements prévue à l'horizon 2030 et de proposer un concept d'accessibilité à l'échelle de l'Agglomération yverdonnoise permettant d'y répondre. Il

identifie par ailleurs les principales mesures à mettre en œuvre à cet effet. Ce document de planification et d'anticipation est primordial pour intégrer et utiliser au mieux la future route de contournement. Enfin, il est nécessaire au bon avancement du projet de cette dernière, dans la mesure où elle doit se positionner dans une stratégie de développement territorial globale et à long terme pour être approuvée par les instances cantonales.

Néanmoins, le concept TIM demeure un document stratégique et n'a pas pour vocation de proposer des solutions techniques. Il revient alors au Plan directeur des circulations d'approfondir ces réflexions par des études spécifiques permettant d'aboutir à des mesures concrètes, telles que la programmation des feux, le dimensionnement des carrefours, la gestion des circulations ou encore l'aménagement des tronçons.

2. Alimenter le volet Mobilité du Plan directeur communal

Le Plan directeur communal en cours de révision comportera un volet Mobilité, qui fera la synthèse des différentes études pilotées par la filière Mobilité, à savoir notamment le Plan directeur de la mobilité douce, le concept des Transports Publics 2018-2030, ou encore le Plan directeur du stationnement, révisé en 2015.

En tant que document opérationnel à l'échelle yverdonnoise, le Plan directeur des circulations sera le document de planification le plus approprié pour alimenter le volet mobilité du Plan directeur communal. Il sera par ailleurs indispensable, dans la mesure où le Plan directeur communal doit obligatoirement comporter des mesures d'intervention concrètes, en plus des éléments stratégiques. Le concept TIM ne peut donc suffire pour répondre à cette exigence légale.

3. Compléter les études de la route de contournement

La réalisation des différents tronçons de la route de contournement nécessitera l'adaptation de certaines perpendiculaires, que ce soit pour accueillir des charges de trafic supplémentaires dans de bonnes conditions ou pour protéger les cœurs de quartiers du trafic de transit. Il s'agira donc de définir une stratégie de modération et/ou de requalification des quartiers d'habitation qui bordent la route de contournement.

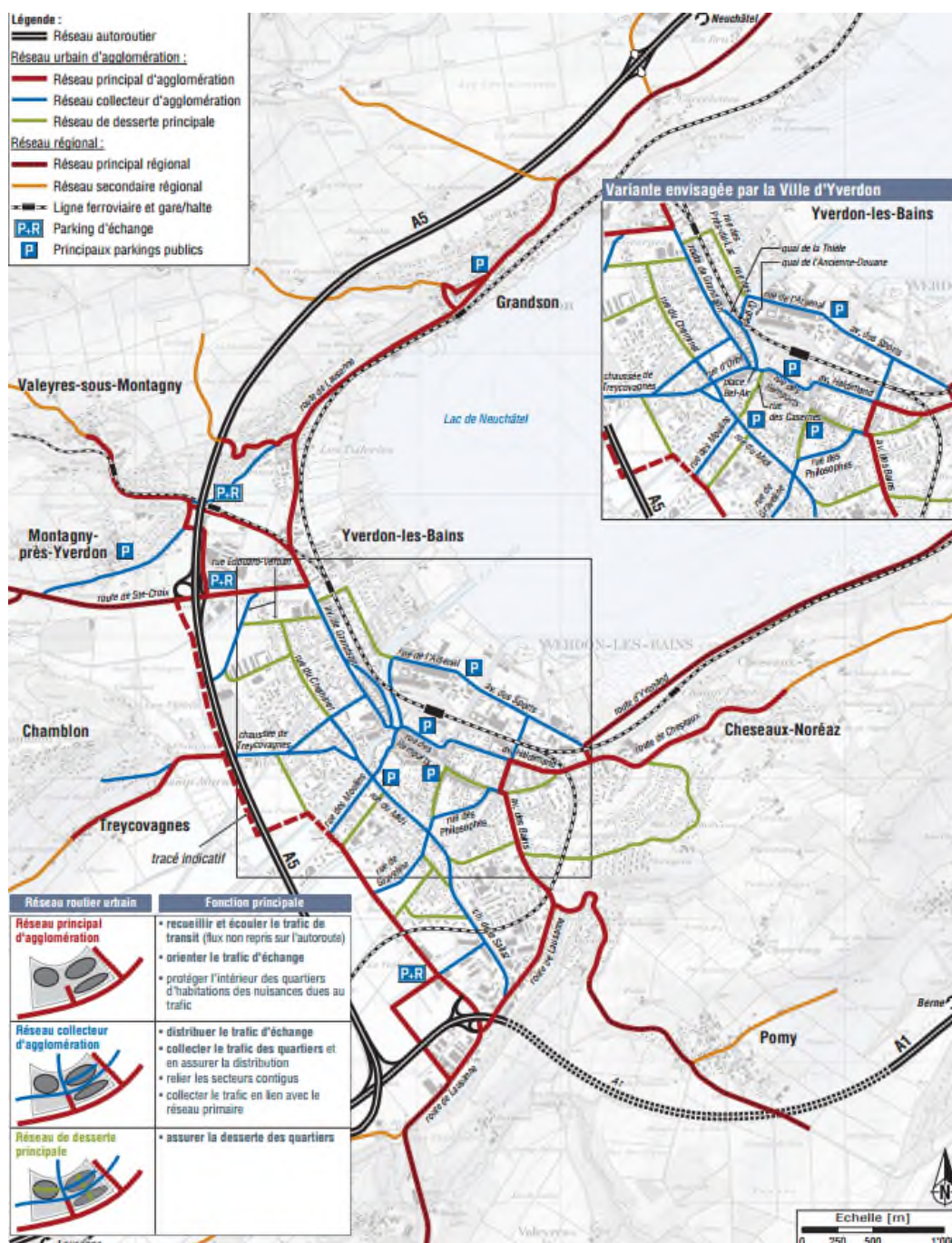
L'objet du mandat d'étude

Le Plan directeur des circulations vise à planifier les aménagements nécessaires au bon écoulement et à la maîtrise du trafic individuel motorisé, tout en considérant les besoins des autres modes de transport. Il constituera un outil apportant des solutions concrètes pour les secteurs identifiés aujourd'hui déjà comme problématiques, mais également dans le futur. En d'autres termes, il a pour objectif d'identifier les mesures à mettre en œuvre pour répondre aux objectifs généraux et localisés définis dans le concept TIM de 2015.

Le mandat d'études d'avant-projet s'organisera selon les étapes suivantes :

1. Finalisation de la définition de la hiérarchie du réseau routier

Dans un premier temps, il s'agira de fixer la hiérarchie du réseau routier qui comporte encore des variantes. Il s'agit donc d'effectuer des études spécifiques pour vérifier la faisabilité des variantes encore ouvertes et ainsi déterminer la hiérarchie finale du réseau routier. Cette étape est cruciale, notamment pour faire avancer les études du Plan directeur de la mobilité douce ainsi que du concept des Transports Publics 2018-2030 d'AggloY.



Hiérarchie du réseau routier, Concept TIM AggloY, révision 2015

2. Définition d'une typologie d'aménagement des réseaux

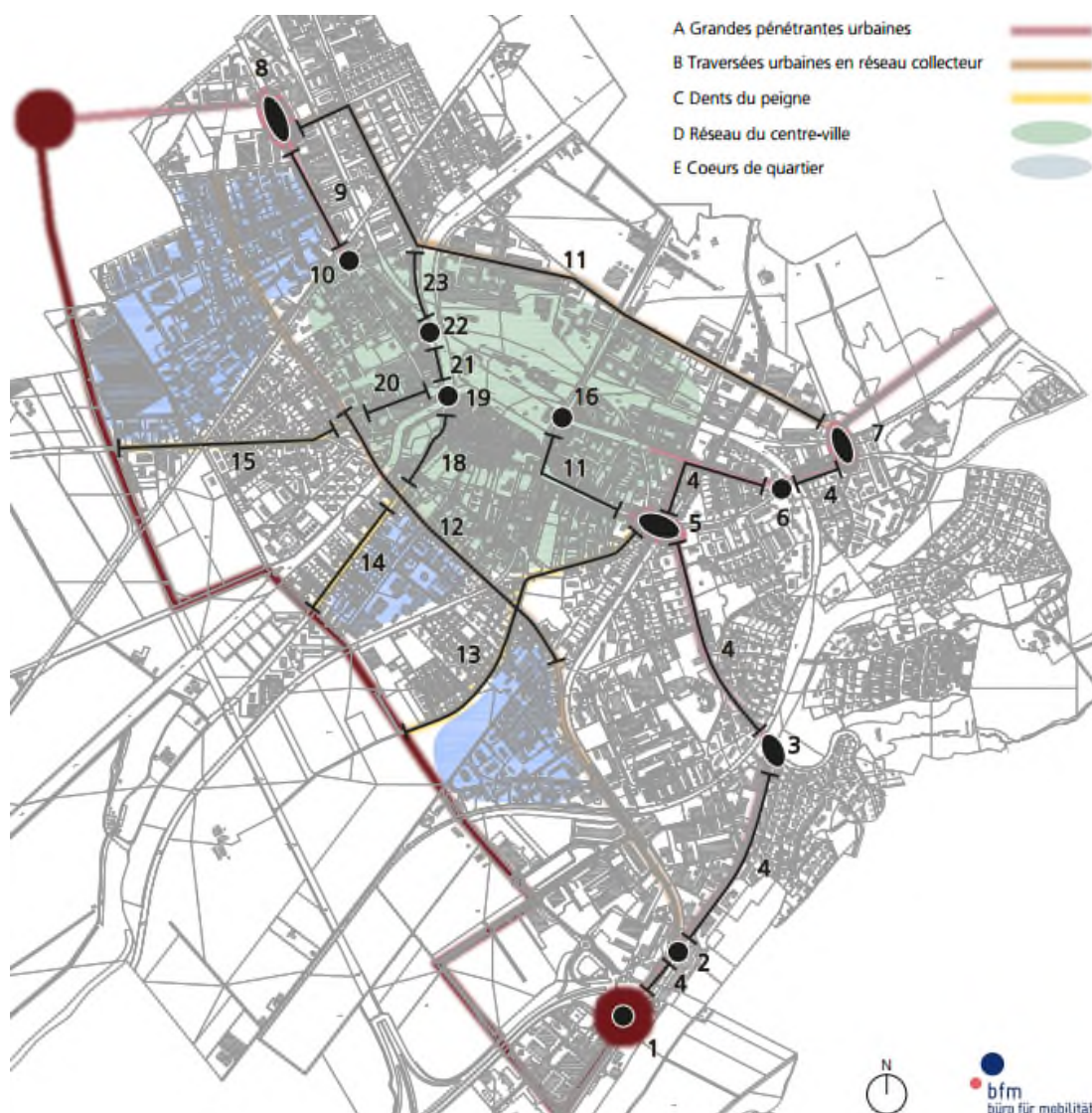
En parallèle à la définition de la hiérarchie définitive du réseau routier, un type d'aménagement sera préconisé pour chaque niveau hiérarchique (principal, collecteur, de desserte). Les gabarits généraux, le type de modulation admise, l'emplacement des arrêts des transports publics, les modalités d'intégration des vélos (piste, bande, intégration dans le trafic, etc.) seront définis dans un tableau d'application du concept. Ces éléments constitueront une base fixe et approuvée pour toutes les réflexions qui seront menées sur l'aménagement du domaine public. Ce plan de hiérarchisation et la typologie d'aménagement qui lui sera liée seront les éléments de base à inscrire dans le volet Mobilité du Plan directeur communal.

3. Analyse des secteurs problématiques

Lors de la révision du concept TIM, vingt-trois secteurs ont été identifiés comme particulièrement ou potentiellement problématiques. Ces secteurs feront l'objet d'une analyse fine, en commençant par un diagnostic de la situation actuelle (charges de trafic,

exploitation actuelle des carrefours, ainsi que les éventuels projets existants). Des variantes d'exploitation et/ou d'aménagement seront générées, puis leur faisabilité sera démontrée, pour aboutir à la production d'esquisses d'aménagement appropriées pour chaque problématique. La fiche de mesure pourra alors être établie, avec toutes les données nécessaires à la poursuite de la démarche en vue de l'établissement d'un projet détaillé. Une première évaluation des coûts sera intégrée, tout comme le degré de priorité de la mesure.

Les vingt-trois secteurs problématiques peuvent être regroupés en différentes catégories en fonction de leur rôle respectif et de leur niveau hiérarchique. Ils sont illustrés sur le plan ci-dessous et détaillés ci-après :



A. Les grandes pénétrantes urbaines en lien avec les jonctions autoroutières

Il s'agit de garantir l'accessibilité du trafic motorisé et des transports publics, tout en améliorant la desserte des autres modes de transport et de prendre en compte l'assainissement du bruit routier :

- Jonction sud (axe Lausanne – Bains et son prolongement Haldimand – Clendy – Yvonand) ;
- Jonction ouest (axe Sainte-Croix – Grandson – William-Barbey).

B. Les traversées urbaines en réseau collecteur

- Axe William-Barbey – Prés-du-Lac – Avenue des Sports ;
- Axe Cheminet – Midi – Sallaz.

C. Les perpendiculaires en réseau collecteur du tronçon sud de la route de contournement

Il s'agit d'accompagner le surclassement de certaines perpendiculaires dans la hiérarchie du réseau routier, par la proposition d'aménagements permettant de limiter les nuisances induites par l'augmentation du trafic :

- Rue de Graveline, avec son prolongement vers la rue des Philosophes ;
- Rue des Moulins ;
- Rue d'Orbe.

D. Le réseau du centre-ville

Il s'agit de limiter le trafic de transit et de prioriser les modes doux :

- Tronçon Neuchâtel – Remparts – Haldimand (coordination avec le projet Place d'Armes / nouveau parking souterrain) ;
- Tronçon Casino – Plaine ;
- Anciennes Casernes – Bel-Air (variantes à étudier) ;
- Rue d'Orbe – Bel-Air (variantes à étudier) ;
- Tronçon Cygnes – Bel-Air via Quai de la Thièle (variantes à étudier).

E. Les cœurs de quartier

Il s'agit d'établir une stratégie de modération pour préserver les quartiers suivants du trafic de transit :

- Quartier Pierre-de-Savoie ;
- Quartier des Moulins ;
- Quartier St-Georges – Cheminet.

Un premier rapport technique est attendu pour la fin de l'année 2016. Il sera composé d'un plan d'ensemble mentionnant les mesures identifiées, ainsi que les premières fiches de mesure pour certains secteurs au stade d'avant-projet.

Le financement du projet

Un crédit d'études de CHF 360'000.- est demandé au Conseil communal afin de réaliser les études d'avant-projet précitées, qui s'élèveront à hauteur de CHF 180'000.-. Le solde sera ensuite utilisé pour la phase du projet concernant les mesures d'aménagement qui auront été identifiées et validées comme prioritaires. En effet, il apparaît difficile d'amorcer la phase du projet pour toutes les mesures en même temps.

Il sera par conséquent nécessaire de soumettre un deuxième préavis au Conseil communal, qui portera sur l'octroi d'un crédit d'investissement pour la réalisation des mesures prioritaires et d'un crédit d'étude complémentaire pour la phase du projet des mesures restantes.

Amortissement

Les charges annuelles se montent à CHF 75'600 ; elles comprennent les frais d'intérêt variable sur le capital investi de CHF 3'600.- et l'amortissement de CHF 72'000.- sur 5 ans.

Cet objet est prévu au plan des investissements.

Le calendrier

Le calendrier de cette étude a été défini en lien avec les besoins du Plan directeur communal, dont les délais ont été expressément repoussés, et de l'avancée du projet de la route de contournement.

Libellé	Délai
Lancement des études d'avant-projet	Printemps 2016
Fin des études d'avant-projet	Mars 2017
Etudes du projet des mesures prioritaires	Année 2017
Deuxième préavis crédit d'études complémentaire + crédit d'investissement	Début 2018
Etudes des mesures complémentaires	Année 2018

NB : certaines mesures seront entreprises sans attendre l'aboutissement de cette étude, notamment la modération sur la rue de Graveline. Celle-ci a été traitée parallèlement au projet de la route de contournement et sera soumise à l'enquête publique en hiver 2017.



Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Monsieur le Président, Mesdames et 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 : La Municipalité est autorisée à entreprendre la réalisation d'un Plan directeur des circulations.
- Article 2 : Un crédit d'études de CHF 360'000.- lui est accordé à cet effet.
- Article 3 : La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée au compte n° 9601 « Plan directeur des circulations » et amortie en 5 ans au plus.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic



J.-D. Carrard



Le Secrétaire



F. Zürcher

Déléguée de la Municipalité : Mme Valérie Jaggi Wepf, municipale