

RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS POUR
une demande de crédit d'investissement de frs 274'000.- pour la réalisation des
aménagements complémentaires de modération de trafic sur les zones 30 existantes ;

et

une demande de crédit d'étude complémentaire de frs 140'000.- pour établir le projet
définitif, l'appel d'offre, le devis estimatif sur la base de l'appel d'offre et la mise à l'enquête
publique de la zone 30 du quartier de Floreyres-Bellevue.

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

Le 4 septembre 2009, la Municipalité communiquait au Conseil communal son ambition d'obtenir un aménagement cohérent pour toutes les zones 30 (ci-après Z30) à l'horizon 2020. Pour concrétiser cet engagement, il est nécessaire de réaliser les mesures de modération de la vitesse dès 2010. Compte tenu des coûts d'investissement à consentir, les demandes de crédits sont échelonnées dans le temps en fonction des priorités annoncées par la Municipalité. Le présent rapport sollicite ainsi un premier crédit pour les objets cités en titre. Les autres projets feront l'objet d'étapes ultérieures selon les études complémentaires et/ou développements résidentiels à venir.

Cadre légal

1) Compétence

La compétence d'instaurer des zones à vitesse réduite (Z30, zone de rencontre 20) appartient aux cantons. Ces derniers peuvent la déléguer aux communes d'une certaine importance qui en font la demande. C'est le cas de la Ville d'Yverdon-les-Bains depuis 1979.

2) Bases légales

L'aménagement des Z30 est régi par :

- la législation fédérale sur la circulation routière (art. 22a et 108 OSR). Les objectifs poursuivis sont la sécurité, l'amélioration de l'environnement et la mise en adéquation des régimes de circulation avec les caractères résidentiel et paysager des quartiers ;
- les recommandations du bureau de prévention des accidents (bpa) sur les Z30 qui soutient l'instauration d'un modèle étendu « 30/50 ». Il s'agit de réaliser un réseau hiérarchisé entre les axes principaux à 50km/h et les rues de quartiers à 30km/h. Pour être efficace il doit être mis en œuvre rapidement sur l'ensemble de la commune.

Généralités

La mise en œuvre des Z30 repose sur 4 volets :

- une campagne d'information et de sensibilisation ;
- une signalétique et des mesures d'aménagement simples et évolutives ;
- un suivi en matière de sécurité des usagers et du régime de vitesses pratiquées ;
- des mesures correctives faisant suite au suivi des Z30.

1) Sensibilisation et communication

Les riverains, en particulier les automobilistes, s'interrogent sur l'utilité d'un concept des Z30 à l'échelle de la ville. A l'inverse, certains habitants admettent difficilement que la commune améliore les Z30 existantes alors que les rues à 50km/h semblent être un risque permanent pour la sécurité des piétons. Cette situation est attestée par de nombreux courriers adressés à la Municipalité.

Une communication est donc nécessaire en amont des projets des Z30. Il est important que les habitants ou les usagers comprennent le sens des mesures prises et l'intérêt d'un abaissement de la vitesse pour que les Z30 fonctionnent le mieux possible. Pour être efficace, il est impératif que cette information se fasse à l'échelle de la ville et rapidement dès les premiers travaux décrits ci-après.

La mise en œuvre de cette information est envisagée au travers de médias comme le journal Bonjour et la presse locale ou des papillons du type « tous ménages ».

2) Les mesures de modération du trafic à l'horizon 2020 (annexe 1 : plan des Z30)

La politique générale de modération de la vitesse dans la ville comporte, d'une part l'analyse et l'amélioration des Z30 existantes et, d'autre part, la réalisation de nouvelles Z30 et les mesures de modération du trafic.

La première génération de mesures de modération de la vitesse se concentrait surtout sur la signalisation. L'efficacité en est par conséquent réduite et nécessite des aménagements complémentaires visant le respect des 30km/h. Quant à la nouvelle génération de Z30, elle vise en premier lieu l'aménagement de l'espace rue pour le rendre plus sûr et plus convivial, sans oublier d'en régler la signalisation.

Sur la base de ce constat, la Municipalité souhaite donc désormais, par son Service de l'urbanisme et des bâtiments, en étroite collaboration avec la Police municipale, mettre en place une véritable politique des Z30 à l'échelle de la ville, à l'horizon 2020. Cette politique est aussi le complément, dans les quartiers, de la requalification des grands axes urbains étudiés par le projet d'agglomération yverdonnoise.

3) Les priorités à réaliser : Z30 existantes et Floreyres-Bellevue

La planification des priorités repose sur l'échelonnement des coûts d'investissement et les études déjà réalisées. Il en ressort 3 échéances :

ETAPES DE REALISATIONS	MESURES ENVISAGEES	
Horizon 2010-2011	1	Optimisation des Z30 de l'ancienne génération avec mise en œuvre d'une information et sensibilisation.
	2	Aménagement d'une Z30 dans un secteur critique en termes de sécurité : Floreyres-Bellevue.
Horizon 2011-2012	3	Aménagement des Z30 sur les rues de Calamin, Roger-de-Guimps, Chaînettes, Levant.
Horizon 2012-2020	4	Aménagement des Z30 selon les études complémentaires et/ou développements résidentiels à venir.

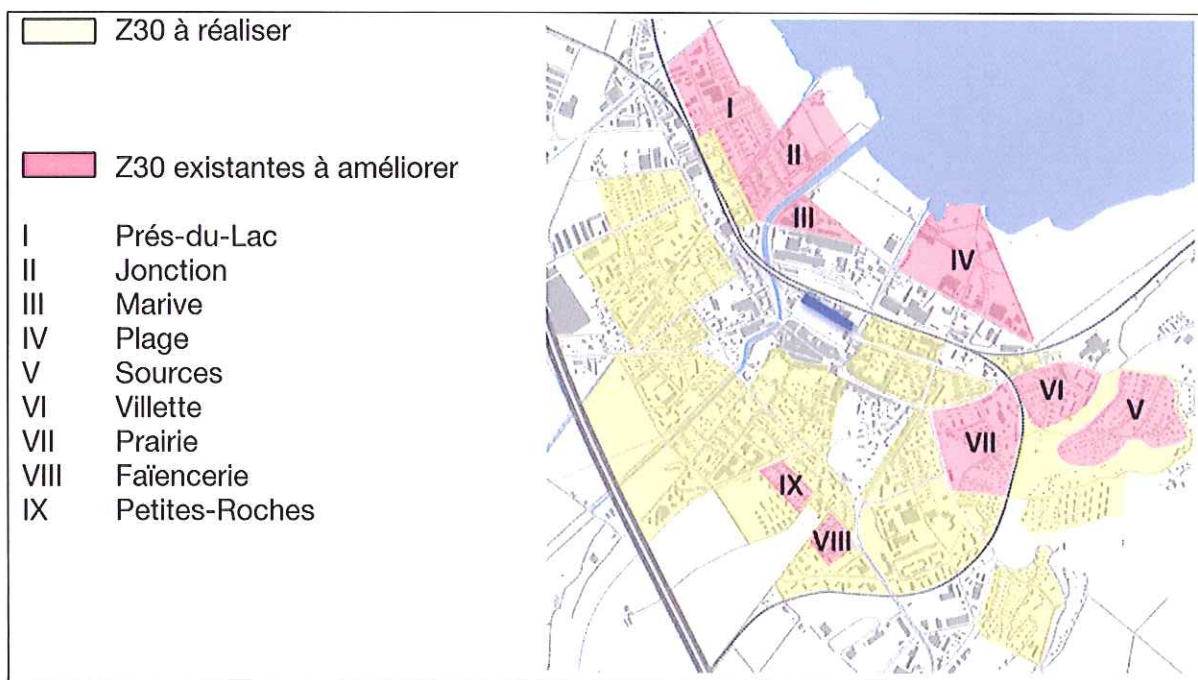
Les projets à l'horizon 2011 sont dans un état d'avancement différent :

- les Z30 déjà réalisées ne nécessitent que des aménagements complémentaires de minime importance. Ils sont dispensés de mise à l'enquête et réalisables dans les plus brefs délais. Un budget pour la communication est joint à ce projet comme défini ci-avant. Les détails des aménagements, des coûts de réalisation et du planning, sont décrits dans le chapitre « Zones 30 existantes » ci-après ;
- la Z30 du quartier de Floreyres-Bellevue a dépassé le stade de l'avant-projet. Compte tenu de la complexité des aménagements prévus et de la coordination interservices, l'étude doit être approfondie et amenée au stade du projet. La mise à l'enquête suivra dès l'été 2010. Les détails de cette étude sont décrits dans le chapitre « Floreyres-Bellevue » ci-après.

Fort de ce constat, la Municipalité souhaite faire avancer le dossier en ayant recours, d'une part au crédit d'ouvrage pour les Z30 existantes et la communication, et d'autre part, au crédit d'étude complémentaire pour le secteur de Floreyres-Bellevue. Les autres mesures suivront les échéances inscrites dans le tableau ci-dessus.

Amélioration des zones trente existantes

Les mesures d'amélioration concernent 9 secteurs de la ville.



Les Z30 existantes présentent des lacunes en relation avec la législation fédérale sur la circulation routière (art. 22a et 108 OSR), qui vise à rendre l'espace rue plus sûr et convivial. Des mesures correctives sont nécessaires pour répondre au suivi en matière de sécurité des usagers et des régimes de vitesse pratiquée, sur la base de l'aperçu des faits suivants :

- des relevés de vitesses excessives localement ;
- des gabarits de routes peu adaptés ;
- une perte d'identité et de visibilité des portes d'entrée ;
- un manque ponctuel de sécurité des piétons ;
- un manque de sécurité lié à l'accessibilité des écoles ;
- un manque d'information sur le concept des Z30.

Solutions proposées

Pour répondre aux problématiques soulevées, il s'agit d'établir un catalogue de mesures d'aménagements simples et peu coûteux. Cet objectif permet de venir compléter, sans remettre en cause, les aménagements et travaux planifiés au niveau de l'aggloY ou en cours d'exécution par les différents services de la ville. Pour compléter ce volet, une campagne d'information confiée à la déléguée communale à la communication sera établie. Elle sera étendue à l'échelle de la ville comme expliqué dans le chapitre « *sensibilisation et communication* » ci-avant.

a. Catalogue des mesures à réaliser dès 2010

L'amélioration des Z30 comprend les mesures d'aménagement suivantes :

- mise aux normes de la signalétique des portes d'entrée des Z30 ;
- rétablissement de la priorité de droite aux croisements ;
- exploitation du stationnement existant permettant de constituer des décrochements horizontaux et des rétrécissements ;
- suppression de manière générale du marquage de guidage central ;
- création de décrochements verticaux du type « coussins berlinois » en cas de nécessité ;
- évaluation des mesures après un an (suivi) ;
- information de la population sur le concept et le fonctionnement des Z30.

Des mesures particulières sont aussi nécessaires. Notamment pour les passages piétons. Le maintien ou la suppression de ces derniers est évalué en fonction des besoins liés aux déplacements des écoliers ou des personnes à mobilité réduite. De même, les aménagements cyclables sont en principe supprimés à l'intérieur des Z30. La circulation cycliste est sécurisée par l'abaissement de la différence de vitesse avec les voitures.

b. Méthodologie

(annexe 2 : fiche des Z30)

Pour chaque secteur un diagnostic et des mesures complémentaires à réaliser sont établis sur la base de l'étude:

- des caractéristiques de la zone ;
- des vitesses pratiquées ;
- du nombre et la gravité des accidents.

En annexe, sont repris un tableau et des plans de détails résumant les mesures pour les secteurs nécessitant des améliorations.

Coût des opérations

La Municipalité sollicite un crédit d'investissement de frs 274'000.- pour financer les travaux d'optimisation des Z30 existantes et pour la campagne de communication, dont le détail est présenté ci-après.

Descriptifs	Montants TTC	Totaux TTC
Travaux		197'000
Portes d'entrées - totems (suppression et remplacement)	88'000	
Signalisation, marquage (y.c. suppr. anciens marquages)	83'000	
bastions et coussin berlinois	26'000	
Honoraires		14'000
Mandataires (plans de publication et d'exécution, direction des travaux, direction architecturale)	14'000	
Frais secondaires		38'000
Communication et information	18'000	
Taxes administratives	15'000	
Intérêts intercalaires	5'000	
Divers & Imprévus		25'000
Divers & Imprévus (10%)	25'000	
TOTAL		274'000

Charges annuelles

L'investissement sera amorti en 30 ans au plus.

Les charges annuelles s'élèvent à frs 19'200.-. Elles comprennent les frais d'intérêts variables du capital investi, frs 4'600.-, les amortissements frs 9'100.-, ainsi que les frais d'entretien, frs 5'500.- (2%).

Procédure et délais

Les aménagements sont légers. Il s'agit essentiellement de marquage et de la pose de nouvelles portes d'entrée. La procédure requiert dans ce cas, une dispense d'enquête publique pour les travaux et une publication pour la nouvelle signalisation.

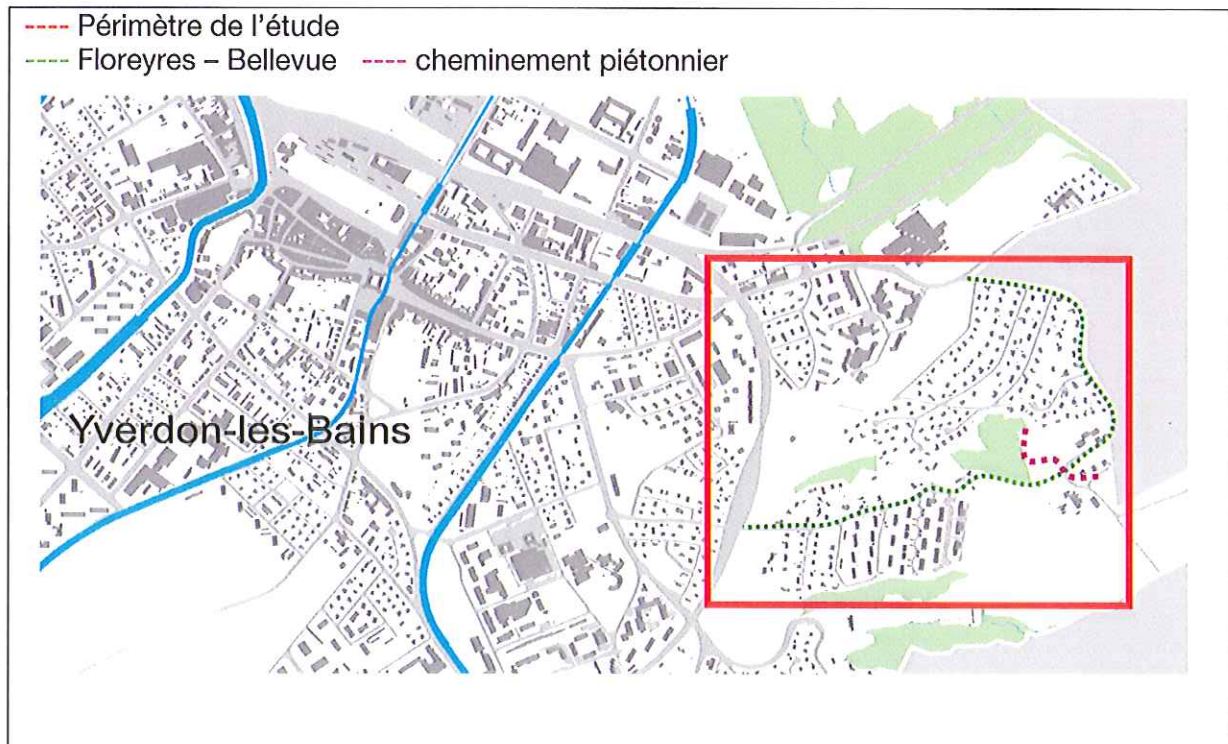
La coordination, interservices - mandataires sera planifiée dès la validation du présent préavis. Les travaux principaux sont prévus à l'été 2010 et seront terminés dans le courant de l'hiver 2010-2011.

Un contrôle des mesures complémentaires sera fait dans un an, conformément à la législation sur les Z30.

Floreyres -Bellevue

Le Chemin de Floreyres et la Route de Bellevue posent de nombreux problèmes en matière de sécurité. Les vitesses pratiquées sont élevées et le trafic de transit est une problématique non négligeable.

Le Chemin de Floreyres, la Route de Bellevue et les connections des rues des quartiers sur ces collectrices, constituent le périmètre global.



a. La problématique

Les Routes de Floreyres-Bellevue constituent la colonne vertébrale du secteur. Les rues des quartiers desservant les habitations, présentent toutes des prédispositions à passer en Z30. Les vitesses pratiquées et le trafic de transit constituent deux problèmes dont découle un manque de sécurité pour les piétons et deux-roues. Ces difficultés sont amplifiées par les transports publics qui circulent sur cet axe. Aussi, le recensement des vitesses réalisé en 2008 dans le secteur, montre que le régime correspond à 50 km/h. Il s'agit par conséquent de mettre en œuvre des mesures permettant l'adéquation des vitesses avec le régime de Z30.

Quant à la sécurité générale de la zone, elle dépend fortement des vitesses pratiquées sur les Routes de Floreyres-Bellevue. L'amélioration des visibilité aux débouchés d'accès latéraux, la généralisation de la priorité de droite et la configuration des arrêts des transports publics contribueront à améliorer cette sécurité.

Enfin, conformément au projet d'agglomération, une liaison nord-sud de mobilité douce est prévue au travers du futur Quartier Coteau-Est. Cette liaison fera partie de la Z30. Un franchissement de l'axe CFF est également prévu, pour la mobilité douce, à travers la Z30 existante (Ch. de Sous-Bois et René Auberjonois).

Le cheminement piétonnier passant au travers du site de Bellevue sera également pris en compte (propriété du Canton de Vaud). Les études sont en cours dans le projet relatif au site.

b. Solutions proposées

Objectif de l'étude

La Z30 dans le Quartier Floreyres-Bellevue a pour objectifs :

- la mise en adéquation des vitesses pratiquées avec le régime de vitesse souhaitée ;
- la mise en place de mesures pour dissuader le trafic de transit ;

- la réalisation d'aménagements compatibles avec une circulation des transports publics et le confort de leurs usagers ;
- la réalisation d'aménagements tenant compte de la haute qualité paysagère du site (y.c. en fonction du développement de la parcelle cantonale de Bellevue : home pour personnes âgées, logements protégés, unités d'accueil pour les jeunes et les handicapés).

Les mesures(annexe 3 : *concept de Floreyres-Bellevue et mesures complètes*)

Les mesures planifiées comprennent :

- des adaptations et améliorations des carrefours d'entrée dans le secteur de la Z30 permettant d'emblée la modération de trafic ;
- l'amélioration des continuités piétonnes notamment des trottoirs ;
- la création d'arrêts de bus en chaussée qui ne permettent pas le dépassement ;
- la mise en œuvre systématique de la priorité de droite ;
- la mise à jour de la signalétique ;
- la mise en place d'un stationnement alterné ;
- la prise en considération du cheminement piétonnier sur le site de Bellevue.

Les infrastructures

Au-delà de la problématique de la modération de vitesse, se pose la question des infrastructures. Les aménagements prévus étant importants et dans un terrain complexe, il sera nécessaire de prévoir une forte coordination entre les services communaux. L'objectif sera de compléter ou remplacer, si nécessaire, les infrastructures du type canalisations, alimentation en eau, etc.. Le crédit de réalisation de ces travaux d'infrastructures seront joints au crédit de réalisation de la présente Z30, pour des raisons évidentes d'économie de moyen et de temps.

Coût de l'opération

La Municipalité sollicite un crédit d'étude complémentaire de frs 140'000.- pour finaliser le projet de Floreyres-Bellevue, dont le détail est présenté ci-après.

Descriptifs	Montants TTC	Totaux TTC
Honoraires		95'000
Honoraires urbaniste (projet définitif, direction architecturale)	23'000	
Honoraires ingénieur civils (appel d'offres, devis estimatif sur la base de l'appel d'offres, dossier d'enquête, plan provisoire d'exécution)	57'000	
Honoraires géomètre (plan cadastrale, plan de mise à l'enquête et de mise en conformité)	15'000	
Frais secondaires		35'000
Frais divers (reproduction, maquette, photomontage)	15'000	
Taxes administratives	20'000	
Divers & Imprévus		10'000
Divers & Imprévus (10%)	10'000	
TOTAL		140'000

Charges annuelles

Le crédit d'étude complémentaire sera repris par la suite dans la demande de crédit d'investissement ou amorti sur 5 ans au plus.

Procédure et délais

Les aménagements sont complexes et nombreux. La procédure requiert dans ce cas une mise à l'enquête publique de tous les aménagements et des infrastructures prévues. La publication de la signalisation est également requise. La planification est la suivante :

ETAPES	MESURES ENVISAGEES
Avril 2010	1 Coordination avec les mandataires et les services de la Municipalité.
Juin 2010	2 Elaboration du projet définitif d'aménagement de la Z30.
Juin 2010	3 Elaboration du projet définitif des infrastructures Elaboration et lancement des appels d'offres
août 2010	4 Préparation des documents de la mise à l'enquête publique. Elaboration du devis estimatif sur base de l'appel d'offre
octobre 2010	5 Mise à l'enquête publique
décembre 2010	6 Demande de crédit d'ouvrage au Conseil.
Février-mars 2010	7 Début des travaux sous réserve de la procédure de mise à l'enquête publique et de l'adjudication des travaux.



Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Madame la Présidente, 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 les travaux d'amélioration des zones trente existantes.

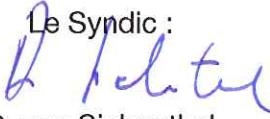
Article 2 : Un crédit d'investissement de frs 274'000.- est accordé à cet effet. La dépense sera financée par la trésorerie générale et imputée sur le compte « amélioration des zones 30 » n° 1303. Elle sera amortie en 30 ans au plus.

Article 3 : La Municipalité est autorisée à entreprendre une étude complémentaire pour établir le projet, l'appel d'offre, le devis estimatif sur base de l'appel d'offre et la mise à l'enquête de la zone 30 dans le Quartier de Floreyres Bellevue.

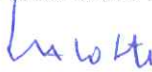
Article 4 Un crédit d'étude complémentaire de frs 140'000.- TTC est accordé à la Municipalité à cet effet. La dépense sera financée par la trésorerie générale et imputée sur le compte « zone 30 Floreyres-Bellevue » n° 9317 puis reprise dans le crédit d'investissement, si le projet est réalisé. Dans le cas contraire, elle sera amortie en 5 ans au plus.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic :


D. von Siebenthal

La Secrétaire :


S. Lacoste

Annexes : Plans

Délégué de la Municipalité : M. Treyvaud