

RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

une demande de crédit d'étude de Fr. 880'000.- pour développer l'étape 1 de la requalification de la Traversée Sud-ouest entre Mujon et Roger-de-Guimps (rues du Cheminet, du Curtil-Maillet, des Bouleaux, d'Orbe entre les deux précédentes et du Midi)

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

La Traversée Sud-ouest (SO) est un axe urbain qui fait l'objet d'une mesure A du projet d'agglomération aggroY. Cet axe s'étend sur près de 2.4 km entre la route de Lausanne et la rue de Chamblon. Il comprend le chemin de la Sallaz, la rue du Midi, la rue Curtil-Maillet, la partie sud de la rue du Cheminet et la rue de Chamblon. La présente demande de crédit porte sur les études nécessaires à l'étape 1 de la requalification de la Traversée SO, entre le Mujon et la rue Roger-de-Guimps. Le projet traite de l'espace-rue, c'est-à-dire qu'il doit améliorer la qualité de vie des habitants, la qualité urbaine de la ville et des quartiers (nuisances contenues, bonne lisibilité, sentiment de bien-être et de sécurité) et la qualité des déplacements pour tous les usagers (sécurité et confort). Il s'inscrit dans la perspective d'un développement à moyen terme d'Yverdon-les-Bains (2020), tout en tenant compte d'un développement à plus long terme où la ville se transformera et s'étendra (densification des quartiers et construction de nouveaux quartiers).

A) De la « petite ceinture » au projet de requalification

Au début du 20^e siècle, la Municipalité ébauche le projet d'une artère parallèle à la rue des Jordils. Cette « petite ceinture », partant du pont sur le Buron, doit emprunter successivement le chemin de la Sallaz, la rue du Midi, la rue du Curtil-Maillet, la rue du Cheminet, puis dès le débouché de celle-ci sur la rue Edouard-Verdan, traverser le Pré Neuf pour rejoindre le carrefour du Bey, au passage à niveau de l'Yverdon – Ste-Croix. C'est ainsi que sont construites à partir de 1921 et 1922, les rues du Midi (tronçon Moulins – Canal Oriental) et du Cheminet (trois étapes jusqu'en 1934), avec un plan d'alignement des constructions pour le raccord Midi – Orbe (constitué aujourd'hui par le pont et rue du Curtil-Maillet).

En 1928, la Ville adopte un plan d'alignement de la rue du Midi jusqu'au Buron et en 1930, elle acquiert la bande de terrain qui permettra plus tard la réalisation du chemin de la Sallaz. En 1933, elle adopte un plan d'alignement des constructions de la « grande artère Lausanne – Neuchâtel dès le pont Tordu au passage à niveau du chemin de fer d'Yverdon – Ste-Croix ». Ce plan permet la construction de la rue du Curtil-Maillet en 1936, du tronçon de la rue du Midi entre le Canal Oriental et la rue du Valentin en 1937 et de la dernière étape de la rue du Cheminet en 1940. Suivent en 1965, la construction du pont du Curtil-Maillet, puis en 1975 l'élargissement du chemin de la Sallaz et en 1976 le prolongement de la rue du Midi en bordure du Buron, ce qui libère la rue du Valentin du trafic de transit.

En 1989, la Municipalité renonce à la réalisation de la chaussée traversant Pré Neuf, qui aurait prolongé la rue du Cheminet jusqu'au carrefour du Bey, et le Conseil communal radie la limite des constructions de la rue Edouard-Verdan à l'avenue de Grandson. En effet, le projet de « grande ceinture » ou « collectrice sud » entre les jonctions sud et ouest de l'autoroute, rend caduc celui de « petite ceinture ». Dans les années 70, l'option avait été prise d'abrèger la petite ceinture en la faisant bifurquer sur la rue de Chamblon pour rejoindre la rue de Neuchâtel. C'est ce tracé qu'emprunte la Traversée SO. En outre, le contournement de l'agglomération par l'autoroute est privilégié en lieu et place d'une voie rapide (collectrice sud) qui doublerait l'autoroute et rapprocherait les nuisances des quartiers d'habitation.

B) Requalification de la Traversée SO : l'esprit du projet

La Traversée SO est l'un des 4 axes structurants de l'agglomération :

1. Traversée SO.
2. Accès Nord (av. de Grandson).
3. Traversée Nord-est (rue de l'Industrie et av. des Sports).
4. Traversée Centre (rue des Remparts et rue de Neuchâtel).

Entre 2009 et 2010, la Traversée SO a fait l'objet d'une étude pour sa requalification, avec comme objectifs :

- d'aménager des séquences et des « événements » urbains et paysagers mettant en valeur les qualités du site ;
- de minimiser les nuisances avec un écoulement à vitesse modérée et homogène des véhicules ;
- de donner la priorité dans les aménagements à la mobilité douce et aux transports publics ;
- d'assurer la continuité des itinéraires cyclables et d'améliorer le confort et la sécurité, notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
- de garantir un écoulement fluide et sans entrave des bus ;
- de prévoir des arrêts sur des lieux bien situés et facilement accessibles ;
- de canaliser le trafic sur la Traversée SO en évitant le transit d'agglomération dans les quartiers ;
- de plafonner la charge de trafic à 10-12'000 véh./j à long terme par une gestion adéquate des accès, en particulier à la sortie du Parc scientifique et technologique (PST) ;
- à moyen-long terme, de prévoir la construction d'un nouveau passage inférieur CFF pour relier directement les quartiers sud à la jonction autoroutière via le PST, en fonction du développement de ce dernier et de l'évolution générale du trafic.

La Traversée SO s'étend sur près de 2.4 km et traverse des quartiers de natures très diverses : villas urbaines au nord, quartiers denses du centre-ville entre Thièle et Oriental avec quelques franges de faible densité, grands ensembles locatifs vers Pierre-de-Savoie, puis PST au sud.

Le concept général pour le réaménagement de la Traversée SO figure en annexe 2. Ce document sert de guide au projet définitif, lequel pourrait toutefois s'en distancier selon l'évolution du projet.

C) Requalification de la Traversée SO : maîtriser l'augmentation du trafic

Les charges de trafic actuelles sont moyennes à élevées au nord (6-16'000 véh./j) et plutôt moyennes au sud (6-10'000 véh./j). Avec le développement du sud de la ville, elles devraient augmenter à l'horizon 2020. D'après les modélisations conduites à ce jour, cette augmentation peut toutefois être fortement contenue (+1000 à 2000 véh./j en moyenne sur l'axe), si on réalise le passage inférieur CFF entre le PST et la rue de Graveline à l'horizon 2020. Ce passage donnera en effet un accès direct depuis la jonction autoroutière aux quartiers sud de la ville sans plus passer par la Traversée SO. Le premier tronçon de cette nouvelle rue (Graveline – Kiener) a été mis à l'enquête publique récemment et fera l'objet d'un préavis cet année.

Quand au transit à travers la ville, il devrait se reporter progressivement sur l'autoroute, au fur et à mesure de la réalisation des mesures du projet d'agglomération, la Traversée centre notamment.

La Traversée SO restera donc un axe important de l'agglomération, mais on y circulera à vitesse modérée (50 km/h) et l'espace-rue sera plus convivial et plus sûr. Ainsi, le nouveau passage inférieur du chemin de la Sallaz constitue une première intervention qualitative pour améliorer la Traversée SO. Ce projet, achevé en juin 2011, désenclave le site de Champ-Lovats et le PST pour les piétons et les cyclistes, sans pour autant entraver la fluidité du trafic automobile.

Pour poursuivre sur cette voie, la Municipalité propose de réaliser l'étape 1 de la requalification de la Traversée SO entre le canal du Mujon et la rue Roger-de-Guimps.

D) Etape 1 : du Mujon à Roger-de-Guimps

La requalification de la Traversée SO est une mesure A du projet d'agglomération (mesure prioritaire). Elle est subventionnée par la Confédération pour Fr. 1.2 million sur un coût de travaux évalué à Fr. 18 millions +/- 30%, y compris le renouvellement des infrastructures souterraines.

La requalification de la Traversée SO est donc un projet de longue haleine. La Municipalité propose de commencer par une première étape (annexe 1) :

du Mujon à la rue Roger-de-Guimps

La rue d'Orbe entre Curtil-Maillet et Bouleaux, ainsi que les rues Curtil-Maillet et Bouleaux sont comprises dans cette étape.

E) Contenu des mandats et organisation du projet

Les mandats comprennent les phases SIA suivantes :

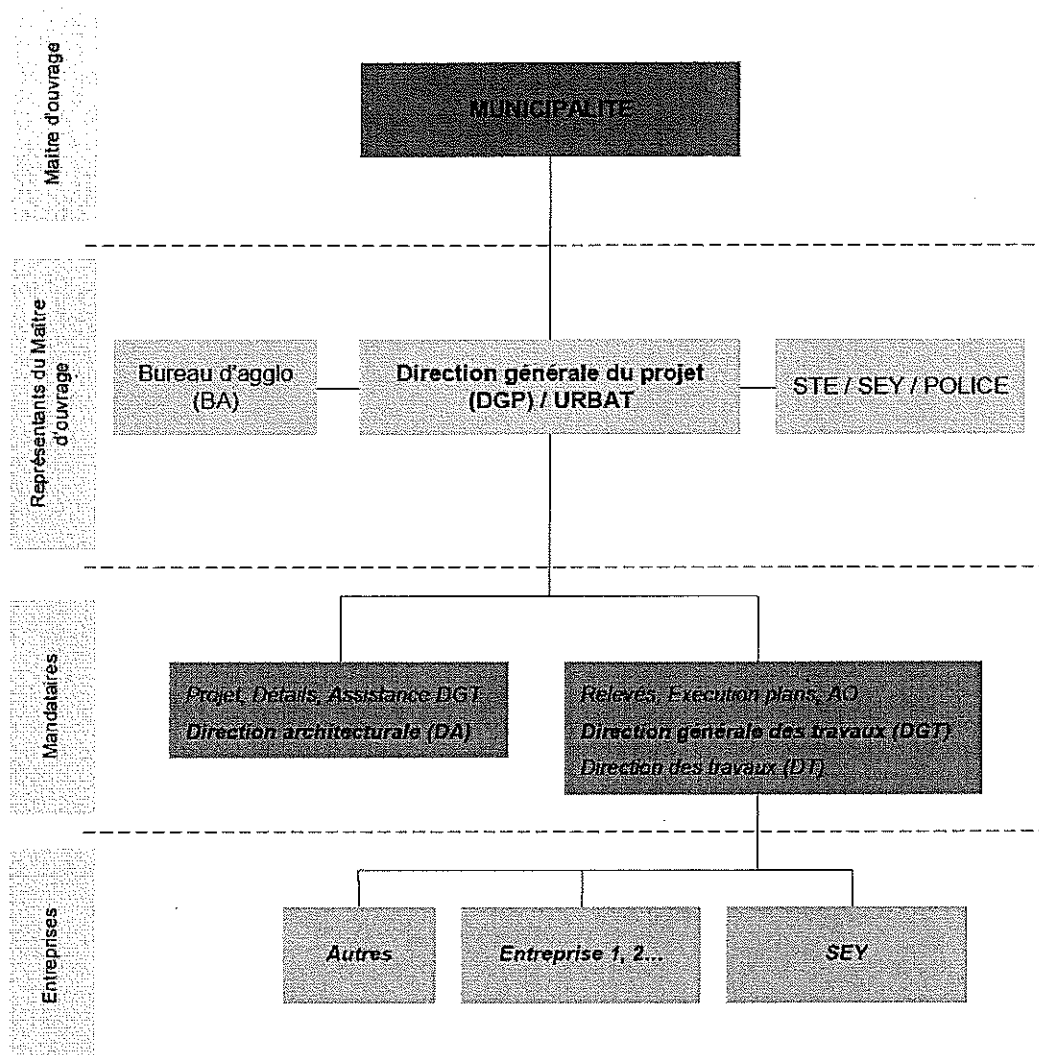
- Projet d'ouvrage
- Demande d'autorisation
- Appel d'offres aux entreprises

Ils sont répartis en fonction des compétences nécessaires :

- Direction générale du projet (DGP)
- Direction générale des travaux (DGT) et Direction des travaux (DT)
- Direction architecturale et Assistance à DGT

L'étude suppose une équipe constituée d'un mandataire pilote, qui assiste le Service de l'urbanisme et des bâtiments (URBAT), d'un groupement responsable de la conception (espace public, paysage et lumière) et d'un ingénieur civil chargé de la direction des travaux.

Les services partenaires, STE et SEY pour les aspects infrastructures et lumière, ainsi que Police pour les aspects circulation, seront étroitement associés à l'étude, ainsi qu'au chantier.



F) Programmation, coût, financement et procédure

La réalisation des mesures prioritaires du projet d'agglomération est prévue sur une dizaine d'années, entre 2011 et 2020. La requalification de la Traversée SO est déterminante pour la suite du programme. En effet, la Confédération tient compte du degré de réalisation des mesures prioritaires dans son évaluation périodique du projet d'agglomération. Or de cette évaluation dépendra le taux de subventionnement des mesures qui figurent en priorité B et C.

Coût de l'étape 1 (+/- 30%) :

Total HT	Superstructure	Infrastructure (GC pour EU/EC)	Infrastructure (GC pour eau-gaz-électr.)
6'500'000.-	3'500'000.-	2'570'000.-	430'000.-

Coût des études :

Descriptifs	Montants TTC	Totaux TTC
Du Projet jusqu'à l'Appel d'offres		790'000
DGP	70'000	
DGT	430'000	
DA et Assistance à DGT	250'000	
Communication	40'000	
Divers et imprévus arrondi (10%)	79'000	79'000
Frais	7'000	7'000
TOTAL arrondi		880'000

DGP = Direction générale du projet
DGT = Direction générale des travaux
DA = Direction architecturale et Assistance à DGT

Les charges d'exploitation se limiteront aux frais d'intérêts du capital investi (Fr. 13'300.-) et aux amortissements (Fr. 176'000.-) dans le cas où le crédit d'étude ne serait pas réalisé.

Financement :

Un montant de Fr. 20.5 millions est prévu au plan des investissements 2011-2015, à raison de Fr. 500'000.- en 2011, puis de Fr. 4 millions par an dès 2012. Comme expliqué ci-dessus, cette mesure aggro est subventionnée par la Confédération pour Fr. 1.2 million.

Planning prévisionnel :

Projet	dès septembre 2011
Crédit d'ouvrage	janvier 2013
Réalisation	dès avril 2013
Réception de l'ouvrage	octobre 2014

Procédure :

Les ouvrages seront mis à l'enquête selon la procédure de la loi sur les routes (LR) et de la loi sur l'expropriation (LE). Dans la mesure du possible, les procédures seront menées simultanément.

Pour les attributions de marchés et de mandats, l'accord intercantonal sur les marchés publics (AIMP) et la loi cantonale sur les marchés publics (LVMP) ont été et seront rigoureusement appliqués, dans le respect des seuils d'adjudication en vigueur.

G) Information et concertation

L'information et la concertation avec les habitants concernés font partie du projet et sont intégrées aux mandats. Elles feront l'objet d'un suivi attentif par la Municipalité et par le service pilote.

H) Boussole 21

Il s'agit de la première étape pour la requalification de la traversée Sud-Ouest entre Mujon et Roger-de-Guimps.

Le projet est en adéquation avec la stratégie de développement du centre-ville et le projet d'agglomération. La mesure doit améliorer tant la qualité de vie des habitants que la qualité urbanistique de la ville et des quartiers. Elle s'inscrit dans la perspective d'un développement à plus long terme où la ville se transformera et s'étendra.

Sous l'angle économique, le tableau est nuancé dans la mesure où sa valeur ajoutée est difficilement évaluable à court terme. Il s'inscrit dans une politique publique de développement de la ville dont la charge financière appartient essentiellement à cette dernière. Le financement du projet lui-même présente une bonne visibilité dans la mesure où il constitue la première étape d'un projet global dont le coût est connu et l'investissement planifié.

Sous l'angle environnemental, le projet constitue une étape importante de la politique de mobilité durable consistant à réduire les émissions de gaz et de poussière fines, tout en augmentant la qualité des espaces publics par des aires paysagères appropriées.

Sous l'angle social, l'amélioration des espaces publics, la maîtrise du trafic automobile et la planification du développement urbain contribuent à faciliter l'intégration et la cohésion sociales.



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 développer l'étape 1 de la requalification de la Traversée SO, entre Mujon et Roger-de-Guimps.
- Article 2.- : Un crédit d'étude de Fr. 880'000.- lui est accordé à cet effet.
- Article 3.- : La dépense sera financée par la trésorerie générale et imputée sur le compte no 9405 "Etape 1_Traversée Sus Ouest". Elle sera reprise dans le crédit d'investissement si le projet est réalisé. Dans le cas contraire, elle sera amortie en 5 ans au plus.

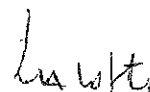
AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic



D. von Siebenthal

La Secrétaire

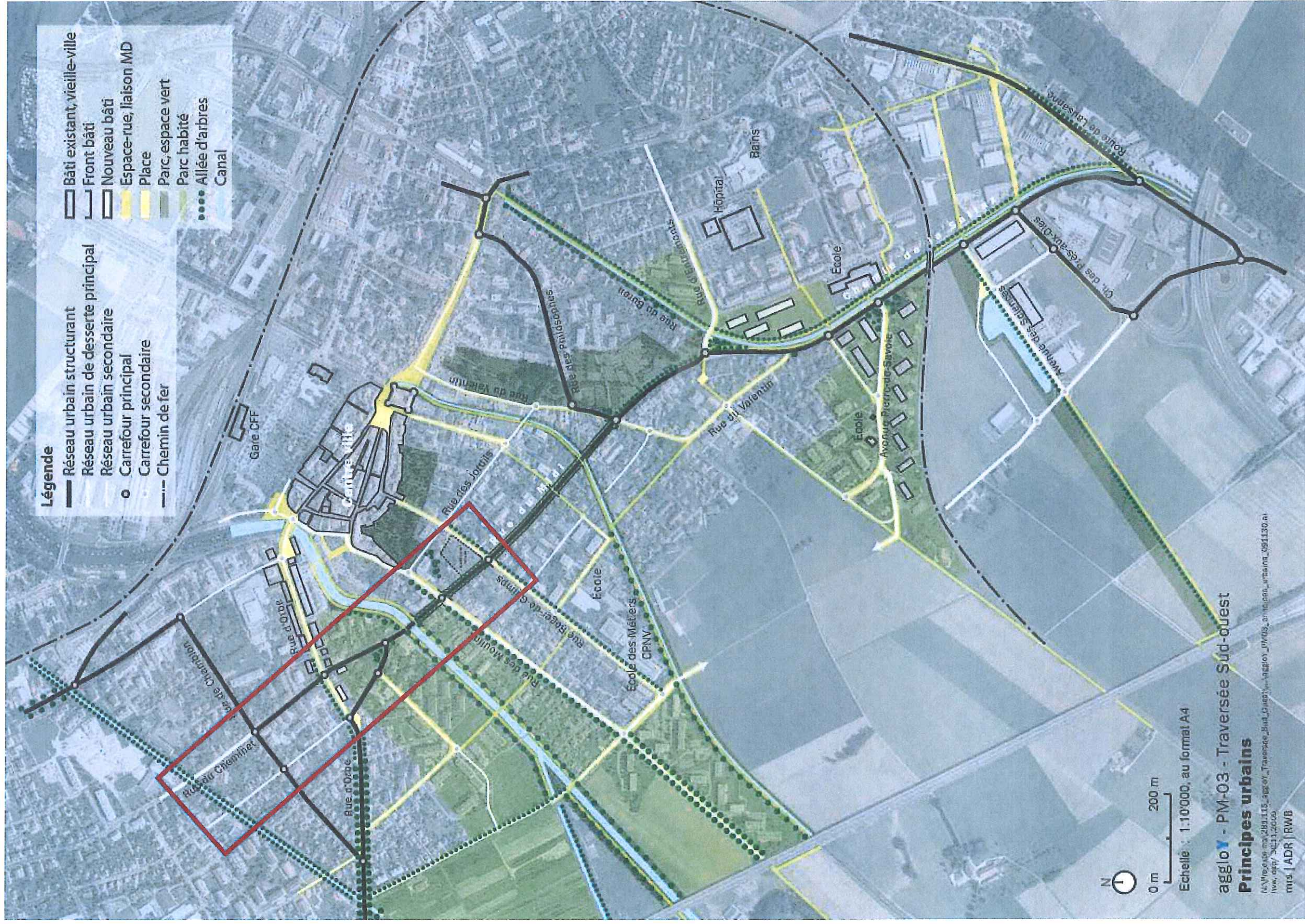


S. Lacoste

- Annexe 1 : Traversée SO et périmètre de l'étape 1
Annexe 2 : Séquences et événements urbains et paysagers

Déléguée de la Municipalité : Mme Marianne Savary

ANNEXE 1 : TRAVERSEE SO ET PERIMETRE DE L'ETAPE 1 (ROUGE)



ÉVÉNEMENT ORBE - CHEMINET

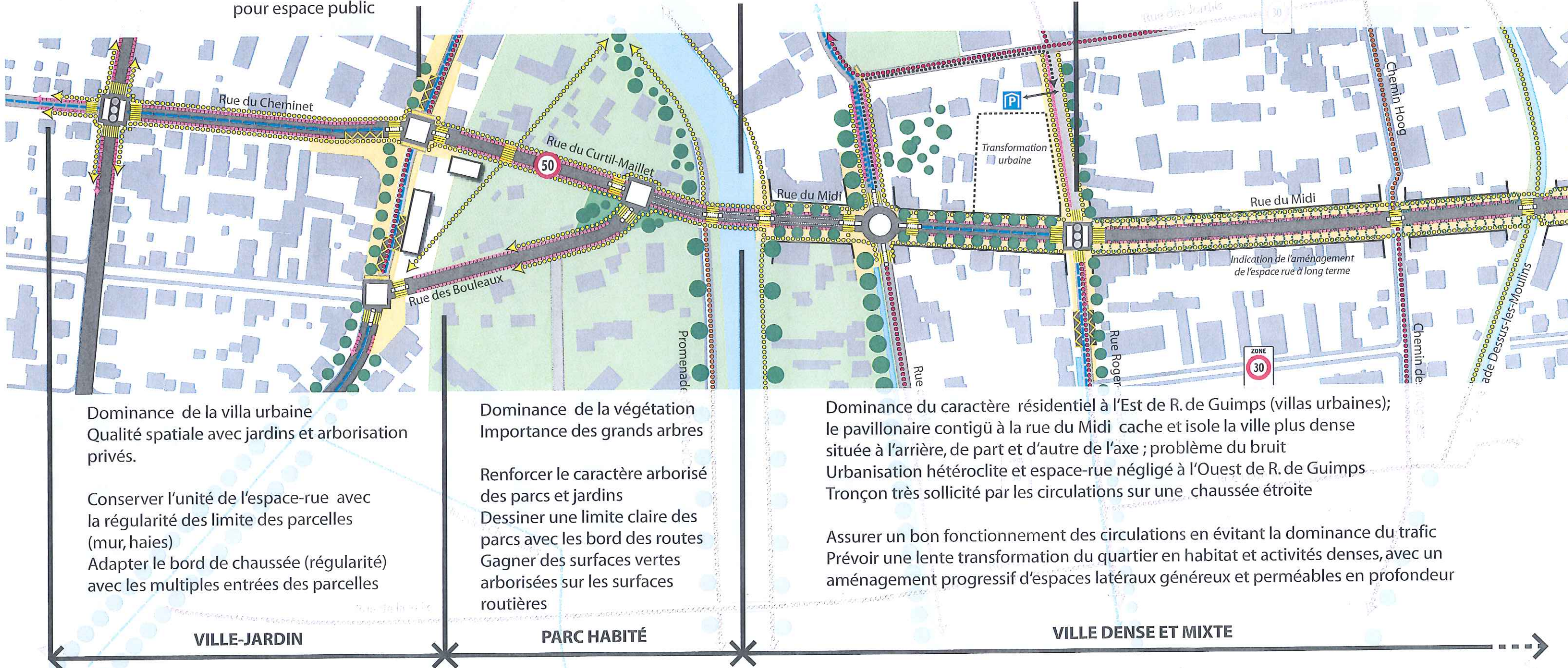
Axe MD + bus en direction du centre-ville (Bel-Air)
Rue mixte à niveau, carrefour avec activités,
micro-centralité, réduction dimension carrefour
pour espace public

ÉVÉNEMENT MIDI - THIÈLE

Traversées piétonnes sécurisées
de part et d'autre du pont
Continuités directes aménagées

ÉVÉNEMENT MIDI - ROGERS-DE-GUIMPS

Traversée piétonne majeure vers le centre ville
et les écoles, arrêts des bus, élargissement des
espaces publics, continuité du mail



PR 11.19PR



0 m 50 m
Echelle : 1:2'500

aggloY - PM-03 - Traversée Sud-ouest
Séquences et événements urbains et paysagers
1. Rue du Curtil-Maillet et Rue du Midi

N:\Projet\ms\281.115_aggloY_Traversee_Sud_Ouest\...aggloY_PM03_conceptl_séquences_30.11.2009
ms_dop/ 30.11.2009
mrs I ADR I RWB