

RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

une demande de crédit d'étude de Fr. 1'700'000.- pour la réalisation de la route de contournement et les ressources en personnel y relatif pour 2014 -2015

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

La population yverdonnoise s'est prononcée, le 25 novembre 2012, pour l'initiative « Stop aux bouchons », mandatant du même coup la Municipalité pour la réalisation d'une route communale de contournement limitée à 50 km/h, au sud-ouest de la ville. Dès lors, un travail intensif a été accompli par l'Exécutif et ses services pour empoigner un dossier plus complexe que la formulation du texte de l'initiative ne pourrait le faire penser.

Il s'agit donc ici de vous présenter le fruit de l'analyse effectuée, pour délimiter le périmètre du projet, définir l'organisation nécessaire à sa réalisation et solliciter les moyens financiers pour un premier crédit d'étude, d'un montant de Fr. 1'691'000.-, incluant le personnel nécessaire sur les deux prochaines années, lequel permet d'initier le processus de réalisation, au sens de l'article 106o, al.4 de la Loi sur l'exercice des droits politiques¹, stipulant :

4 Si l'initiative est acceptée par le peuple, le conseil général ou communal est tenu, en respectant les intentions des initiants, de prendre dans les quinze mois qui suivent la votation les décisions utiles à sa mise en œuvre; ce délai peut être prolongé de six mois au plus par une décision du conseil général ou communal.

I. Un projet complexe

La route de contournement devrait permettre de remplacer la fonction de la grande ceinture entre la sortie Yverdon Sud, où le Parc scientifique et technologique se situe, et la sortie Yverdon Ouest, vers le secteur d'En Chamard, en reprenant partiellement le tracé d'origine, au sud et en remontant en direction de Treycovagnes, au Nord, pour longer le viaduc autoroutier. La zone centrale, entre la rue des Moulins et la chaussée de Treycovagnes emprunterait la rue Kiener selon la plaquette des initiants (voir annexe 1).

Il est important à ce stade de mettre en lumière que la problématique de la route de contournement ne peut se limiter à la construction d'un tronçon sur Yverdon Sud. Et ce, pour plusieurs motifs :

- 1) la définition même du terme « contournement » : « contourner » suppose dans l'une de ses acceptions « *Faire le tour de (pour éviter, pour ne pas pénétrer dans)* »². En l'occurrence cela suppose un contournement de la ville du Sud à l'Ouest et donc de

¹ Loi sur l'exercice des droits politiques, révision entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1990, révisée en 2013 – RSV 160 -1

² Centre nationale de ressources textuelles et lexicales site web <http://www.cnrtl.fr/definition/contourner>

prendre en considération l'intégralité d'un tracé pour le rendre conforme aux objectifs recherchés, offrir une fluidité dans un parcours à 50km/h, sur le pourtour de la ville (« ne pas pénétrer dans ») ;

- 2) un deuxième objectif ressort de l'argumentaire et du schéma des initiants, même s'il semble à certains égards antinomiques avec la notion d'évitement : il s'agit d'une route de « desserte » qui « irrigue en peigne » les quartiers. Cela suppose donc d'offrir tout au long du parcours une compatibilité et une cohérence entre la route qui contourne et ses dessertes.

C'est donc un projet global et cohérent qui doit être présenté, sachant que l'étude et la construction de chaque tronçon doivent comporter une étude d'impact en termes environnementaux et de trafic, sur l'ensemble du réseau. Chaque infrastructure routière, nouvelle ou réaménagée, entraîne dans « un jeu de dominos » des répercussions sur l'ensemble du réseau et nécessite d'adapter l'ensemble des autres tronçons.

Cette conception globale est la première source de complexité du projet. La deuxième, tient à la multitude de projets en cours, de nature différente, qui émaille le tracé supposé de la route:

- a) la route de desserte du centre sportif aux Iles, dont le préavis en vue de l'obtention d'un crédit d'ouvrage, a été retiré à fin 2012, dans l'attente des résultats de la votation sur le projet de route de contournement, afin d'intégrer, le cas échéant, dans sa configuration les contraintes nouvelles, liées à cette dernière ;
- b) le projet de plan de quartier « Les Parties », qui a fait l'objet d'un crédit d'études le 7 octobre 2010, de Fr. 670'000.- (PR10.26PR), et qui prévoit de nouveaux développements sur 11.5 ha, avec un potentiel de 600 habitants et de 900 emplois. Il s'agit là d'un point névralgique de la future route de contournement, dans la mesure où ce secteur (*entre l'avenue Kiener et le viaduc de l'autoroute*) constitue l'interface ou le point de connexion entre les secteurs sud et ouest de la ville ;
- c) le secteur Chamard-Chatelard est traité dans le cadre des modules d'agglôY.

La question qui se pose ici est celle de la coordination, de la synchronisation et de la compatibilité des projets entre eux. Dans quelle mesure la géométrie des projets en cours est-elle influencée par cette nouvelle donne et inversement, dans quelle mesure la route de contournement devra-t-elle prendre en compte les besoins d'urbanisation ?

Finalement, mentionnons une troisième source de complexité : le parcours présumé à ce jour comporte de multiples aspects fonciers, dont la ville n'est que partiellement maître. Il lui faudra obtenir l'accord de propriétaires, sur la base de négociations et/ou de démarches d'expropriation.

C'est l'ensemble de ces réflexions qui a conduit la Municipalité et le service qui pilote le projet, le service travaux et environnement, à choisir une structure de projet particulière, ainsi qu'une méthodologie de travail qui permette d'aborder cette complexité.

II. L'organisation de projet

1) l'organigramme

Ce projet nécessite une mobilisation de tous les instants, et en Municipalité et dans les services de l'administration. Il a donc été décidé en début d'année de constituer *un groupe de pilotage*. Quatre municipaux le composent : le Syndic, M. D. von Siebenthal, en assure la présidence, soutenu par Mmes les Municipales Capt et Savary et M. le municipal, M.-A.

Burkhard. Il est assisté dans ses séances par le chef du service travaux et environnement, retenu pour superviser l'ensemble de l'opération et donc assurer la direction de projet (Dirpo).

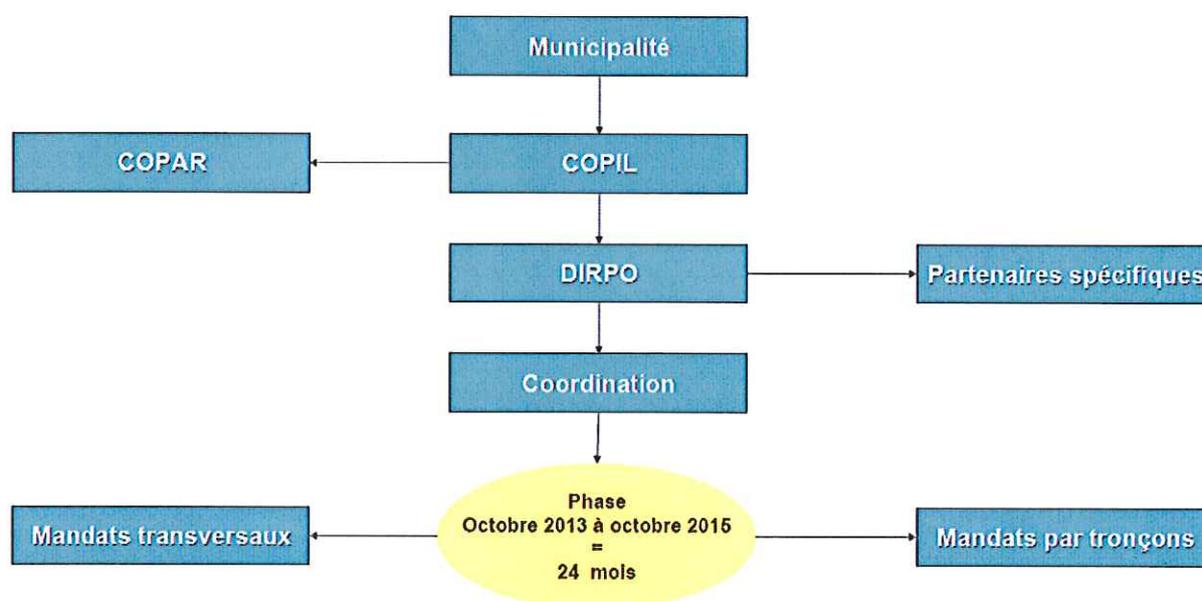
La direction de projet elle-même comprendra, outre les services techniques internes concernés, un chef de projet et un assistant technique, pour coordonner l'ensemble des mandats et les différentes phases de réalisation.

Par ailleurs, la Municipalité entend bien travailler en intégrant les riverains du tracé, au travers des associations de quartiers, ainsi que les différents groupes d'intérêts qui pourront se prévaloir, à un moment ou à un autre des différentes procédures, de la défense de telle ou telle catégorie d'usagers de la route (*Comité des partenaires ou Copar*).

Pour terminer, il faudra compter sur des ingénieurs conseil et un BAMO (*Bureau d'Appui au Maître de l'Ouvrage*). Ils assureront les pré-études spécifiques dans les domaines de l'urbanisme, de la gestion des eaux et du génie rural, du trafic, de l'environnement et la planification générale. Ces bureaux devront également dresser les cahiers des charges pour les mises au concours des mandats de spécialistes affectés à un secteur ou un lot, en complément des mandats d'ingénieurs civils qui auront le rôle de mandataire principal.



Route de contournement
Principe de fonctionnement décisionnel et organisationnel
 Ville d'Yverdon-les-Bains & Commune de Montagny



2) La méthode de travail

Afin de pouvoir analyser la route de contournement dans son ensemble, et ne pas se laisser immobiliser par la complexité démontrée ci-dessus, et afin de pouvoir faire avancer le projet en fonction de l'aboutissement des études et des négociations, le périmètre de l'étude a été divisé en trois secteurs : le Secteur Sud : allant du PST à la Rue des Moulins, ou l'accès Sud de la ville ; le Secteur Centre : de la rue des Moulins jusqu'à la Chaussée de Treycovagnes ; et le Secteur Ouest : courant de la Chaussée de Treycovagnes jusqu'à la Route de Ste Croix.

Les points névralgiques ou « bloquants » connus à ce jour, ou qui émergeront en cours d'étude dicteront le rythme d'avancement des trois secteurs, sachant qu'à ce jour, c'est

bien le secteur sud sur lequel le travail peut démarrer le plus rapidement en s'appuyant sur le dossier de projet définitif déjà existant et datant de 2006.

Le découpage du projet par secteur devrait permettre de toujours pouvoir avancer sur un tronçon pendant que les négociations ou les consultations se font pour lever les écueils sur un secteur plus problématique.

Si le « corridor » de la route, pour l'avenue des Trois-Lacs, est délimité entre l'autoroute et les alignements réservés, selon le plan approuvé par le canton en 2011, anciennement collectrice Sud, cela ne préjuge que partiellement du tracé exact, sachant que la ville s'est développée depuis et que des contraintes techniques, foncières et financières obligent à considérer un ensemble de variantes.

Chaque secteur fera donc l'objet, à l'interne, d'une analyse multicritères sur les faisceaux de variantes possibles. La grille des critères comprendra les éléments suivants : l'alignement, la zone d'affectation, les difficultés techniques, les coûts, la compatibilité urbanistique, les questions foncières, et la fonctionnalité de la route dans le contexte spécifique du secteur concerné.

Grille multicritères d'analyse des faisceaux de variantes

SECTEUR SUD				SECTEUR CENTRE				SECTEUR OUEST			
	Variante 1	Variante 2	Variante 3		Variante 1	Variante 2	Variante 3		Variante 1	Variante 2	Variante 3
Alignement				Alignement				Alignement			
Zone selon PGA				Zone selon PGA				Zone selon PGA			
Difficultés techniques				Difficultés techniques				Difficultés techniques			
Coûts				Coûts				Coûts			
Compatibilité urbanistiques				Compatibilité urbanistiques				Compatibilité urbanistiques			
Foncière				Foncière				Foncière			
Fonctionnalité				Fonctionnalité				Fonctionnalité			
	Excellent	Moyen	Mauvais		Excellent	Moyen	Mauvais		Excellent	Moyen	Mauvais
Évaluation globale				Évaluation globale				Évaluation globale			

3) Processus de conduite du projet

Un projet de construction ou d'aménagement suit un parcours obligé qui conduit de l'étude de faisabilité, à la mise à l'enquête en passant par l'avant-projet et le projet définitif.

Sur la base de la validation du tracé ou des options encore ouvertes sur chaque secteur, des mandats seront attribués pour mener les projets qui seront subdivisés en lots (transversal et par secteurs) pour permettre un avancement simultané sur l'ensemble du tracé. Il s'agira donc :

- d'entreprendre les études de faisabilité pour confirmer le(s) tracé(s) ;
- de dresser les avant-projets ;
- de suivre les procédures d'examen préalable, de consultations ;
- de mettre en place des cahiers des charges pour les phases de projet définitif ;
- de mettre à l'enquête et d'élaborer le projet d'exécution.

L'ensemble de ces mandataires seront placés sous la responsabilité du chef de projet rattaché au service pilote. Les compétences techniques et relationnelles seront prépondérantes pour pouvoir travailler efficacement à tous les niveaux de l'organigramme.

III. Les premiers choix

A. Les phases d'études

Afin de pouvoir débiter rapidement, un premier crédit est nécessaire pour étudier selon les phases SIA, les différents secteurs.

Deux options s'ouvriraient pour la prise en charge de la première phase d'études : confier l'intégralité des analyses, pour les 3 tronçons à des mandataires externes ou profiter de l'expertise déjà acquise au travers d'autres mandats en cours, pour étendre certains mandats et conserver à l'interne la gestion du tronçon Sud de la route de contournement.

Pour des raisons de coût et d'efficacité, la Municipalité a retenu la 2^{ème} option.

- 1) Le service travaux et environnement conduira le projet de réalisation du tronçon Sud, avec l'aide des mandataires pour la rédaction des cahiers des charges, les études de faisabilité et l'établissement des avants projets et projets définitifs. Les montants demandés permettront d'aller jusqu'à la phase de mise à l'enquête et d'adjudication des travaux. Sur cette base un crédit d'ouvrage sera sollicité.
- 2) Pour les tronçons Centre et Ouest, les études d'intégration de la route de contournement seront traitées par les mandataires du Mandat d'Etudes Parallèles (Aux Parties) et les mandataires du secteur En Chamard-Chatelard pour le secteur Ouest. Leur financement s'effectuera en utilisant les crédits en cours.

Les montants demandés ici concernent les mandats transversaux inventoriés ci-dessous, et permettront d'aller jusqu'au dépôt de l'avant-projet.

Certains mandats auront donc un caractère transversal aux trois tronçons. Il s'agit en particulier de:

- l'étude de trafic globale comprenant aussi l'effet (y compris délestage) des réalisations partielles des tronçons, ainsi que des effets sur les jonctions autoroutières Yverdon Sud et Yverdon Ouest ;
- d'une étude de la planification globale de la réalisation des travaux, permettant de retenir un phasage des travaux compatible avec la gestion de la circulation en ville ;
- d'une étude environnementale des impacts de la réalisation de l'ensemble du contournement ;
- d'une évaluation urbanistique et des réflexions sur l'aménagement des zones comprises entre la route de contournement et la limite du périmètre construit actuel ;
- d'une étude paysagère.

Dans tous les cas, la route de contournement devra s'insérer dans le concept final du projet d'agglomération.

Le tableau détaillé des prestations, pour chaque secteur est résumé à l'annexe I

B. Une première phase de réalisation

La Municipalité, au travers du groupe de pilotage qu'elle a mis en place, a rencontré le comité des initiants en mars 2013 et fait part de son intention de marquer sa volonté d'avancer sur la voie de la réalisation de la route de contournement, par un premier geste

fort, la réactivation du projet de construction de l'accès aux Isles, présenté en automne dernier au Conseil communal et retiré à quelques semaines de la votation (PR12.25PR).

Il s'agit de la route d'accès aux Isles, mais surtout d'un tronçon de l'avenue dite des Trois-Lacs, entre les km 1'500 et 1'900. Ce tronçon pourrait constituer à terme, l'un des éléments du tronçon sud de la route de contournement.

La gageure en la matière a été d'examiner avec les responsables cantonaux du service des routes, dans quelle mesure le projet pouvait être adapté, sans passer par une nouvelle mise à l'enquête, qui aurait exigé de nouvelles études, un nouveau projet et donc deux ans de procédures.

Le défi est également de rester fidèle aux engagements pris, dans la configuration générale du projet et la régulation de vitesse, telle qu'annoncée, tout en ménageant l'avenir et l'intégration de ce tronçon dans le tracé futur possible de la route de contournement. Le préavis vous est transmis en parallèle, vous donnant les indications sur les choix effectués.

IV. Les ressources nécessaires

1) Ressources en personnel

Il s'agit de distinguer ici les besoins techniques des besoins administratifs liés à un projet qui s'étalera inévitablement sur plusieurs années, si l'on admet la vision globale expliquée ici. Les coûts sont ici comptés pour deux ans, correspondant à la planification de cette première phase 2014-2015.

Pour les besoins techniques, nous avons d'ores et déjà mentionné le poste de chef de projet et celui d'un assistant technique (dessinateur). Les démarches sont en cours, compte tenu des difficultés à trouver sur le marché du travail de telles ressources, mais les engagements ne seront validés que lors de l'octroi du présent crédit d'études. Il n'est pas exclu de devoir renoncer à un engagement à l'interne au profit d'un bureau d'ingénieurs qui mettrait à notre disposition un chargé de missions, à un pourcentage à définir.

Dans l'attente du crédit d'étude, un montant de Fr 40'000.- a été attribué par la Municipalité, sur le compte 400.3180 (Prestations tiers) pour dresser les cahiers des charges des premiers appels d'offres (ingénieur trafic, ingénieur civil, géomaticien).

Pour les besoins administratifs, il s'agira d'augmenter la dotation actuelle du secrétariat du service travaux et environnement (+20%), pour assurer les divers courriers, rapports, tâches administratives et gestion.

Poste	Salaire annuel (*13 mois)	Charges salariales
Chef de projet (100%)	Fr. 107'103.-	Fr. 26'775.-
Assistant technique (100%)	Fr. 78'147.-	Fr. 19'536.-
Secrétaire 20%	Fr. 15'629.-	Fr. 3'907.-
Coût pour 2 ans	Fr. 401'758.-	Fr. 100'436.-
Coût total du personnel pour 2 ans	Fr. 502'194.-	

V. Le financement

1) Estimation du coût global de l'ouvrage

L'estimation du coût total de l'opération (trois tronçons), qui sert de référence à l'évaluation des honoraires a été faite sur la base d'études antérieures sur les ouvrages suivants :

- Etudes 1999 de RSA sur le tronçon Sciences-Moulins, devis réactualisé en 2006 ;
- Etudes 2006 de Burri&Pavid sur le tronçon Moulins-route de Sainte-Croix, devis établis en 2006 ;
- Etudes 2101 de PGRA pour la liaison Roger-de-Guimps – Graveline, mise à l'enquête et appels d'offres entreprises ;
- Etude de faisabilité 2012 de PGRA pour la liaison Treycovagnes-Chamard.

Les tronçons et tracés pris en considération l'ont été sur la base des éléments suivants :

Découvertes - Moulins (km 890 à 2'020, longueur 1'130 m)	Moulin - Chaussée de Treycovagnes (km 2'020 à 3'040, longueur 1'020 m)	Chaussée de Treycovagnes – Chamard (km 3'040 à 4'230 longueur 1'190 m)
- présence d'un passage en trémie ³ sous la ligne ferroviaire.	- le tracé n'est pas encore défini et doit faire l'objet d'analyse de variantes	- le tracé depuis la chaussée de Treycovagnes direction Chamard peut être effectué sous l'autoroute ou à proximité (côté Marais).
- aménagement d'un carrefour à niveau (chemins des Roseyres et Graveline) - passage sur canal Oriental., rue Roger-de-Guimps	- l'étude pourrait aboutir à deux phases de réalisation, à savoir l'usage des chaussées à court terme (10 ans), puis un nouveau tracé dans le quartier des Parties à moyen terme.	- la liaison au réseau existant devra faire également l'objet d'une étude de variante (carrefour sortie autoroute ou Edouard Verdand).
- un tracé reprenant le projet prêt à être réalisé entre Graveline et Roger-de-Guimps.	- le devis établi reprend une adaptation des chaussées existantes (avenue de Kiener et chaussée de Treycovagnes).	- ce tracé emprunte une seconde commune territoriale.
		- le devis reprend l'étude de faisabilité de PGRA (2012).
		- le nombre d'acteurs impliqués nécessite un temps plus important pour les prises de décisions.

³ **Passage en trémie** : en matière d'urbanisme, signifie tranchée d'accès à un passage inférieur ou à un tunnel permettant la transition entre la surface et une partie souterraine. <http://www.cnrtl.fr/definition/trémie>

Devis en kF / Tronçon	Sud	Centre	Ouest	Total
1 Travaux	18'510	4'860	6'050	29'420
2 Divers (10 %)	1'850	485	605	2'940
3 Acquisition / perte d'exploitation	500	500	500	1'500
4 Amélioration réseau perpendiculaire	2'500	200	1'000	3'700
5 Déplacement réseaux existants	1'330	1'330	1'330	3'990
6 Mesures environnementales				0
7 - compensation	660	660	660	1'980
8 - protection	660	660	660	1'980
9 Construction de réseaux souterrains	estimatif non additionné			4'000
10 Requalification petite ceinture actuelle	non estimé			-
Sous-total	26'010	8'695	10'805	45'510
11 Honoraires 15 %	3'900	1'305	1'620	6'825
Total	29'910	10'000	12'425	52'335
12 Longueur en m'	1'130	1'020	1'190	3'340
13 Prix en CHF au m'	26'500	9'800	10'500	15'700

2) Impact sur les finances communales

L'évaluation a laissé perplexes la Municipalité et le chef du service des finances. Le coût de l'ouvrage dans son ensemble, chiffré sur la base des études antérieures, est conforme aux prévisions annoncées par la Municipalité, lors de la campagne, en réponse aux initiants (chiffre annoncé 50 millions, contre 15 millions). Même en ignorant les secteurs centre et ouest, ce qui ne peut se concevoir, le tronçon Sud, tel qu'il est délimité, atteint les *30 millions de francs*, sans que ne soient intégrés les coûts d'un remplacement éventuel des infrastructures.

Cette dépense supplémentaire devrait s'étaler sur trois ans environ (2016 -2017 -2018).

Le tableau ci-dessous rappelle les montants des investissements communiqués en fin d'année 2012.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Montant investissements en milliers	45'119	48'028	36'240	46'920	49'000	49'375

A titre d'information, et par souci de transparence, la Municipalité communique ci-dessous les montants révisés, suite aux séances de travail périodiques organisées avec ses services, afin d'actualiser le plan des investissements, en fonction de l'état d'avancement des projets, du dégagement de besoins nouveaux ou de la renonciation à certains autres.

Le tableau ci-dessous reflète l'état actuel des réflexions, incluant les montants nécessaires à la réalisation de la route de contournement.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Montant investissements en milliers	21'000	45'000	36'000	82'000	73'000	77'000

Avec les investissements envisagés, la dette dépasserait les 300 millions, dès 2016, pour atteindre les 400 millions en 2018 (rappelons que le plafond pour la législature est fixé à Fr. 263 millions). De plus, avec les charges liées à ces différents projets, la marge d'autofinancement actuelle (en moyenne de 15 millions annuels) diminuera sensiblement. Il est plus que probable que l'autorité de surveillance des finances communales ne laissera pas la situation se détériorer de la sorte et fixera des conditions d'assainissement draconiennes, lorsqu'il faudra solliciter une augmentation du plafond de la dette.

3) Les mesures d'économies annoncées par la Municipalité

La Municipalité ne peut se cacher à elle-même que la situation est préoccupante, voire grave. Elle a, à maintes reprises, annoncé qu'elle allait devoir prendre des décisions douloureuses.

La première d'entre elles a consisté à renoncer à l'acquisition du bâtiment de l'avenue de l'Avenue des Sports 5 pour un montant de Fr. 5'300'000.-.

La deuxième mesure est en cours : une révision de ses priorités d'investissements autour des dépenses incontournables.

Finalement, elle vient d'annoncer à son administration le gel de toute création de poste dans le cadre du budget 2014.

Ces mesures à elles seules ne suffiront pas. La révision du plan des investissements va passer par un recentrage sur l'indispensable et l'incontournable, car répondant à des obligations légales et/ou sécuritaires. Mais une réflexion va devoir se faire également pour définir des standards moins ambitieux, que ce soit en matière de prestations ou en matière de constructions. La Municipalité espère qu'elle ne devra pas aller au-delà et prévoir une augmentation des recettes et/ou réaliser certains actifs.

4) Montant total du crédit d'études pour la phase I

Poste budgétaire	Montant
Honoraires secteur Sud	Fr. 1'063'667.-
Honoraires secteur Centre	Fr. 66'667.-
Honoraires secteur Ouest	Fr. 66'667.-
Personnel	Fr. 502'194.-
Total	Fr. 1'699'195 (arrondi à Fr 1'700'000.-

VI. Objectifs et calendrier de la phase I

Dans l'option qui vous est proposée, les objectifs sont assurément de présenter dans les 24 mois qui suivront l'acceptation du présent préavis, la demande de crédit d'ouvrage pour le secteur Sud. La réalisation de cet objectif ambitieux suppose non seulement un engagement sans faille de l'ensemble des instances et services concernés, mais également la surveillance stricte des délais des mandataires, la résolution des problèmes fonciers, ainsi que l'adhésion des riverains et groupes d'intérêt.

La durée de la réalisation est estimée à trois ans.

Pour ce qui est des deux autres secteurs, Centre et Ouest, les prestations du service pilote consisteront à fournir les données liées à la route de contournement et à « projeter » les solutions proposées par les mandataires œuvrant actuellement dans ces secteurs, sur l'ensemble du tracé.

Cette démarche permettra d'obtenir des avant-projets cohérents dans les secteurs susmentionnés. Elle permettra aussi d'y intégrer pleinement la route. Au terme des 24 mois,

une planification sera effectuée en fonction des choix auxquels la Municipalité aura procédé.

Conclusion

La Municipalité remercie le service travaux et environnement pour le travail considérable qui a été abattu pour pouvoir présenter une vision globale et cohérente du projet de route de contournement. La méthodologie proposée est respectueuse de la complexité du projet et permettra de mesurer, à chaque étape, l'ensemble des effets de la construction d'ouvrages sur le trafic et la gestion de la circulation.

Elle regrette que la pression temps et la pression financière viennent modifier la perception du projet, mais se doit de placer le Conseil communal et la population face aux réalités qui les attendent.

Un tel ouvrage ne répond pas aux délais que l'on peut concevoir habituellement pour la réfection d'une rue ordinaire, sans enjeu particulier. Il s'agit de construire un axe structurant majeur qui se situe dans une zone urbanisée, comportant des contraintes foncières et techniques importantes (passage sous-voies en particulier).

La Municipalité considère qu'elle a engagé les démarches qui permettront d'aboutir le processus de réalisation dans un délai record. Ce préavis constitue une première « *décision utile* », au sens de l'art. 106o de la LEDP ; ce crédit d'étude étant un préalable indispensable pour que la municipalité puisse débiter la construction de la route.



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 : Le conseil communal prend acte des réflexions et de l'organisation qui président à la réalisation de la route de contournement ;

Article 2 : Le Conseil communal prend acte des mesures d'économie financière prises et à venir ;

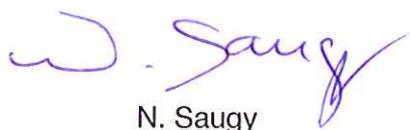
Article 3 La Municipalité est autorisée à entreprendre les études, tel que proposé ;

Article 4: Un crédit d'investissement de Fr. 1'700'000.- lui est accordé à cet effet ;

Article 5: La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée au compte n°9406 « Etude route de contournement phase 1 » et reprise dans le crédit d'ouvrage. Dans le cas contraire, elle sera amortie en 5 ans au plus.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Vice-syndique



N. Saugy

La Secrétaire



S. Lacoste

Délégués de la Municipalité : M. Daniel von Siebenthal, syndic et M. Marc-André Burkhard, municipal des travaux et de l'environnement

Grille des honoraires selon SIA

SECTEUR SUD							
		Ingénieur civil	Géomètre	Ingénieur trafic	Urbanisme et paysagisme	Ingénieur hydraulique	Ingénieur en environnement
4.1.21	Définition de l'objet, étude de faisabilité						
4.1.22	Procédure de choix de mandataires	X	X	X	X	X	X
4.1.31	Avant projet	X	X	X	X	X	X
4.1.32	Projet de l'ouvrage	X	X	X	X	X	X
4.1.33	Procédure de demande d'autorisation	X	X	X	X	X	X
4.1.41	Appels d'offres, comparaison des offres, propositions d'adjudication	X	X	X	X	X	X
Estimation des honoraires		1'030 kFr					

SECTEUR CENTRE							
		Ingénieur civil	Géomètre	Ingénieur trafic	Urbanisme et paysagisme	Ingénieur hydraulique	Ingénieur en environnement
4.1.21	Définition de l'objet, étude de faisabilité	X	X	X	X	X	X
4.1.22	Procédure de choix de mandataires	X	X	X	X	X	X
4.1.31	Avant projet	X	X	X	X	X	X
4.1.32	Projet de l'ouvrage						
4.1.33	Procédure de demande d'autorisation						
4.1.41	Appels d'offres, comparaison des offres, propositions d'adjudication						
Estimation des honoraires		320 kFr					

SECTEUR OUEST							
		Ingénieur civil	Géomètre	Ingénieur trafic	Urbanisme et paysagisme	Ingénieur hydraulique	Ingénieur en environnement
4.1.21	Définition de l'objet, étude de faisabilité	X	X	X	X	X	X
4.1.22	Procédure de choix de mandataires	X	X	X	X	X	X
4.1.31	Avant projet	X	X	X	X	X	X
4.1.32	Projet de l'ouvrage						
4.1.33	Procédure de demande d'autorisation						
4.1.41	Appels d'offres, comparaison des offres, propositions d'adjudication						
Estimation des honoraires		320 KFr					