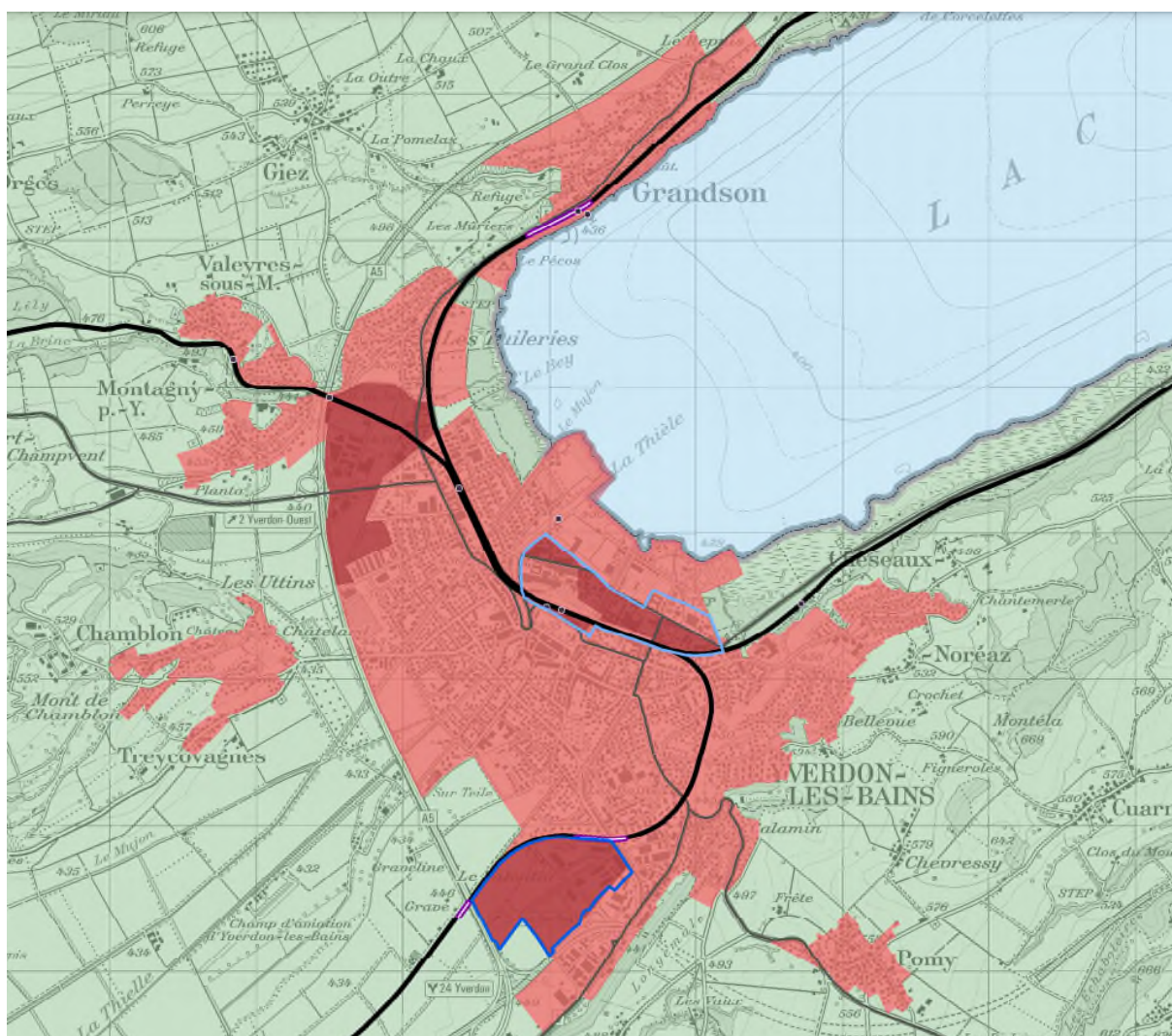


PREAVIS AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

une demande de crédit d'étude de CHF 500'000.- pour l'élaboration d'un projet d'agglomération de 4^e génération



1. Contexte du développement des projets d'agglomération	2
2. Moyens à mettre en œuvre pour l'élaboration du PA4	5
3. Octroi d'un crédit d'étude (objet du présent préavis)	5
4. Calendrier intentionnel	7
5. Conclusion	7

Madame la Présidente,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

Dans sa séance du 5 décembre 2019, le Conseil communal a accepté le préavis PR19.19PR concernant une demande de crédit-cadre sur 2 ans de CHF 526'500.- pour participer au financement des études nécessaires à la mise en conformité du Projet d'agglomération au nouveau cadre légal en matière d'aménagement du territoire. Ce crédit est destiné à l'élaboration d'un plan directeur intercommunal, tel que prévu par les dispositions révisées de loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC), et des études complémentaires qui en découlent. Le cas échéant, selon décision des communes concernées, ce plan directeur pourra servir de base à un projet d'agglomération de 5^e génération, qui devra être déposé auprès des services de la Confédération en 2025.

1. Contexte du développement des projets d'agglomération

Pour rappel, les huit communes de l'agglomération yverdonnoise ont déposé un projet d'agglomération de 1^{re} et 2^e génération, (ci-après PA1 et PA2), respectivement en 2007 et 2012. Plusieurs études et mesures qui y sont inscrites, visant à améliorer les infrastructures de transport et à valoriser les espaces publics liés, ont déjà pu bénéficier d'un cofinancement cumulé de CHF 28 millions de la part de la Confédération et de CHF 5 millions via des cofinancements cantonaux.

En novembre 2012, soit quelques mois après le dépôt du PA2 auprès des services de la Confédération, le projet d'une route de contournement au sud-ouest de la ville d'Yverdon-les-Bains a été accepté en votation populaire, avec pour buts principaux : de réguler voire réduire le trafic au centre-ville, de mieux organiser la desserte des quartiers existants et de permettre le développement des nouveaux projets de l'agglomération sans entrave majeure à la fluidité générale du trafic dans la ville. Il a ainsi rapidement été inscrit dans la vision globale du développement du territoire de la ville et de l'agglomération. Aujourd'hui, il est nommé « Axe principal d'agglomération », ou APA, en regard de sa fonction principale de pénétrante pour l'ensemble de l'infrastructure routière de l'agglomération. Il ne figure toutefois pas formellement dans le projet d'agglomération PA2, et ne peut dès lors pas bénéficier en l'état d'un cofinancement fédéral.

Le tronçon sud de l'APA (cf. fig. 1 ci-après) a été inauguré et mis en service en 2020. En corollaire de cette ouverture, la Municipalité a notamment annoncé la création de cinq zones 30km/h dans les quartiers jouxtant la nouvelle artère, afin de protéger les cœurs de quartiers du trafic de transit et d'augmenter ainsi la qualité de vie de leurs habitants. La réalisation des tronçons centre et ouest, estimés à CHF 23,2 millions, sera soumise à l'enquête publique prochainement, ainsi que celle d'un tracé de mobilité douce en site propre située plus à l'intérieur du bâti, estimée à CHF 2,6 millions.

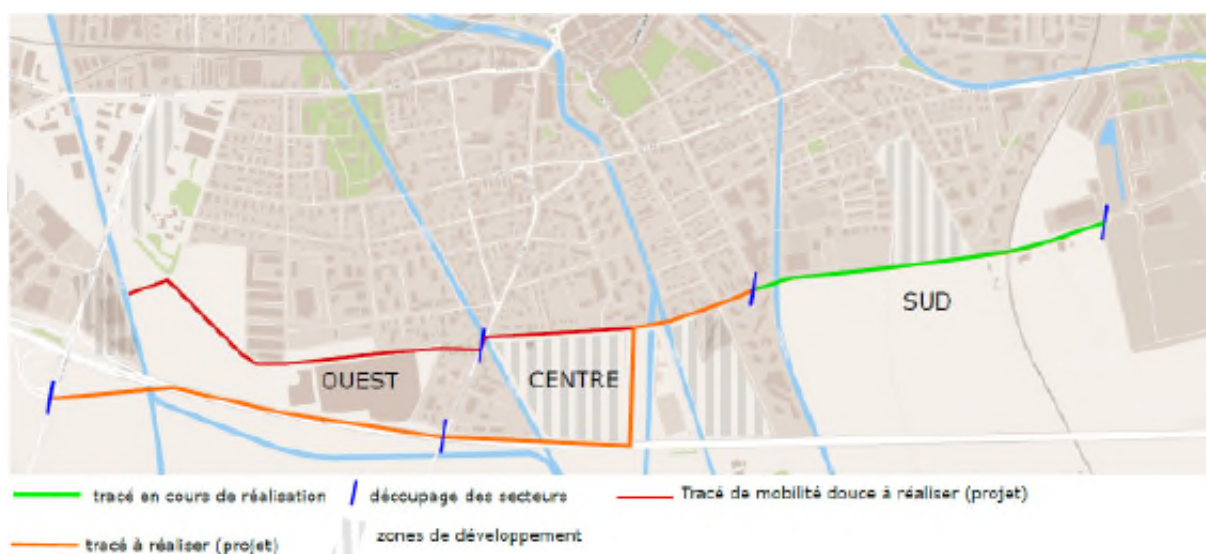


Fig. 1 – Illustration du tracé de l'APA (tronçon sud – inauguré, tronçons restants – en étude).

Ces investissements sont importants pour la Ville et sa région. Si le premier tronçon, déjà inauguré, ne répond pas à un cofinancement dans le cadre du programme des agglomérations établi par la Confédération, la dernière mouture du tronçon ouest et du projet de mobilité douce devrait pouvoir répondre aux différents critères et exigences pour bénéficier d'une éventuelle subvention. Il va de même pour toute une série de mesures qui en découlent, concernant des améliorations à tous les types de réseaux de mobilité.

L'APA modifiera en profondeur le schéma de circulation de la ville d'Yverdon-les-Bains, et notamment le concept d'accessibilité au centre-ville. Afin de répondre aux objectifs du projet de plan directeur régional du Nord vaudois et du Projet d'agglomération, qui visent à favoriser les transports publics et la mobilité douce, la Municipalité a validé la prise de mesures pour dissuader la traversée du centre-ville au trafic individuel motorisé (TIM) à l'horizon de mise en service du nouveau parking souterrain de la Place d'Armes. Ainsi notamment, la Rue des Remparts sera aménagée en zone de rencontre et le transit sur l'Avenue de la Gare coupé au TIM ; il est également envisagé de fermer le goulet de la rue du Casino au TIM et de contrôler l'accès sur l'Avenue de Grandson, afin de maîtriser le trafic. Le trafic sera ainsi logiquement reporté en périphérie de la ville ; toutefois, l'APA est une condition indispensable pour que le fonctionnement du réseau routier, et de mobilité plus globalement, soit assuré.

Les modifications au centre-ville profiteront principalement aux transports publics et aux mobilités douces. La réduction des charges de trafic facilitera la circulation des bus à l'approche de la gare et la création d'un carrefour à feux à l'extrémité de la Rue des Remparts assurera la priorité aux transports publics, tout en assurant l'accessibilité du TIM. La réduction des charges de trafic de transit permettra en outre de redonner la priorité aux piétons et aux cyclistes sur les espaces publics du centre-ville, de sécuriser les liaisons de mobilité douce et de valoriser les espaces publics.

Le centre-ville d'Yverdon-les-Bains est un point stratégique de l'agglomération et de la région du Nord vaudois pour les connexions de transports publics et les liaisons de mobilités douces. L'APA est un maillon essentiel pour reporter le trafic de transit en périphérie, ce qui favorisera les modes alternatifs et profitera à la région dans son ensemble.

La principale raison pour laquelle les communes concernées ont, de prime abord, renoncé au dépôt d'un PA3 et PA4 (nécessaires à l'obtention de toute subvention de la part de la Confédération) est le taux de réalisation des mesures annoncées dans les PA1 et PA2, aujourd'hui de l'ordre de 13%. C'est en fonction de cette valeur que la Confédération pourrait entrer ou non en matière pour un accord de principe sur de nouvelles subventions.

Or, aujourd'hui les communes de l'agglomération estiment que ce taux doit être nuancé. D'une part, plusieurs mesures ont été abandonnées par les communes et ne doivent plus être prises en considération dans le calcul. D'autre part, le retard de réalisation des mesures est dû, dans une large mesure, à la longueur des procédures (développement des projets, adaptation suite aux remarques et exigences des services cantonaux, enquêtes, traitement d'oppositions et parfois recours aux tribunaux administratifs), ce qui n'implique pas la volonté de ne pas respecter les délais de réalisation des projets annoncés à la Confédération. Un travail d'actualisation de la liste des mesures est en cours et sera annexé au dossier du PA4. A noter que la Municipalité s'était engagée sur l'inscription du montant nécessaire à la réalisation des mesures PA2 au futur plan des investissements. Ces mesures sont en cours d'étude, pour la plupart au stade d'avant-projet ; certaines sont en cours de légalisation, et d'autres en voie de l'être. Elles sont dès lors considérées comme « engagées ».

Le projet de l'APA Centre et Ouest est en cours de finalisation pour une mise à l'enquête publique prochainement. Le chantier du secteur Ouest devrait pouvoir débiter à l'horizon 2023, sous réserve de la procédure en cours. Le début des travaux de l'itinéraire de mobilité douce est aussi programmé en 2023. Les communes partenaires évaluent à l'heure actuelle les différentes possibilités de cofinancements cantonaux et fédéraux de ces projets d'importance régionale en utilisant les dispositifs légaux à leur disposition. La Ville a notamment pris des renseignements sur la démarche nécessaire pour obtenir un éventuel cofinancement de la Confédération. À cet effet, M. le Conseiller national Jean-Pierre Grin a déposé une interpellation au Conseil national en date du 24 septembre 2020.

La réponse lui est parvenue le 25 novembre 2020 : « *Pour que le deuxième tronçon de l'axe principal au sud-ouest de la ville ainsi que la mesure de mobilité douce obtiennent un cofinancement, l'organisme responsable doit soumettre un projet d'agglomération avec les mesures respectives. La Confédération examinera le projet et demandera le cas échéant au Parlement de le cofinancer. Les critères d'évaluation des projets d'agglomération et des mesures sont fixés dans la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière et au trafic aérien (LUMin)* ».

L'ensemble des communes de l'agglomération a alors décidé d'appuyer une demande de subvention de la Ville d'Yverdon-les-Bains dans le sillage de l'interpellation posée par M. Grin en validant, lors du COPIL d'Agglomération du 7 décembre 2020, l'élaboration d'un PA4 à déposer au plus tard le 15 septembre 2021.

2. Moyens à mettre en œuvre pour l'élaboration du PA4

Puisque le délai d'élaboration est très court, d'une part, et que le document à produire auprès des services de la Confédération se concentra sur l'intégration au projet d'agglomération du projet de l'APA et des mesures qui y sont liées, d'autre part, il n'est pas approprié d'utiliser à cet effet le crédit-cadre accordé en 2019 pour l'élaboration du plan directeur intercommunal. Pour celui-ci, un travail de vision et de coordination de plus grande ampleur est nécessaire parmi les communes et il ne doit pas être mis en péril.

La mise sur pied d'un projet d'envergure et qui se veut de qualité, en quelques mois seulement, nécessite cependant des moyens importants. Le dossier à élaborer ne pourra pas en effet se limiter à l'APA, car les projets d'agglomération sont un instrument de mise en œuvre coordonnant efficacement le développement des transports et celui de l'urbanisation par-delà les frontières communales, cantonales ou nationales. Une mise à jour complète du PA2 est dès lors nécessaire, ainsi que la prise en compte du territoire des huit communes de l'agglomération et la réalisation d'une consultation publique.

Afin de parvenir, dans toute la mesure du possible, à satisfaire aux exigences de la Confédération dans le délai imparti, la Municipalité a décidé de mettre en place une task force, en engageant pour une durée déterminée des spécialistes et en mandatant rapidement les études complémentaires nécessaires à l'aboutissement du dossier pour un dépôt visant son évaluation par la Confédération et l'obtention d'un taux de cofinancement des mesures proposées. En cas d'attribution, le taux est de 30% au minimum, ce qui pourrait signifier un apport d'environ 6,96 millions pour les tronçons Centre et Ouest de l'APA et de 0,78 million pour l'itinéraire de mobilité douce.

En tout état de cause, le travail effectué sera profitable pour la suite des études en lien avec le plan directeur intercommunal et le dépôt d'un futur PA5.

3. Octroi d'un crédit d'étude (objet du présent préavis)

Au vu de ce qui précède, la Ville d'Yverdon-les-Bains assumera les effets de la réalisation du PA4 à ses frais. Conformément aux indications que la Municipalité a données dans la Communication CO 21.01, du 11 février 2021, et au vu de l'urgence du calendrier proposé, la Municipalité avait prévu d'utiliser à cet effet des montants disponibles sur trois crédits d'investissements, que la Municipalité s'engageait à ne pas dépenser jusqu'à due concurrence de ce montant. Sans remettre en cause la pertinence de cet investissement, ni l'urgence de le réaliser sans attendre, la

Commission des finances a cependant émis l'avis que les crédits mentionnés ne portaient pas sur un objet suffisamment connexe avec la dépense considérée et a ainsi demandé à la Municipalité de demander formellement, par le moyen d'un préavis au Conseil communal, un crédit d'étude du montant correspondant.

La Municipalité demande ainsi la validation d'un crédit d'étude de CHF 500'000.- qui servira à financer le travail de la task force et les études connexes nécessaires.

Il est à noter que le montant demandé correspond à des sommes disponibles réservées sur les crédits d'investissement suivants :

- crédit d'investissement n° 40.146700.16 « Rte contournement aménag. tronçon Av. des 3-Lacs » (APA Sud) ;
- crédit d'investissement n° 40.131700.13 « Av des 3 Lac, km 1500 à 1900 » ;
- crédit d'investissement n° 40.144901.15 « Chemin de la Chèvre / Giratoire route de Lausanne ».

Ces trois objets requièrent une remise à niveau du Projet d'agglomération en regard du concept TIM et de l'APA. Il existe un lien direct entre ces éléments. Le crédit d'étude demandé de CHF 500'000.- sera entièrement compensé par des non-dépenses sur les trois crédits d'investissements relevés. Il s'agit ainsi d'une opération financièrement blanche.

Les charges annuelles

Les charges annuelles d'exploitation s'élèvent à CHF 103'500.-. Elles comprennent les frais d'intérêts variables du capital investi de CHF 3'500- et l'amortissement de CHF 100'000.-. La dépense sera amortie sur 5 ans.

Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Madame la Présidente, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

sur proposition de la Municipalité,

considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

décide :

Article 1: La Municipalité est autorisée à élaborer un projet d'agglomération de 4ème génération.

Article 2: Un crédit d'investissement de CHF 500'000.- lui est accordé à cet effet.

Article 3: La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée au compte n° 30.933600.21 Etude pour l'élaboration du projet d'agglomération PA4 et amortie en 5 ans.

Article 4 : Il est pris acte de la réponse de la Municipalité à la Question QU 21.06 de Monsieur le Conseiller communal Benoist Guillard intitulée « Communication CO21.01 concernant l'élaboration et le financement d'un projet d'agglomération de 4e génération ».

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

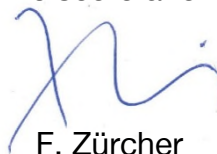
Le syndic :



J.-D. Carrard



Le secrétaire:



F. Zürcher

Annexe :

Réponse écrite à la Question QU21.06 de Monsieur le Conseiller communal Benoist Guillard intitulée « Communication CO21.01 concernant l'élaboration et le financement d'un projet d'agglomération de 4e génération »

Délégués de la Municipalité :

- M. Jean-Daniel Carrard, syndic
- Mme Gloria Capt, municipale
- Mme Valérie Jaggi Wepf, municipale

Réponse à la Question QU21.06 de Monsieur le Conseiller communal Benoist Guillard intitulée « Communication CO21.01 concernant l'élaboration et le financement d'un projet d'agglomération de 4e génération »

La Municipalité répond comme suit aux questions posées par Monsieur le Conseiller communal Benoist Guillard.

- 1. Un projet d'agglomération est un dossier complexe, qui nécessite une coordination fine et beaucoup d'études. Un plan d'agglomération élaboré en moins de 9 mois, consultation publique y compris, peut-il vraiment remplir les critères de qualité permettant d'obtenir des subventions ?*

Un projet d'agglomération doit remplir certaines exigences de base pour que la Confédération poursuive son évaluation et puisse accorder des subventions (selon les critères d'efficacité notant le projet). L'équipe de projet s'assurera dès lors que le PA4 réponde à ces exigences de base (EB), qui sont les suivantes :

- **EB1 : organisme responsable et participation**

La Ville d'Yverdon-les-Bains est l'organisme responsable, incluant tous les acteurs impliqués dans le projet et assurant une coordination pour l'élaboration du document. Les organes compétents approuvent le projet et s'engagent à le mettre en œuvre.

La population sera dûment informée lors de la consultation publique qui aura lieu dans le courant du mois de juillet.

- **EB2 : exhaustivité et fil conducteur**

Le projet d'agglomération va traiter des thématiques d'urbanisation et de la mobilité ainsi que de la coordination entre ces dernières, tout en tenant compte du paysage. Par ailleurs, le document présentera une cohérence et un fil rouge entre les différents modules : compte rendu de la mise en œuvre, analyse de la situation et des tendances (diagnostic), vision d'ensemble, stratégies sectorielles, besoin d'action et mesures.

Le travail en amont effectué, en particulier dans le cadre de différentes études de mobilité menées par la Ville, sera valorisé et étendu à l'échelle de l'agglomération pour les stratégies sectorielles en fonction de chaque mode de transport.

Il s'agit non pas de tout réinventer pour le PA4, mais de mettre en cohérence ce qui existe déjà dans le cadre des nombreuses planifications en cours.

- **EB3 : déduction de mesures prioritaires**

Le projet contiendra des mesures priorisées dans le temps. En plus de l'APA et ses mesures d'accompagnement, d'autres mesures de mobilité seront déduites des stratégies sectorielles.

- **EB4 : mise en œuvre et controlling**

La démonstration de la mise en œuvre des mesures déposées lors des précédentes générations sera présente dans le chapitre « Compte-rendu de la mise en œuvre ». Malgré un taux de réalisation faible à l'heure actuelle et un abandon/report d'une partie des mesures, le document démontrera la cohérence des mesures maintenues pour le projet de territoire et la volonté des communes de les réaliser.

Dès lors, la Municipalité est convaincue que malgré le court délai à disposition, le plan d'agglomération peut parfaitement remplir les critères de qualité permettant d'obtenir des subventions. Par ailleurs, même si tel ne devait pas être le cas, le travail effectué sera de toute manière utile et nécessaire pour la réalisation annoncée du plan d'agglomération de 5^{ème} génération.

- 2. L'élaboration du PA4 mobilise toutes les ressources du Bureau d'agglomération, ainsi que plusieurs services communaux, pendant des mois. Est-ce que cela ne péjore pas la qualité de préparation du plan directeur intercommunal d'agglomération, du système de gestion des zones d'activités et du PA5 ?*

Le projet d'agglomération est une planification en continu, qui évolue selon les différentes générations. Le travail effectué pour le PA4 servira ainsi de base pour l'élaboration du plan directeur intercommunal et du PA5. Le plan directeur des zones d'activités est élaboré conjointement avec l'ADNV et le processus est en marche pour débiter la deuxième phase du projet.

- 3. N'est-il pas préférable, et plus efficace, d'attendre la 5^{ème} génération de Plans d'agglomération pour présenter un dossier plus solide, quitte à repousser un peu les investissements concernés ?*

L'élaboration du PA4 est le fruit d'une commande politique, qui fait suite à l'interpellation déposée aux Chambres fédérales par Monsieur le Conseiller national Jean-Pierre Grin, demandant la libération des fonds du trafic d'agglomération pour l'APA. Dans sa réponse, le Conseil fédéral indique la nécessité, à cet effet, de déposer le PA4 avec l'inclusion des mesures liées à l'APA. La Confédération examinera le projet et demandera, le cas échéant, au Parlement de les financer. Un projet de 5^{ème} génération ne permettra plus de financer ces mesures.

- 4. Si les investissements de l'APA sont importants pour la région, comme le proclame la communication CO21.01, il serait équitable que les frais d'études soient répartis au sein de l'agglomération. Quelle sera la contribution des communes voisines aux frais d'élaboration du PA4 ?*

L'élaboration du PA4 n'est pas incluse dans le budget d'études prévus par l'agglomération. La Ville d'Yverdon a, depuis le départ, financé l'intégralité des études liées à l'APA. Afin de suivre la même logique, les frais d'étude du PA4 sont entièrement assumés par la Ville.

- 5. Quelques-uns des critères d'évaluation de l'Office Fédéral du Développement Territorial (ARE) sont : la régulation active de la demande de mobilité, la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre et la réduction des nuisances sonores. L'APA ne pourra seule remplir ces objectifs. Le programme d'agglomération modifié doit prendre en compte les autres modes de transports et une modération du trafic. Quels sont les mesures nouvelles que la Municipalité envisage d'inclure dans le nouveau PA4, outre l'APA et le réseau de mobilité douce tout proche ?*

Le co-financement de l'Axe principal d'agglomération est un déclencheur pour l'établissement du PA4. Cependant, la stratégie globale déjà développée dans le Plan des circulations et les mesures qui en découlent montrent bien l'importance du tronçon Ouest de l'APA dans la gestion des circulations à l'échelle de la ville. Cette réalisation permettra la progression des transports publics (TP) sur l'Avenue des Bains et l'Avenue de Grandson. Ces mesures ont été reprises et complétées dans le cadre du PA4, avec une ambition de report modal en vue du Plan climat 2030.

Afin de répondre à ces objectifs, la Ville agit sur les 5 piliers suivants :

- Amélioration de l'infrastructure de mobilité douce (MD).
- Favorisation d'une accessibilité par poche grâce à l'APA.
- Amélioration de l'offre TP en vue d'une offre de desserte efficace au sein de l'AggloY / valorisation de la complémentarité des offres pour le trafic régional des voyageurs (TRV) et le trafic urbain (TU).
- Stratégie du stationnement efficace pour les pendulaires, les résidents et les visiteurs.
- Mise en place d'une politique active de report modal (stratégie de monitoring).

6. *En particulier, la Municipalité prévoit-elle d'inclure toutes les mesures identifiées dans le plan directeur des mobilités douces, dans le projet de plan des circulations (préavis PR20.11 bisPR), et celles qu'identifiera prochainement le plan directeur des transports publics ? Les études concernant ces trois plans sectoriels sont-elles suffisamment abouties pour être valablement prises en compte par l'ARE et obtenir une bonne évaluation ?*

Les mesures issues du PDMD, du PCir et du PDTP, et qui sont nécessaires pour répondre aux objectifs fixés du PA4 seront effectivement reprises dans le cadre de ce projet.

A noter que l'ARE demande la démonstration de la faisabilité des mesures seulement pour celles dont le coût est supérieur à 10 millions de francs, et pour autant qu'un cofinancement soit demandé.

Pour toutes les actions qui seront entreprises pour la réalisation du PA4 et qui ne feront pas l'objet d'une demande de co-financement (mesure non-infrastructurel notamment), l'ARE ne demande aucune justification de la faisabilité de la mesure.

L'évaluation des mesures pour lesquelles un co-financement est demandé se fait sur la base du rapport coût-utilité. Une évaluation globale de l'efficacité des mesures est faite selon quatre critères qualitatifs. L'efficacité concrète des mesures est évaluée selon les critères qui, parmi ces quatre, apparaissent pertinents.

Au demeurant, l'ARE évalue principalement la cohérence d'ensemble et la fonctionnalité des mesures prévues.

Figure 8 : Évaluation du rapport coût-utilité

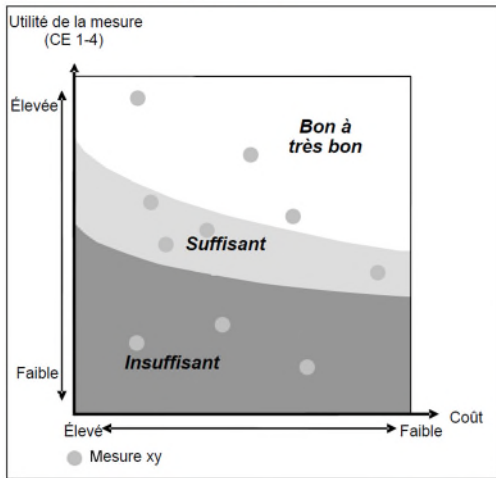
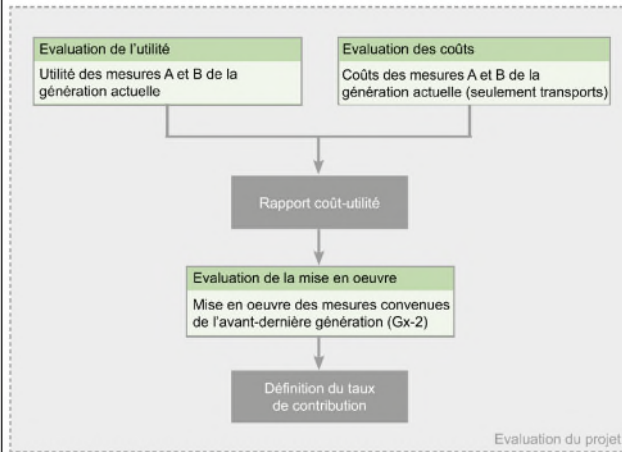


Figure 9 : Etapes de l'évaluation du projet



7. *Les critères d'évaluation du PA4 incluent également la réduction de l'utilisation des ressources et la valorisation des espaces verts et naturels. Il est donc impératif de traiter des aspects relatifs au paysage, à la nature, aux espaces verts, aux surfaces imperméabilisées et à la consommation d'énergie, sujets qui n'ont pas à ce jour reçu toutes l'attention voulue. La Municipalité peut-elle préciser ses ambitions dans ces domaines ?*

Le projet d'agglomération devra démontrer que les mesures proposées, que ce soit pour la mobilité et l'urbanisation, impliquent une réduction de l'impact environnemental dans ses différentes composantes. De plus, le diagnostic du projet permettra de se rendre compte des points à améliorer.

Par ailleurs, un volet paysager est en cours d'élaboration dans les stratégies sectorielles. Il reprendra des éléments de la stratégie paysage du PA2 (qui avait reçu des commentaires positifs de l'ARE lors de l'évaluation du projet) et du Plan directeur communal de la Ville d'Yverdon-les-Bains en cours de finalisation. Ainsi, il s'agira de consolider la trame d'espaces paysagers ouverts en considérant le territoire en trois espaces paysagers distincts aux caractéristiques et fonctions différentes : l'Arc-Urbain, l'Arc-Lac et l'Arc-Plaine.

8. *Les mesures validées dans les PA1 et PA2 en cours de mise en œuvre sont cofinancées par la Confédération pour un montant total de 28 millions de francs, auxquels s'ajoutent des compléments cantonaux pour 5 millions de francs. Il est donc du premier intérêt pour notre ville de réaliser enfin ces mesures. Comment la Municipalité va-t-elle accélérer la réalisation des nombreuses mesures planifiées mais toujours attendues par la population, et dont le taux de réalisation joue pour l'évaluation du PA4 ?*

La Confédération demande l'actualisation de la liste de mesures infrastructurales en prenant compte de l'horizon 2027 pour le début de la mise en œuvre. Cela veut dire que, à cette date, les conventions de financement devront être signées avec les organes responsables fédéraux. L'actualisation

des mesures infrastructurelles est en cours, notamment en coordination avec les communes et le Canton. L'objectif est d'adapter la liste des mesures d'une façon réaliste, en fonction des disponibilités financières des communes.

Les résultats actuels de cette actualisation des mesures mènent à un taux de réalisation prévu à 59% environ à l'horizon 2027. C'est une nette amélioration du taux actuel, à environ 17%. La Municipalité d'Yverdon a inclus plusieurs mesures dans son plan d'investissements afin de procéder à cette mise en œuvre.

9. *La Municipalité peut-elle confirmer que tous les projets des PA1 et PA2 seront repris dans le PA4 ? Est-il prévu notamment de réinscrire la réouverture du passage St-Roch dans les mesures, associée à un nouveau chiffrage des frais ?*

Certaines mesures inscrites dans les PA1 et PA2 sont soit reportées pour un éventuel dépôt au PA5, soit abandonnées. Tel est le cas de la réouverture du passage St-Roch. Cette mesure n'a pas été jugée nécessaire avec la récente décision de faire de l'Ancien-Stand un axe MD/TP. Ce projet comporte plusieurs difficultés techniques et financières pour un ouvrage qui ne débouche sur aucun raccordement direct vers le lac et se heurte à d'importants problèmes juridiques.

10. *La décision du comité de pilotage d'AggloY a été prise sans aucune consultation de la commission consultative intercommunale, qui a annulé toutes ses séances en 2020. Quelle information ou consultation est prévue pour cet organe composé de délégués des organes délibérants ?*

Les séances de la Commission consultative intercommunale (CCI) ont été annulées en 2020 en fonction de la crise sanitaire. La séance du 5 mai 2021 a en revanche été maintenue et est précisément consacrée à l'information sur les éléments fondamentaux du PA4.

11. *La population concernée doit, selon les directives de l'ARE, être dûment informée et consultée sur le projet d'agglomération. Sous quelle forme est prévue cette consultation obligatoire ?*

Le PA4 fera l'objet d'une consultation publique en juillet 2021. Une séance d'information publique sera organisée en conséquence.

La consultation publique permettra à la population de prendre connaissance du projet et faire part de commentaires.

Les incidences des remarques émises feront l'objet d'un retour de consultation en août 2021.