

RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

*une demande de crédit d'investissement de fr. 6'470'000.-**pour les travaux d'aménagements routiers, de mobilité douce et d'infrastructures
entre la rue de Graveline et la rue Roger-de-Guimps, soit entre les km 1'500 et
1'900 de l'avenue des Trois-Lacs,**ainsi que pour la mise en œuvre des mesures PGEE pour la gestion des eaux de
surface du secteur des Isles**l'adoption des réponses aux oppositions du projet soumis à l'enquête publique*

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

Ce préavis fait suite à l'octroi d'un crédit d'étude de Fr. 235'000. – accordé par le Conseil communal en septembre 2009. L'objectif était de développer et de mettre à l'enquête publique une portion d'aménagement routier et mobilité douce entre la rue de Graveline et la rue Roger-de-Guimps afin d'assurer les accès nécessaires au nouveau Centre sportif des Isles.

La phase d'études étant terminée, il est maintenant proposé au Conseil communal de passer à la réalisation en acceptant la présente demande de financement ainsi que d'approuver les réponses aux oppositions formées à l'encontre du projet lors de sa mise à l'enquête publique.

Le crédit d'investissement sollicité inclut le financement de la mise en place d'un système de gestion des eaux de ruissellement pour le secteur des Isles conformément aux lignes directrices du Plan Général d'Evacuation des Eaux (ci-après PGEE) concernant le périmètre 25 (Quartier Gravelines).

Descriptif du projet**Situation**

Le projet se situe à la limite sud du quartier des Isles. Pour mémoire, ce quartier s'est développé suite à l'adoption d'un plan partiel d'affectation (PPA rue de Graveline). Cette légalisation du sol a permis, dans un premier temps, de réaliser l'étape I du Centre sportif avec la barre de vestiaires, le terrain de football et les terrains multisports.

Le quartier d'habitation, maintenant terminé, est issu de l'adoption d'un plan de quartier (PQ aux Isles) qui a réglé la composition détaillée de cet îlot.

Une école de 7 classes (pavillon scolaire aux Isles) a également été réalisée à l'articulation de la zone d'habitation et du Centre sportif.

Enfin, pour compléter les équipements de la zone sportive, deux nouveaux bâtiments viennent d'être terminés dans ce périmètre: il s'agit d'une salle de gymnastique triple et

d'un deuxième ouvrage qui comporte un réfectoire avec cuisine et garderie d'enfants à l'étage, soit la phase II du Centre sportif.

La nouvelle voirie envisagée permettra d'assurer l'accès au Centre sportif et à l'école de quartier tant par la rue de Graveline que par la rue Roger-de-Guimps.

La topographie du terrain, l'incidence déterminante de la proximité de la Plaine de l'Orbe et de ses effluents (zone hautement risquée en termes d'inondation) et la dynamique du lac, a également nécessité la mise en place d'un système particulier de gestion des eaux pluviales, dont la réalisation a été synchronisée avec le projet de route. Ces mesures sont impératives pour le développement urbain de cette zone. Le concept de cette gestion a été initié en 2005, lors de la mise en place de la convention d'équipement de quartier « Alvazzi » et repris plus tard avec l'équipement sportif. Le fossé proposé est l'aboutissement de ces développements et s'intègre parfaitement pour assurer la cohérence des aménagements de mobilité, des aménagements paysagers et de la gestion des eaux de surface dans le périmètre Valentin Graveline et Chemin des Roseyres jusqu'au Viaduc autoroutier.

Projet et travaux

Le projet issu de la phase d'études se présente sous la forme d'une voirie à double sens de 4.50 m, prenant naissance sur la rue de la Graveline pour longer le complexe du Centre Sportif des Isles, franchir le Canal oriental sur un nouveau pont et rejoindre l'angle de la rue Roger-de-Guimps – Avenue Kiener. La vitesse sur le tronçon est limitée à 30 km/h.

Côté plaine de l'Orbe, une bande cyclable assure un premier cheminement de mobilité douce; côté ville, une seconde voirie de mobilité douce (mixte piéton – cycles) trouve place en site propre.

Parallèlement à la piste cyclable court encore une dépression qui forme un canal de récolte des eaux de pluie.

L'aménagement a été étudié dans son ensemble par un ingénieur civil, un ingénieur en mobilité, un architecte paysagiste, un ingénieur hydrologue.

Dans le détail, les travaux nécessaires à la réalisation sont les suivants:

Superstructure

- réalisation d'une chaussée de 4,50 m. + bande cyclable de 1,50 m. (liaison entre la rue de Graveline et la rue Roger-de-Guimps et pour accéder au site du centre sportif des Isles);
- réalisation d'un nouveau pont pour franchir le Canal Oriental;
- réalisation d'une bande mixte cycles et piétons en site propre le long de la nouvelle route et du Canal Oriental pour bouclage du réseau mobilité douce;
- création d'un canal de récolte des eaux pluviales en parallèle de la nouvelle route;
- aménagements paysagers, éclairage de la route, mobilier, signalisation.

Infrastructures

- modification du réseau haute tension Romande Energie existant avec forage dirigé sous le Canal Oriental;
- modification du réseau haute tension SEY existant avec forage dirigé sous le Canal Oriental;
- modification du réseau basse tension Cablecom existant avec forage dirigé sous le Canal Oriental;
- modification du réseau gaz existant avec forage dirigé sous le Canal Oriental;

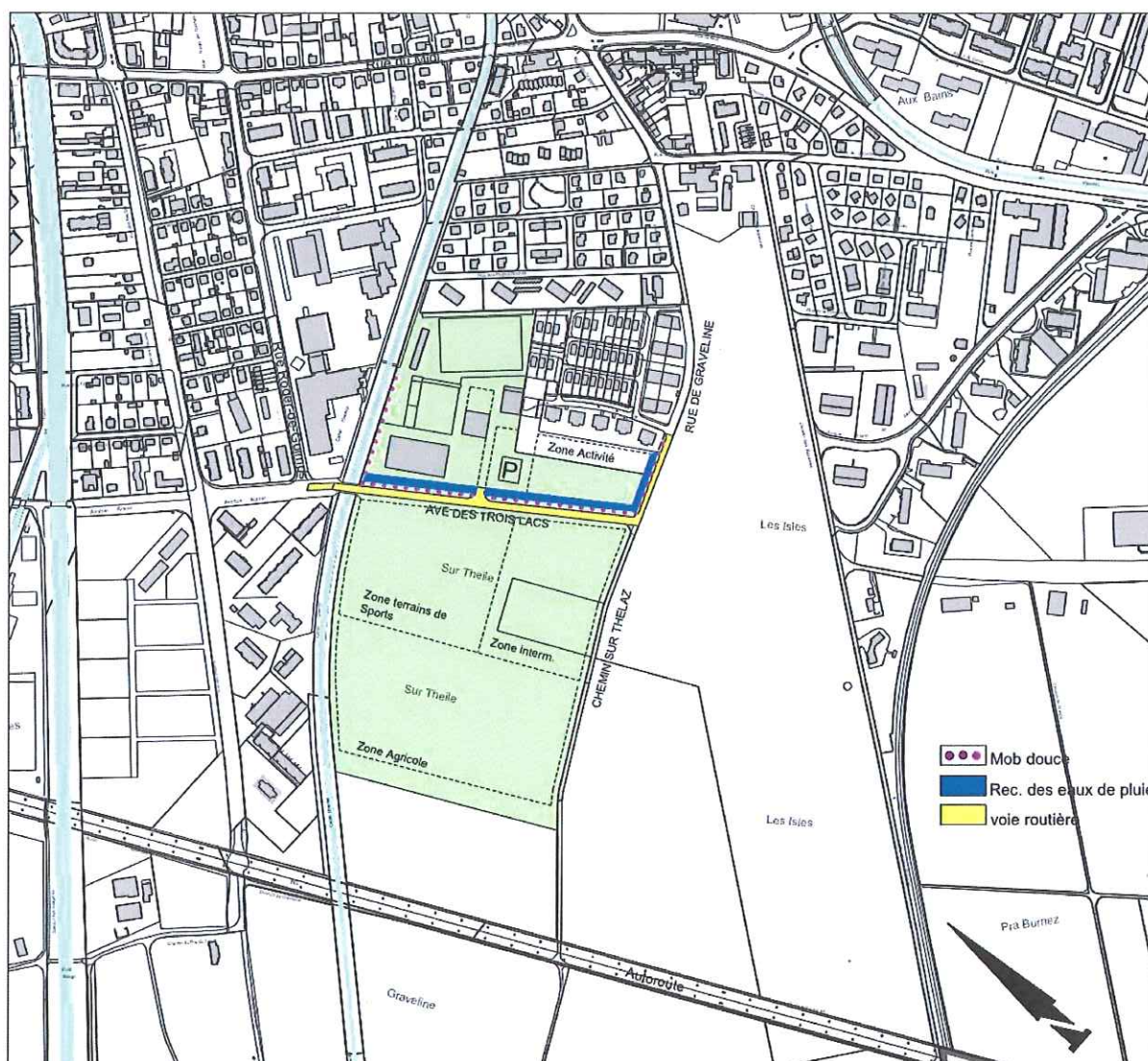
- création d'une nouvelle conduite d'eau potable pour bouclage de réseau avec forage dirigé sous le Canal Oriental.

Infrastructures hors périmètre (Avenue Kiener)

La réalisation des infrastructures de l'avenue des Trois-Lacs ne présenterait que peu d'intérêt pour les réseaux d'eau et gaz sans le raccordement simultané aux réseaux de transport voisins conçus en fonction d'une liaison de transport des fluides sur le tracé de l'Avenue des Trois-Lacs. Les plans directeurs, dans leurs versions successives, ont conservé cette intention dont la majeure partie est construite depuis longtemps.

Sans travaux complémentaires hors périmètre, seuls 130 mètres de réseau inachevé auraient subsisté, ce qui a conduit le SEY à projeter de compléter ses infrastructures sur l'avenue Kiener par 130 mètres de conduite d'eau de calibre 300 mm, et 130 mètres de conduite de gaz de calibre 200 mm.

Le réseau électrique n'a pas de nécessité particulière à l'heure actuelle, mais des tubes de réserve seront intégrés à la fouille au moment des travaux.



Etudes complémentaires effectuées (dans le cadre du crédit d'études)

Le bureau d'ingénieurs civils, en tant que mandataire principal, était chargé du développement du projet en collaboration avec les autres mandataires (principalement hydrologue et architecte-paysagiste et ingénieur en transports).

En particulier, la nécessité de prendre en compte la gestion des eaux en conformité avec le PGEE (sous la responsabilité du Service des travaux et de l'environnement) a débouché sur un mandat d'ingénieur spécialisé en hydrologie. Un canal parallèle à la nouvelle voirie est ainsi prévu.

L'installation préconisée consiste à disposer d'un canal à ciel ouvert, lequel accueillera les eaux de ruissellement, et les acheminera à faible vitesse pour les déverser en aval sur le canal Oriental. Ce type d'écoulement en système majeur permet de gérer les eaux dans les conditions extrêmes de hautes crues combinées à des événements pluviométriques de longue durée (scénario prépondérant dans l'analyse des risques). Le projet a été élaboré dans le cadre du PGEE et développé avec les ingénieurs en hydrologie en accord avec le service cantonal des des eaux, sols, et assainissement (SESA).

Cet ouvrage va permettre d'assainir le secteur et de compléter le système de récolte des eaux traditionnel, pour reprendre les eaux en écoulement libre lors de la mise en charge des collecteurs.

Cette noue, ainsi que la nécessité de prévoir plusieurs passerelles de franchissement, explique la différence entre le montant global du préavis et le montant inscrit au plan des investissements pour la réalisation de la voirie et des aménagements de mobilité douce.

Selon le plan directeur de la distribution de l'eau (PDDE), le Service des énergies est également intéressé à ce tracé pour effectuer un bouclage de conduite d'eau dans le cadre du renforcement des liaisons est-ouest de la ville qui prendrait place en parallèle de la conduite de gaz existante. Cette conduite servira également à la défense incendie du quartier.

Boussole 21

Le projet a été évalué lors de la demande de crédit d'étude afin de prendre en compte en amont les remarques éventuelles dans la phase de développement.

De manière générale cette démarche nous a permis de nous rendre attentifs aux procédures et aux aspects «communication» à prendre en compte pour informer correctement les différentes personnes et entités directement intéressées. Un plan de communication a ainsi été établi préalablement à la mise à l'enquête du projet. Les propriétaires fonciers ont été reçus lors de séances d'information préalables à la mise à l'enquête publique.

Les éléments du projet particulièrement favorables en termes de développement durable concernent les domaines suivants: la destination elle-même du site construit, soient la formation, les activités sportives ; l'espace public aménagé, par la liaison directe de ce projet à celui du centre sportif ainsi que la correspondance aux besoins de la collectivité.

A l'opposé, l'évaluation considère comme défavorable le fait que peu ou pas de matériaux soient réutilisés ou recyclés lors de la réalisation.

Enquête publique

Le projet développé a été mis en consultation dans les services de la commune d'Yverdon-les-Bains, en enquête préalable auprès du Service cantonal des routes, et enfin mis à l'enquête publique.

La consultation et l'enquête préalable ont permis de régler quelques détails. L'enquête publique a soulevé différentes prises de position des habitants du quartier:

- la vitesse limitée à 30 km sur ce nouveau tronçon est accueillie favorablement et répond par ailleurs aux vœux de la commission qui s'était prononcée sur le préavis du crédit d'étude;
- de manière générale les oppositions déposées ne concernent qu'indirectement le projet des nouvelles voiries. En particulier, il s'agit de demandes de la part de l'Association Isles/Valentin-Sud qui concernent la rue de Graveline (réalisation de modérations de trafic et passage en zone 30 de la Rue de Graveline).

Afin de vérifier les incidences du trafic routier en bordure de ce projet, des comptages ciblés ont été effectués (mai 2011) et seront réitérés après réalisation de ces aménagements pour en vérifier l'impact sur les quartiers Valentin-Graveline et l'extrémité sud-ouest de la Rue Roger de Guimps.

Levée des oppositions

Remarque préliminaire : tel que mentionné au chapitre Boussole 21, l'Association de quartier Isles/Valentin-Sud, Messieurs Roger Freymond et Walter Rupp, représentants des propriétaires directement concernés par le projet; ainsi que l'Association du Couchant, opposants à la Collectrice sud, ont été rencontrés préalablement à la mise à l'enquête publique pour leur présenter le projet personnellement.

1. Requêtes et opposition de MM. Roger Freymond, André Comtesse et Walter Rupp du 3 mai 2011

- *« Autorisation de circuler, limitée aux bordiers et trafic agricole, sur le tronçon allant de l'Avenue des Trois Lacs au viaduc de l'autoroute.*
- *Prolongation de l'Avenue des Trois Lacs jusqu'au chemin des Roseyres afin de faciliter la régulation du trafic, aux heures de pointe, et d'éviter que ce dernier ne débouche que sur les rues de Graveline et du Valentin.*
- *Interdiction de parquer le long de la rue Graveline, afin que l'on puisse croiser avec une machine agricole portée jusqu'à 3m50 de largeur.*
- *Par contre, nous faisons opposition à la création de la zone verte de 1 mètre de large, prévue à la rue Graveline, pour la même raison d'impossibilité de croisement. »*

Réponses

Requête 1 (limitation bordiers et trafic agricole sur le Chemin sur Thélaz)

Cette requête ne concerne le projet qu'indirectement. Elle est cependant prise en compte comme une possibilité de gestion du trafic. Une limitation pourrait être mise en œuvre, si nécessaire.

Requête 2 (prolongement de l'Avenue des Trois Lacs jusqu'au Chemin des Roseyres)

Cette requête ne concerne le projet qu'indirectement. L'extension du réseau routier sur la parcelle privée no 3039 (R. Freymond) est projetée dans le cadre du raccordement de l'Avenue des Trois-Lacs au nœud autoroutier sud, il s'agit cependant d'une étape ultérieure.

Requête 3 (demande d'interdiction de parquer le long de la Rue de Graveline)

Cette requête ne concerne pas le projet de l'Avenue des Trois Lacs. L'aménagement de cette rue adjacente sera étudié en fonction de l'évolution du trafic et du projet de zone 30 planifié pour 2015 selon le projet d'agglomération AggloY.

La mise en zone 30 de la rue de Graveline sera étudiée par la filière Mobilité et le service de la Sécurité publique en parallèle à la réalisation de l'Avenue des Trois Lacs.

Opposition à la création d'une bande verte de 1 m au bas de la Rue de Graveline

La bande verte incriminée concerne un "rétrécissement" de 6m. à 5m. de la rue de Graveline après la zone d'habitation en direction de la Plaine de l'Orbe. Le gabarit prévu dans le projet (5.00 m.) permet d'assurer la transition entre le haut de la rue de Graveline et le chemin sur Thélaz qui est à 3,00 m.

Les normes suisses SN 640200a et 640201 fixent une largeur minimale de 4,80 m. pour le croisement entre un camion et une voiture à 20 km./h. Ceci est respecté avec le gabarit prévu de 5,00 m. Pour les véhicules agricoles exceptionnels les conducteurs devront s'entendre pour se croiser.

Le projet déposé pourrait être modifié avec création d'une place d'évitement.

Opposition de M. Roger Freymond du 4 mai 2011

- « A la création d'un îlot de verdure de 1 mètre de large, à la rue Graveline, rétrécissant cette dernière, rendant, de ce fait, le croisement impossible, ou dangereux, avec une machine agricole portée de 3m50 de large.
- Pour la même raison, merci d'interdire le parquage le long de la rue Graveline.
- A l'arrêt de construction de l'Avenue des Trois Lacs, au niveau de la rue Graveline. Ceci canaliserait le trafic sur cette dernière et la rue du Valentin. Je demande donc qu'elle soit prolongée jusqu'au chemin de Roseyres.
- Je souhaite également que le trafic, de la croisée de l'Avenue des Trois Lacs au viaduc de l'autoroute, soit à l'usage unique des bordiers et véhicules agricoles. »

Réponses*Opposition à la création d'une bande verte de 1 m au bas de la Rue de Graveline*

La bande verte incriminée concerne un "rétrécissement" de 6m. à 5m. de la rue de Graveline après la zone d'habitation en direction de la Plaine de l'Orbe. Le gabarit prévu dans le projet (5.00 m.) permet d'assurer la transition entre le haut de la rue de Graveline et le chemin sur Theylaz qui est à 3,00 m.

Les normes suisses SN 640200a et 640201 fixent une largeur minimale de 4,80 m. pour le croisement entre un camion et une voiture à 20 km./h. Ceci est respecté avec le gabarit prévu de 5,00 m. Pour les véhicules agricoles exceptionnels les conducteurs devront s'entendre pour se croiser.

Le projet déposé pourrait être modifié avec création d'une place d'évitement.

Opposition (demande d'interdiction de parquer le long de la Rue de Graveline)

Cette opposition ne concerne pas le projet de l'Avenue des Trois Lacs. L'aménagement de cette rue adjacente sera étudié en fonction de l'évolution du trafic et du projet de zone 30 planifié pour 2015 selon le projet d'agglomération AggloY.

La mise en zone 30 de la rue de Graveline sera étudiée par la filière Mobilité et le service de la Sécurité publique en parallèle à la réalisation de la réalisation de l'Avenue des Trois Lacs.

Opposition (prolongement de l'Avenue des Trois Lacs jusqu'au Chemin des Roseyres)

Cette opposition ne concerne le projet qu'indirectement. L'extension du réseau routier sur la parcelle privée no 3039 (R. Freymond) est projetée dans le cadre du raccordement de l'Avenue des Trois Lacs au nœud autoroutier sud, il s'agit cependant d'une étape ultérieure.

Opposition (limitation bordiers et trafic agricole sur le Chemin sur Thélaz)

Cette opposition ne concerne le projet qu'indirectement. Elle est cependant prise en compte comme une possibilité de gestion du trafic. Une limitation pourrait être mise en œuvre, si nécessaire.

2. Opposition de Madame et Monsieur Annelise et André Bonzon du 12 mai 2011

« Après examen du dossier et des plans concernés, je me permets de vous adresser notre opposition à l'enquête publique pour la liaison de Graveline – Roger de Guimps (av. des Trois Lacs). Malgré que nous accueillons bien l'idée du gabarit de la chaussée à 4.5 m ainsi que la vitesse prescrite à 30 km/h sur l'ensemble de ce tronçon.

Il n'est pas concevable d'accepter une nouvelle route qui va générer du trafic et des nuisances supplémentaires en prévoyant une vitesse à 50 km/h sur la rue de Graveline. En tant que bordier de cette rue nous trouvons légitime dans la continuité de cette nouvelle route de généraliser le 30 km/h à l'ensemble du quartier Graveline – Valentin-Sud et de mettre en place des moyens dissuasifs pour faire respecter cette vitesse (bacs à fleurs, places de parcs en alternance, etc.). Ceci dès le début des travaux de construction de l'Avenue des Trois Lacs.

Les raisons sont multiples, garantir la sécurité des écoliers qui passent en grand nombre dans le quartier, et aussi pour certains bordiers qui sortent à même la route de Graveline, limiter les nuisances sonores, obliger certains automobilistes à adopter une conduite plus souple et modérée. Ceci implique aussi le nouveau quartier «AUX ILES», qui par son développement nous amène passablement de désagréments sur cette rue. Certains automobilistes sur ce tronçon rectiligne de 6 m ont des vitesses inappropriées.

Nous constatons avec l'augmentation de la circulation sur Graveline que le revêtement phono absorbant déjà posé sur ce tronçon est particulièrement bruyant. Il nous serait utile de connaître si les décibels générés par le roulement des pneumatiques sur ce revêtement est bien aux normes du degré de sensibilité II. Pour cela nous vous demandons de mesurer l'impact du bruit en façade, avant de poser la suite du revêtement qui est prévu prochainement.

Vu ce qui précède, nous vous serions reconnaissants d'étudier pour l'ensemble du quartier Graveline – Valentin-Sud, notre demande de zone 30, et ainsi nous permettre de retrouver un peu sérénité dans notre quartier. »

Réponse

L'opposition déposée dans le cadre de l'enquête publique porte en réalité sur une demande de mise en zone 30 de la rue de Graveline, voirie adjacente à la nouvelle route mise à l'enquête.

Cette demande fait partie intégrante du projet d'agglomération qui est en cours. Le détail de tous les aménagements à prévoir sur ce tronçon sera donc discuté ces prochaines années; aménagements qui feront l'objet d'une mise à l'enquête publique. Selon la planification actuelle, la mise en œuvre se fait secteur par secteur dans toute la ville. Pour sa part, le quartier Graveline-Valentin est planifié pour 2015.

La mise en zone 30 de la rue de Graveline sera étudiée par la filière Mobilité et le service de la Sécurité publique en parallèle à la réalisation de la réalisation de l'Avenue des Trois Lacs.

3. Opposition de l'Association Isles/Valentin-Sud du 6 mai 2011

– *« 1. Nous accueillons favorablement le projet d'aménagement de la rue des Trois Lacs à savoir: gabarit de la chaussée à 4,5 m, vitesse limitée à 30km/h, piste cyclable séparée, etc.*

Cependant, il est inconcevable pour notre association d'accepter l'aménagement de la rue Graveline en prévoyant une vitesse à 50 km/h vu l'augmentation du trafic et les nuisances supplémentaires qui en résulteront: bruit en augmentation – sécurité en diminution (surtout pour les enfants en nombre croissant à cause des écoles proches), danger aussi pour certains bordiers qui sortent à même la route de Graveline et du Valentin.

Nous estimons légitime d'aménager ce tronçon également en zone 30 km/h avec les moyens dissuasifs pour faire respecter cette vitesse et ceci dès le début des travaux, d'autant plus que dans le projet AGGLOY la rue du Valentin – tronçon Pugessies – giratoire – jonction avec la rue du Midi et la rue de Graveline est planifié en zone 30 km/h (p.16 – travaux futurs). Nous vous rappelons à ce sujet qu'une pétition signée par 200 habitants réclame déjà l'aménagement de ce tronçon en zone 30.

- *2. Nous vous rappelons d'autre part et à toutes fins utiles qu'un arrêt récent du Tribunal Fédéral (Arrêt IC_17/2010 du 8 septembre 2010) autorise l'aménagement de zones 30 km/h «sur les routes principales et de grand transit». Il conviendra dès lors d'en tenir compte.*
- *3. L'aménagement actuel de la Rue de Graveline, pose de bitume phono absorbant + modérateurs de vitesse (gendarmes couchés) est notoirement insuffisant: le bitume phono absorbant déjà posé en partie sur ce tronçon ne diminue le bruit du roulement des pneumatiques que de façon dérisoire. Avec l'augmentation du trafic du nouveau quartier des Iles, on a constaté que ce revêtement s'avère peu efficace et particulièrement bruyant.*

Le modérateur au giratoire n'est valable que pour la circulation Graveline-Valentin; pour ceux qui viennent de Pierre-de-Savoie, il n'y a rien. Celui qui se situe à l'angle des Petites-Roches n'est pas assez accentué et permet des vitesses élevées, il n'est d'aucune efficacité.

Pour cela, nous vous demandons de prendre les mesures suivantes:

- *contrôler, mesurer les différents revêtements sur tout le tronçon et comparer l'impact du bruit en façade, et ceci avant de poser la suite du revêtement phono absorbant concernant l'aménagement de ce quartier, stipulé dans la convention du 29 juin 2004 qui nous lie à la Municipalité.*
- *de revoir le concept modérateur (gendarmes couchés) au giratoire, ainsi que celui qui se situe à l'angle des Petites Roches qui n'a aucun effet dissuasif sur Graveline.*
- *4. Chemin sur Thélaz (direction autoroute): nous souhaitons, comme par le passé, que vous attribuez à nouveau ce chemin en zone de détente. La circulation doit y être pratiquement inexistante à l'ouverture de la nouvelle route (Av. des Trois Lacs).*

Vu ce qui précède, nous vous serions reconnaissants pour l'ensemble du quartier, d'étudier notre demande de zone 30, de tenir compte de nos propositions, ainsi que de nos remarques pour nous permettre d'accueillir cette nouvelle route dans les meilleures conditions possibles. »

Réponses

1. Opposition au dossier 8234 pour une nouvelle route sans modification de la vitesse sur la Rue de Graveline (demande de limitation à 30 km/h sur l'ensemble du quartier Graveline, Valentin Sud)

L'opposition déposée dans le cadre de l'enquête publique porte en réalité sur une demande de mise en zone 30 de la rue de Graveline, voirie adjacente à la nouvelle route mise à l'enquête.

Cette demande fait partie intégrante du projet d'agglomération qui est en cours. Le détail de tous les aménagements à prévoir sur ce tronçon sera donc discuté ces prochaines années; Aménagements qui feront l'objet d'une mise à l'enquête. Selon la planification actuelle, la mise en œuvre se fait secteur par secteur dans toute la ville. Pour sa part, le quartier Graveline-Valentin est planifié pour 2015.

La mise en zone 30 de la rue de Graveline sera étudiée par la filière Mobilité et le service de la Sécurité publique en parallèle à la réalisation de la réalisation de l'Avenue des Trois Lacs.

2. Opposition (remarque, pour tenir compte d'un arrêt du TF qui autorise l'aménagement de zone 30 km/h sur les routes principales et les routes de grand transit)

Il est pris acte de cette remarque.

3.1 Opposition (demande contrôle et mesure de l'impact du bruit en façade selon convention du 29 juin 2004)

En ce qui concerne les mesures de bruit demandées, selon l'étude préliminaire de l'assainissement du bruit routier «Triform SA version B 29.10.2010 », la rue de Graveline n'entre pas dans les zones qui pourraient nécessiter un assainissement du bruit routier. En effet, les voiries ayant une charge inférieure à 3000 véhicules/j ne sont pas prises en compte dans les études d'assainissement du bruit routier (pour mémoire, la charge mesurée en 2011 était de 1464 véhicules/j.). Par ailleurs, la Convention signée le 29 juin 2004 entre la Commune et l'Association Isles/Valentin-Sud ne prévoit pas ce type de mesure).

Des mesures de bruits ne seront donc pas effectuées. Par contre, des mesures de trafic ont été réalisées en mai 2011 et seront à nouveau exécutées à la fin des travaux, pour vérifier l'impact de la nouvelle voirie (tronçon de l'Avenue des Trois lacs entre le km 1'500 et 1'900)

3.2 Opposition (demande de revoir le concept modérateur de trafic sur la Rue de Graveline) contrôle et mesure de l'impact du bruit en façade selon convention du 29 juin 2004.

Cette demande fait partie intégrante du projet d'agglomération qui est en cours. Le détail de tous les aménagements à prévoir sur ce tronçon (y compris le concept modérateur de trafic, gendarmes couchés et giratoire) sera donc discuté ces prochaines années; aménagements qui feront l'objet d'une mise à l'enquête publique. Selon la planification actuelle, la mise en œuvre se fait secteur par secteur dans toute la ville. Pour sa part, le quartier Graveline-Valentin est planifié pour 2015.

La mise en zone 30 de la rue de Graveline sera étudiée par la filière Mobilité et le service de la Sécurité publique en parallèle à la réalisation de la réalisation de l'Avenue des Trois Lacs.

4. Opposition (demande de mise en zone de détente du Chemin sur Thélaz)

Cette opposition ne concerne le projet qu'indirectement. Elle est cependant prise en compte comme une possibilité de gestion du trafic. Une limitation pourrait être mise en œuvre, si nécessaire.

4. Opposition de Madame et Monsieur Sandrine et Jean-Christophe Emery du 26 avril 2011

« La route reliant la rue Kiener/Roger de Guimps à la rue Graveline semble être prévue et bien pensée pour une route de quartier, mais pas du tout pour une route de raccordement.

En permettant à la nombreuse circulation provenant de Moulins/Kiener/Roger de Guimps de rejoindre l'autoroute en s'engageant sur la rue du Midi à la hauteur du Valentin 128 (sans aucun feu de signalisation autre que ceux devant ce bâtiment), cette nouvelle route va transférer le trafic dans notre quartier; qui n'est pas prêt à absorber cette circulation supplémentaire.

Il nous manque une réflexion globale concernant le report du trafic en dehors du centre-ville. Votre proposition devrait être un élément indissociable d'un raccordement direct au nouveau quartier Y-Parc (système de peigne avec 1 pénétrante par rue transversale (Pierre-de-Savoie, Graveline...))

En tant que propriétaires de la parcelle n°173, en regard des plans affichés et explications développées ci-dessus, nous nous opposons au raccordement susnommé au motif principal suivant:

La route telle que présentée à la mise à l'enquête ne doit pas être séparée d'un raccordement général à l'Avenue des 3 Lacs.

Nous sommes bien entendu ouverts à toute discussion constructive afin de trouver ensemble une solution adaptée (raccordement jusqu'à l'Avenue des 3 Lacs par exemple). »

Réponse

Il est mis en évidence dans l'argumentaire que la route prévue "est bien pensée pour une route de quartier, mais pas du tout pour une route de raccordement". Le projet est effectivement celui d'une route de quartier et non de raccordement direct à l'Avenue des Trois-Lacs du PST.

L'extension du réseau routier avec raccordement au nœud autoroutier est planifiée, il s'agit cependant d'une étape ultérieure. Par ailleurs, il s'agira effectivement de vérifier la conception du tronçon 1'500-1'900 qui pourrait être modifié dans le cadre de ce raccordement au nœud autoroutier.

En ce qui concerne la réflexion globale des reports de trafic en dehors du centre-ville mentionnée comme inexistante, nous renvoyons au mémoire technique qui fait partie du dossier de mise à l'enquête, dont l'annexe 1 traite des questions de mobilité. Des mesures de trafic ont été effectuées en mai 2011 et seront à nouveau exécutées à la fin des travaux, pour vérifier l'impact de la nouvelle voirie (tronçon de l'Avenue des Trois Lacs entre le km 1'500 et 1'900). Un transfert de trafic tel qu'il est mentionné dans l'opposition pourra alors être mesuré concrètement. La réponse à cette augmentation potentielle devrait alors être prise en compte dans le projet de zone 30 du secteur Graveline-Valentin, planifié pour 2015 dans le projet d'agglomération AggloY.

La mise en zone 30 de la rue de Graveline sera étudiée par la filière Mobilité et le service de la Sécurité publique en parallèle à la réalisation de l'Avenue des Trois Lacs.

La nouvelle route est ainsi projetée comme desserte de quartier pour accéder au Centre sportif des Isles. Le projet développé et accepté par le Canton va dans ce sens.

Cession d'une partie de la parcelle communale au Domaine public des eaux

Le canton par son Service des eaux exploite un barrage à herbes à proximité immédiate du nouveau pont prévu sur le Canal Oriental.

Le Canton est chargé de l'entretien des berges des différents canaux et, en particulier, de la fauche régulière pour ne pas entraver ces canaux. Les herbes sont fauchées et récupérées en aval aux barrages à herbes conçus à cet effet. A proximité immédiate de ce canal, une place de chargement est ainsi aménagée.

Le réaménagement de cette place est nécessaire avec le nouveau projet de pont (modification des profils d'accès). Le canton fait donc la demande de cession de cette place de chargement pour l'adjoindre au DP des Eaux et garantir sa pérennité (voir plan de situation ci-joint).

La surface à céder est d'environ 387 m². La cession est gratuite; en contrepartie, le Canton prend à sa charge les travaux de réaménagement occasionnés par le nouveau pont.

Coût et financement

Estimation des coûts

L'estimation est basée sur des soumissions rentrées pour les travaux de génie civil, forage dirigé et béton armé. Les autres travaux (en particulier les travaux de réseaux du SEY, aménagements paysagers) ont été estimés.

1. Etudes préalables effectuées, à reporter sur le crédit d'ouvrage

Crédit d'étude de 2004	montants engagés	375'000.-
Crédit d'étude de 2010	montants engagés	235'000.-

2. Travaux à réaliser

Travaux préparatoires

- route d'accès provisoire aux bâtiments du centre sportif	40'000.-
- installation de chantier	172'000.-
Route, mobilité douce et canal	
- génie civil	1'510'000.-
- parapets	30'000.-
Pont sur le Canal Oriental	
- pieux, génie civil, béton armé	750'000.-
- parapets	30'000.-
Passerelles sur nouveau canal	
- pieux, génie civil, béton armé	710'000.-
- parapets	50'000.-
Eclairage public par SEY	
- génie civil	65'000.-
- équipements	145'000.-
Infrastructures réseaux	
- génie civil gaz	75'000.-
- forage dirigé gaz	25'000.-
- équipement gaz	47'000.-
- génie civil eau	130'000.-
- forage dirigé eau	40'000.-
- équipement eau	298'000.-
- génie civil téléphonie	55'000.-
- génie civil Romande Energie	13'000.-
- forage dirigé Romande Energie	14'000.-
- génie civil HT SEY	30'000.-
- forage dirigé HT SEY	31'000.-
- équipement MT Nexans	70'000.-
Plantations, aménagements paysagers	260'000.-
Mobilier urbain	80'000.-
Signalisation routière, marquage	45'000.-
3. Honoraires (phase réalisation)	
- ingénieur civil	350'000.-
- ingénieur géotechnicien	20'000.-
- architecte paysagiste	30'000.-
- géomètre	30'000.-
- divers mandats	20'000.-
4. Travaux d'infrastructures réseaux SEY hors périmètre (avenue Kiener)	
- génie civil eau, gaz, électricité (dans GC km 1'500-1'900)	0.-
- équipements eau, gaz, électricité	100'000.-

- honoraires liés (dans GC 1'500-1'900)	0.-
<i>5. Divers et imprévus</i>	
- frais de reproduction, publications	15'000.-
- inauguration	15'000.-
- intérêts intercalaires (env. 3 % sur le 50 % de l'opération)	100'000.-
- divers et imprévus (env. 5 % du coût des travaux)	300'000.-
- réserves pour hausses légales (env. 3 % travaux)	165'000.-
COÛT TOTAL de l'opération TTC, yc études préalables	6'470'000.-

Calendrier de mise en œuvre

- dossier d'exécution par ing. civil octobre - novembre 2012
- procédure de levée des oppositions par le Canton novembre - décembre 2012

Si les oppositions sont levées et sans recours :

- préparation chantier décembre 2012
- réalisation janvier 2012 – janvier 2013

Exploitation

Les terrains situés actuellement à l'emplacement de ces futures voiries sont déjà utilisés pour une voirie provisoire, en partie asphaltée. L'entretien actuel n'occasionne pas de frais particuliers.

Une fois réalisée la zone représentera une bande de 22m par env. 400 m. soit quelques 9 Ha. L'entretien sera porté à charge du Service des Travaux avec participation éventuelle d'entreprises privées.

Financement

Ce projet ne fait pas partie des mesures admises par la Confédération au niveau du projet d'agglomération AggloY. Il ne bénéficie donc pas d'un financement de la Confédération, pas plus que du Canton.

Un montant de 6'000'000.- est inscrit au plan des investissements (5'000'000.- en 2012 et 1'000'000.- en 2013) pour couvrir cette dépense. Les dépenses effectives, en fonction du calendrier des travaux, seront cependant décalées vers 2013.

Les charges annuelles d'exploitation s'élèvent à fr. 313'000.- et comprennent les frais d'intérêts variables du capital investi, fr. 97'000.- et l'amortissement, fr. 216'000.-.



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 les travaux d'aménagement d'un tronçon de l'avenue des Trois-Lacs, entre le km 1'500 et le km 1'900, soumis à l'enquête publique le 16 avril 2012 ainsi que la mise en place du système d'évacuation des eaux pluviales ;

Article 2: Un crédit d'investissement de fr. 6'470'000.- lui est accordé à cet effet ;

Article 3: La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée au compte no 1317, "Avenue des Trois lacs – km 1'500-1'900", et amortie en 30 ans au plus.

Article 4: La cession gratuite d'une partie de la parcelle communale no 140 à rattacher au DP 269 est approuvée.

Article 5: Les réponses aux oppositions formulées à l'encontre du projet soumis à l'enquête sont approuvées;

Article 6: La décision du Département des infrastructures est réservée.

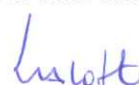
AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic



D. von Siebenthal

La Secrétaire



S. Lacoste

Annexes :

1. Plan du site avec les différentes composantes du projet: route, nouveau, pont, mobilité douce, gestion des eaux de surfaces, aménagements paysagers;
2. Profil "type" en travers de la nouvelle route d'accès au centre sportif;

Déléguée de la Municipalité : Madame Marianne Savary, municipale de l'urbanisme et des bâtiments

