



RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

une demande de crédit d'investissement de Fr. 4'940'000.- pour les travaux de réaménagement de la rue de l'Industrie et le financement de l'extension du cheminement de mobilité douce le long du Buron

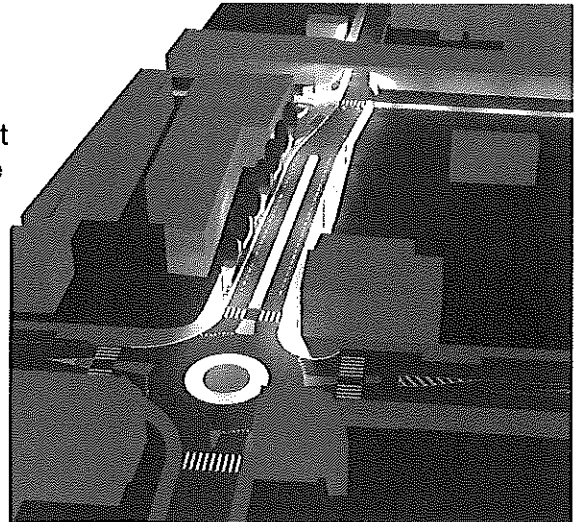
l'adoption des réponses aux oppositions

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

Le préavis PR10.53PR (adopté le 7 avril 2011) portait sur une demande de crédit d'investissement de Fr. 1'340'000.- pour l'implantation d'un giratoire provisoire sur l'avenue des Sports et l'instauration d'un passage à mobilité douce le long du Buron, ainsi qu'un crédit d'études de Fr. 480'000.- pour les travaux de requalification de la rue de l'Industrie.

L'objet du présent préavis porte, d'une part, sur la finalisation du cheminement de mobilité douce le long du Buron, deux des trois étapes ayant été réalisées, et, d'autre part, sur le réaménagement de la rue de l'Industrie, adapté et redimensionné pour tenir compte tant des contraintes techniques que financières.



La demande de crédit s'élève à Fr. 4'940'000.-, au total.

Historique

Le Conseil Communal était informé en juin 2013 (CO13.06) de l'état d'avancement des études et des travaux consécutifs à l'obtention du crédit de 2011 ; pour ce qui touche au cheminement le long du Buron, deux des trois étapes ont d'ores et déjà été réalisées, soit les tronçons « Plage/Sports » et « Haldimand/4 Marronniers ». Pour leur part, les projets de réaménagement de la rue de l'Industrie (1^{re} étape) et du giratoire sur l'avenue des Sports sont, quant à eux, actuellement en phase terminale d'autorisation de construire.

L'élaboration du projet de la rue de l'Industrie a subi, depuis l'acceptation de son crédit d'études, début 2011, plusieurs adaptations et redimensionnements successifs du projet, dictés principalement par des raisons financières et de respect des exigences et contraintes posées tant par les CFF que le Canton.

La rue de l'Industrie est définie comme route cantonale en traversée (RC n°401 B-P) impliquant dès lors le respect d'exigences cantonales plus contraignantes que pour les routes communales. De plus, le passage inférieur (PI) CFF est surplombé par trois voies

CFF, dont deux d'importance nationale et par deux appareils de voies impliquant des mesures techniques et de sécurité drastiques et onéreuses en cas de travaux lourds sur l'ouvrage.

Plusieurs variantes ont donc été envisagées, lesquelles ont fait osciller le montant de l'investissement entre 16 millions (variante intégrant pour plus de 7 millions d'aménagements provisoires pour préserver le trafic ferroviaire) et 5 millions, montant retenu aujourd'hui.

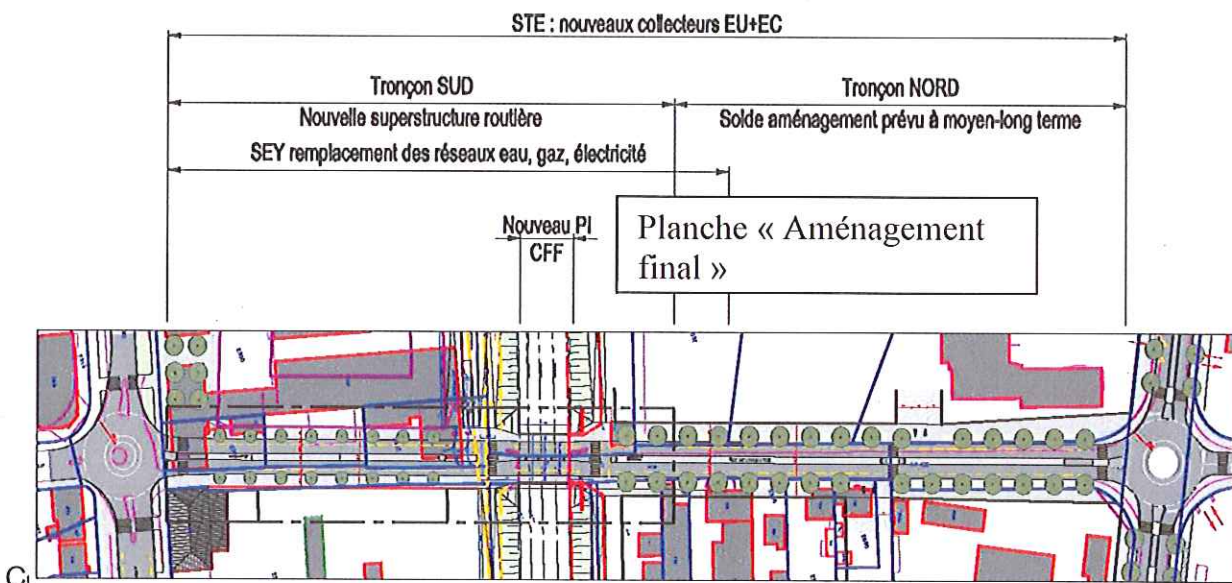
A relever finalement que le réaménagement de la superstructure du tronçon entre le PI CFF et l'avenue des Sports » n'a volontairement pas été intégré dans cette première phase de travaux afin de pouvoir garantir une synergie d'aménagements et un découpage foncier cohérent avec les futurs plans de détail du PDL Gare-Lac, en espérant également pouvoir saisir à l'avenir des opportunités de cofinancement (réfections CFF, promoteurs).

Descriptif du projet

1. Rue de l'Industrie

Le but principal du réaménagement de la rue de l'Industrie, dans un premier temps, est d'élargir la rue entre les voies CFF et l'avenue Haldimand, afin qu'elle soit à double sens sur toute sa longueur et d'augmenter de façon raisonnable la hauteur libre de passage sous le PI pour être conciliable avec les attentes du Canton pour une RC en traversée.

Le projet doit en outre intégrer les futurs développements de la Ville prévus dans ce secteur.



- ⇒ une nouvelle chaussée élargie avec bandes cyclables, trottoirs et aménagements paysagers côté sud des voies CFF ;
- ⇒ un raccordement sur la route existante côté nord des voies CFF ;
- ⇒ une adaptation du giratoire Cordey ;
- ⇒ l'aménagement d'un giratoire au carrefour avec l'avenue des Sports ;
- ⇒ une liaison à mobilité douce entre la rue de l'Industrie et le Buron ;
- ⇒ nouveaux collecteurs communaux d'eaux usées (EU) et d'eaux claires (EC) ;
- ⇒ une adaptation des réseaux eau sous pression, gaz et électricité ainsi qu'un nouvel éclairage public.

1.1. Tronçon sud « Haldimand – PI CFF »

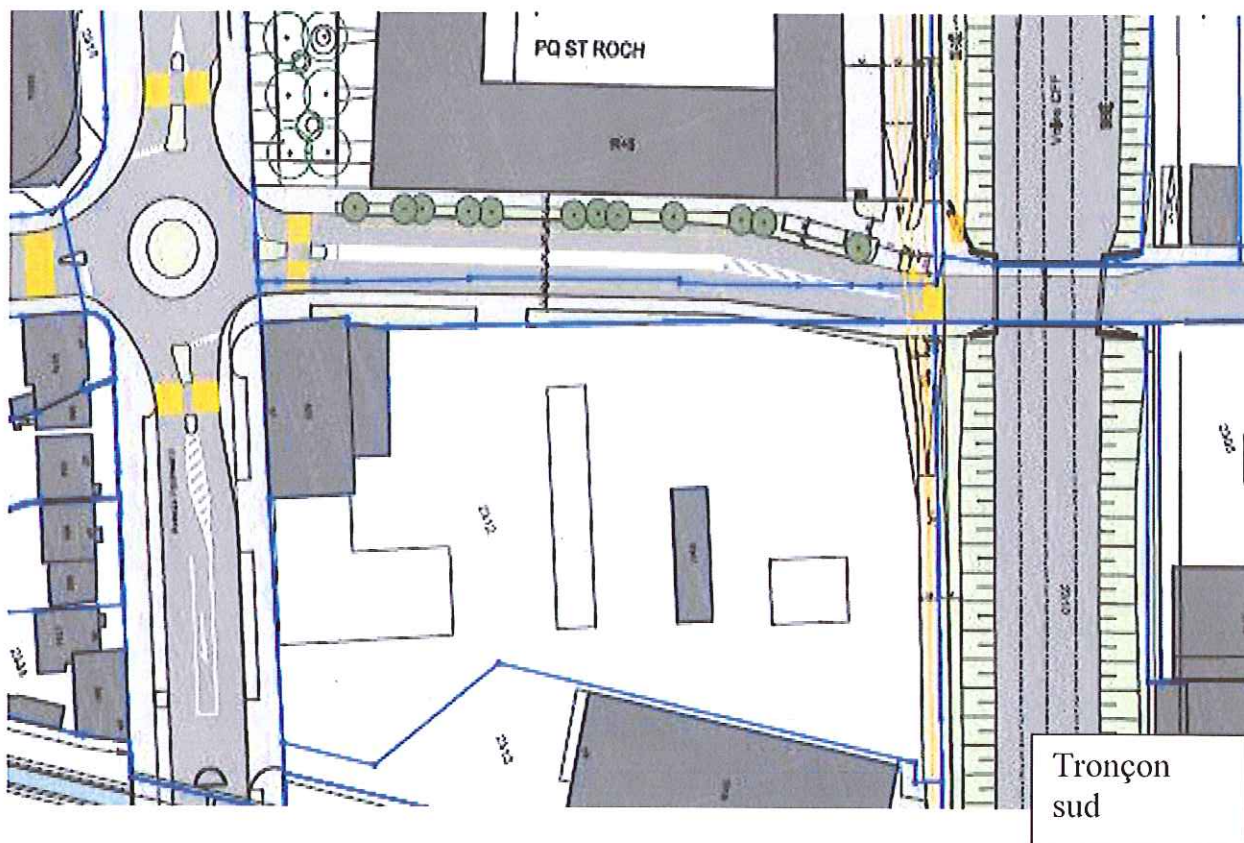
Le projet d'aménagement de la rue de l'Industrie, tronçon sud, prévoit :

- ⇒ une chaussée de 10,50 m soit :
 - deux voies de circulation de 2,75 m , deux bandes cyclables de 1,50 m et une bande mixte centrale de 2 m (insertion de l'îlot central pour le passage pour piétons et les présélections) ;
- ⇒ deux trottoirs sont prévus, l'un de 2,20 m côté PQ St-Roch, complété par une bande verte arborisée de 1,60 m, et l'autre, côté station-service, de 2 m raccordé à la liaison mobilité douce « Industrie – Buron » projetée ;
- ⇒ le solde du domaine public, dont le passage coté station-service, soit une bande allant de 0 m à 3 m de largeur sera traité avec de la prairie fleurie.
- ⇒ des adaptations géométriques du giratoire de Cordey sont également indispensables et ce dernier passera à un diamètre de 26 m.

Le dévers transversal de la route sera en toit avec un dispositif de récolte des eaux pluviales de part et d'autre de la chaussée. Les 40 derniers mètres avant le PI serviront de transition de dévers, de zone d'étranglement, amenant les usagers vers les largeurs fixées par le PI existant, et d'interface avec les aménagements du PQ St-Roch, en y intégrant des zones vertes et un emplacement couvert pour les deux-roues.

La rue sera abaissée de l'ordre de 80 cm, en son point bas, pour offrir une hauteur suffisante de passage sous le PI existant, permettant ainsi le passage en double sens de l'ensemble des poids lourds à vitesse réduite.

La couche de roulement sera réalisée avec un tapis phono-absorbant normalisé de nouvelle génération d'une épaisseur de 4 cm, précédé d'un enrobé bitumineux, d'une épaisseur de 13 cm, posé en deux couches.



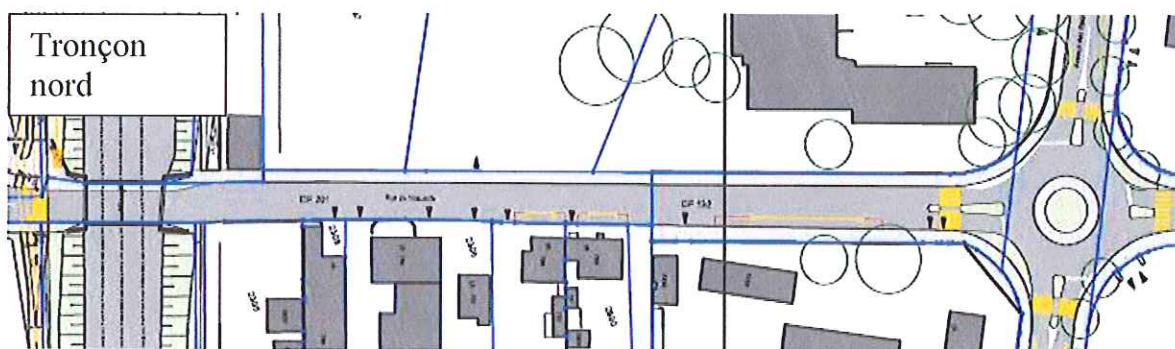
1.2. Tronçon « PI CFF »

Le PI existant, propriété des CFF (largeur 8 m, hauteur libre 3,50 m) sera réaménagé de la façon suivante :

- ⇒ création d'une chaussée libre de 6,50 m de largeur et un trottoir de 1,50 m côté PQ St-Roch. Seule une ligne de bord de 25 cm (distance de sécurité normalisée) sera matérialisée côté Alpes ;
- ⇒ la hauteur libre de passage sera augmentée à 4,20 m au minimum, pente longitudinale nulle et dévers transversal en toit.
- ⇒ un panneau de signalisation est prévu de part et d'autre du PI, pour limiter la vitesse des poids lourds à 30 km/h.

1.3. Tronçon nord « PI CFF – Sports »

Ce tronçon, dans cette étape de réalisation, ne sera que très peu amélioré par rapport à la situation existante, si ce n'est la modification du marquage routier et le prolongement sur une quarantaine de mètres du trottoir, largeur de 2,50 m, correspondant à la zone de raccordement en relation avec l'abaissement de la rue. Cependant, un giratoire de 26 m de diamètre sera matérialisé sur l'avenue des Sports nécessitant des adaptations de trottoir, des îlots et des passages piétons existants.



1.4. Liaison MD « Industrie – Buron »

Cet élément est la liaison mobilité douce « alternative, en site propre » mise en avant dans le projet de réaménagement de la rue de l'Industrie. Cet aménagement d'une largeur de 3 m sur la quasi-totalité du tronçon reliera la rue de l'Industrie au cheminement de mobilité douce le long du Buron sur le tracé de l'ancienne voie industrielle de Clendy. Le revêtement sera traité en argilo-calcaire, sauf la rampe de départ à 6 %, qui sera, quant à elle, traitée en enrobé bitumineux. Les expropriations nécessaires à cette réalisation sont réglées par des conventions.

1.5. Infrastructures STE

Le réseau d'assainissement sera intégralement reconstruit sur l'ensemble du tronçon, en tenant compte bien évidemment des niveaux de projet qu'impliquerait la requalification complète du tronçon nord de la rue de l'Industrie (y.c. la reconstruction totale du PI, variante à long terme) soit : la reconstruction de 230 m de PVC Ø 350 pour les EC et 260 m de PVC Ø 300 pour les EU concernant le réseau du plan de quartier St-Roch – avenue des Sports et 35 m de PVC Ø 300 pour les EC côté avenue Haldimand. Treize nouvelles chambres de contrôle et seize nouvelles grilles de route, type ville d'Yverdon-les-Bains, seront créées sur ce nouveau réseau.

1.6. Infrastructures SEY

La rue de l'Industrie a fait l'objet, ces dernières années, de travaux de remplacement des infrastructures d'énergies. En 1998, le tronçon « Haldimand – passage CFF » a été reconstruit pour les trois énergies. En 2005, le tronçon « passage CFF/avenue des Sports » a été refait à son tour. Les premiers travaux réalisés en 1998 tenaient compte de l'état des constructions de l'époque soit : le café du Raisin exploité et l'entreprise Dubat SA possédant tout le périmètre à l'ouest de la rue.

Le présent projet de réfection, avec un important abaissement du niveau au passage CFF, implique de reconstruire les conduites sur le tronçon sud posées en 1998 avec une extension de 30 m côté nord. Cela permettra non seulement de réaliser la mesure d'aménagement urbain, mais également d'offrir un équipement suffisant au futur quartier d'habitation PQ St-Roch.

Le projet prévoit la pose de 180 m de PE (polyéthylène) pour le réseau d'eau sous pression avec reprise à neuf des raccordements privés, 180 m de PE Ø 160 pour le réseau gaz et deux nappes, de chaque côté de la chaussée de 6 et 4 tubes pour faire face aux demandes du futur pour le réseau électrique et la fibre optique. L'éclairage public de la rue sera intégralement reconstruit pour être conforme aux exigences cantonales de luminance le long d'une RC (route cantonale) en traversée de localité. Par ailleurs, le projet prend en compte un projet de chauffage à distance (CAD) venant de la STEP (emplacement réservé dans la chaussée). Le PQ St-Roch n'étant finalement pas intéressé par cette source de chaleur, seuls des fourreaux en attente seront posés sur la zone du PI CFF sous le radier béton projeté.

1.7. Assainissement du bruit routier

La notice du dossier d'enquête sur le bruit routier conclut à la nécessité de la pose d'un tapis phono absorbant sur la rue de l'Industrie et relève que, malgré cette mesure à la source, quelques bâtiments devraient présenter des dépassements des valeurs d'immission.

La législation en vigueur fixe un délai pour l'assainissement au bruit routier à 2018, c'est pourquoi un montant pour des mesures d'isolation acoustique aux bâtiments est déjà prévu dans le coût global de l'ouvrage. Ces mesures seront confirmées dans le cadre de la finalisation du dossier d'assainissement du bruit routier, actuellement en cours et les coûts subventionnés en cas d'approbation du dossier dans les délais légaux.

2. Procédure

- ⇒ 2012 : discussion des contraintes techniques avec les CFF pour le passage inférieur ;
- ⇒ mars 2013 : adoption par la Municipalité de la variante « PI existant conservé » optimisée et prête à être soumise à l'examen préalable dans les services du Canton. Gabarit du PI : 8 m de largeur et avec une hauteur libre de 4 m ;
- ⇒ avril 2014 : présentation du projet définitif, complété et modifié selon les remarques de l'examen préalable (DGMR + CFF). Dossier prêt à être soumis à l'enquête publique. Etablissement des projets de conventions d'expropriation. Gabarit PI : largeur 8 m, hauteur libre 4,2 m ;
- ⇒ mai 2014 : ratification des six conventions d'emprises temporaires et/ou définitives ;
- ⇒ 7 juin au 6 juillet 2014 : mise à l'enquête publique ;
- ⇒ 27 juin au 22 août 2014 : appel d'offres des travaux d'entreprise génie civil.

Le projet soumis à l'enquête a suscité 5 oppositions portant sur le projet de superstructures en relation avec la répartition multimodale projetée ainsi que sur les effets néfastes du report de trafic dans les zones alentour et des nuisances diverses induites par le projet.

3. Réponse aux oppositions

En application de l'article 58, alinéa 2 LATC, la Municipalité soumet les projets de réponse aux oppositions au Conseil Communal pour approbation, avant leur transmission au département. Des séances de clarification et de conciliation ont eu lieu avec chacun des opposants, lesquelles n'ont pas conduit, à ce stade, à un retrait des oppositions.

1) Opposition du 4 juillet 2014 de l'Association STOP AUX BOUCHONS

L'opposante fait principalement valoir que, tel que présenté, ce projet ne permettrait pas de relever les défis du développement d'Yverdon-les-Bains. La fluidité du trafic et la sécurité des divers types d'utilisateurs ne seraient pas assurées. Toujours selon l'opposante, ne pas réussir à relever le défi de la rue de l'Industrie (mesure AggloY 34 b) et prétendre construire un ambitieux ensemble Gare-Lac relèverait de l'incohérence. L'opposante soutient que le projet serait mal dimensionné, ne répondrait pas aux attentes et n'assumerait pas pleinement sa part de la gestion du trafic en ville.

Réponses :

Le projet de réaménagement partiel de la rue de l'Industrie est certes moins attractif que ce qui ressort de la planche finale de la mesure AggloY 34 b (PI de 14 m et tronçon nord élargi), réalisable quant à elle à moyen-long terme dans le cadre de la viabilisation du PDL Gare-Lac par exemple.

Ce projet a néanmoins l'avantage d'apporter, pour un coût raisonnable, une réponse aux besoins du trafic routier et la combinaison de ses aménagements avec la liaison sur la mobilité douce le long du Buron permet de contribuer à la sécurité des piétons et cyclistes.

La sécurité sera par ailleurs améliorée par le projet de marquage routier du tronçon « PI CFF/Sports » et, ces prochaines années, par la réalisation du passage mobilité douce St-Roch sous les voies CFF, combiné avec une liaison MD St-Roch/Industrie le long des voies CFF.

Le choix d'une réalisation par étapes a également pour objectif une efficacité technique et financière. Elle permet de faire évoluer l'aménagement dans le temps en saisissant toutes les opportunités de synergie à venir avec l'élaboration de futurs plans de quartier, de nouveaux découpages fonciers et la possibilité d'éventuels cofinancements avec les futurs projets dans ce secteur.

Le projet en cause n'est pas contraire aux normes en vigueur, ce que les Services de l'Etat ont au demeurant confirmé à l'issue de l'examen préalable qu'ils ont effectué. Il convient également de relever que la planche du réaménagement total de la rue est en parfaite adéquation avec les objectifs de la mesure 34b du projet d'AggloY.

Les pourparlers avec les CFF ont fait apparaître que la reconstruction à court terme d'un nouvel ouvrage sous les voies CFF engendrerait des coûts pour la ville totalement disproportionnés et induiraient pour les CFF des travaux d'une grande complexité (déplacements des appareils de voies, limitations de vitesse, mesures de sécurité, disponibilité des ponts provisoires, etc.) dans une période déjà fort chargée en projets ferroviaires d'importance régionale et nationale.

2) Opposition du 30 juin 2014 de l'Association PRO VELO Yverdon

L'opposante fait valoir les motifs suivants à l'appui de son opposition :

- Les aménagements prévus pour la mobilité douce sous le pont et entre le pont et l'avenue des Sports ne seraient pas de nature à assurer la sécurité des cyclistes et des piétons.
- Le projet contreviendrait à plusieurs dispositions du projet d'agglomération.
- Le projet contreviendrait aux dispositions du PDL Gare-Lac.
- Le gabarit nécessaire minimum, selon les normes VSS 640 201, pour les vélos ne serait pas atteint.
- Les largeurs de voies de circulation aux entrées et sorties des giratoires ne répondraient pas aux exigences de la norme VSS 640263.
- Aucun trottoir ne serait proposé aux habitants du sud de la rue, côté lac, pour desservir les propriétés et rejoindre les passages pour piétons.
- Le projet ne ferait que reproduire des situations dangereuses en divers lieux de la ville que PRO VELO déclare combattre activement et pour lesquelles plusieurs propositions ont été faites, de même que pour le présent projet.

Réponses :

Le projet de réaménagement partiel de la rue de l'Industrie est certes moins attractif que ce qui ressort de la planche finale (PI de 14 m et tronçon nord élargi), réalisable quant à elle à moyen-long terme dans le cadre de la viabilisation du PDL Gare-Lac par exemple. Ce projet a néanmoins l'avantage d'apporter, pour un coût raisonnable, une réponse aux besoins du trafic routier et la combinaison de ses aménagements avec la liaison sur la mobilité douce le long du Buron permet de contribuer à la sécurité des piétons et cyclistes.

La sécurité sera par ailleurs améliorée par une adaptation du projet de marquage routier du tronçon « PI CFF/Sports » et de la largeur d'entrée du giratoire à l'avenue des Sports, puis, ces prochaines années, par la réalisation du passage à mobilité douce St-Roch sous les voies CFF combiné avec une liaison MD St-Roch/Industrie le long des voies CFF.

Le choix d'une réalisation par étapes a également pour objectif une efficacité technique et financière. Elle permet de faire évoluer l'aménagement dans le temps en saisissant toutes les opportunités à venir de synergies avec l'élaboration de futurs plans de quartier, de nouveaux découpages fonciers et la possibilité d'éventuels cofinancements avec les futurs projets dans ce secteur.

Le projet en cause n'est pas contraire aux normes en vigueur, ce que les Services de l'Etat ont au demeurant confirmé à l'issue de l'examen préalable qu'ils ont effectué. Il convient également de relever que la planche du réaménagement total de la rue est en parfaite adéquation avec les objectifs de la mesure 34b du projet d'AggloY.

Les pourparlers avec les CFF ont fait apparaître que la reconstruction à court terme d'un nouvel ouvrage sous les voies CFF engendrerait des coûts pour la ville totalement disproportionnés et induiraient pour les CFF des travaux d'une grande complexité (déplacements des appareils de voies, limitations de vitesse, mesures de sécurité, disponibilité des ponts provisoires, etc.) dans une période déjà fort chargée en projets ferroviaires d'importance régionale et nationale.

Le dimensionnement des deux giratoires tient compte de la hiérarchie du réseau (RC en traversée), de son type d'utilisation (convois agricoles, etc.) et du passage des convois exceptionnels de type IV selon classification cantonale.

Les propositions d'aménagement formulées par l'opposante pour le passage sous le PI CFF ne peuvent être retenues car elles apparaissent incompatibles avec le fonctionnement d'une RC en traversée.

- 3) Opposition du 2 juillet 2014 de Monsieur Dominique Fracheboud et 38 habitants de la rue du Buron

Les opposants contestent le bien-fondé de la mise en double sens de la rue de l'Industrie avant la sécurisation de la rue du Buron. En effet, selon les opposants, la rue du Buron serait soumise à un trafic de plus en plus grand, au détriment de la sécurité de ses habitants et principalement des piétons sur la partie dépourvue de trottoir.

Réponses :

Le projet soumis à l'enquête publique n'a pratiquement pas d'influence directe sur le trafic motorisé qui emprunte la rue du Buron.

De plus, un projet de modération et de limitation du trafic de transit, par l'instauration d'une zone 30 km/h et la pose de bordures biaisées dissuasives aux entrées de la rue du Buron est actuellement en cours de procédure d'autorisation. Par ailleurs, des mesures de modération provisoire sont déjà en place et pourront, cas échéant, être renforcées selon la planification de l'ouverture bidirectionnelle de la rue de l'Industrie.

- 4) Opposition du 3 juillet 2014 de Mesdames Marie-Louise, Marie-Claire et Monsieur Romain Sauterel

Les opposants ont formulé les griefs suivants : 1) La situation existante irait en se déjouant et les opposants font part de leurs préoccupations en relation avec l'augmentation des désagréments et nuisances causés par l'augmentation du trafic automobile dans le secteur. 2) Le projet ne serait pas conforme aux principes directeurs en matière de circulation tels qu'ils découlent du Plan directeur communal. 3) Le projet ne serait pas complet dans la mesure où il ne comporte aucun élément sur les atteintes incommodes que sont les trépidations. 4) Le projet n'indiquerait par ailleurs aucune mesure de protection au sujet de la pollution de l'air. 5) Les opposants remettent en question la note technique traitant de la lutte contre le bruit et ils font valoir une inégalité de traitement avec des propriétés voisines. 6) les opposants mettent en avant les difficultés d'accès à la propriété. 7) Ils demandent en substance que leur situation soit prise en compte et que les nuisances induites par le projet soient soigneusement évaluées et que des améliorations concrètes de lutte contre le bruit, contre la pollution, et les trépidations soient prises et que l'accès soit garanti. Ils demandent que des mesures compensatoires leur soient accordées.

Réponses :

Les différentes mesures du projet AggloY et plus particulièrement son concept TIM (transports individuels motorisés) visent justement, en particulier, la réduction des nuisances occasionnées par le trafic motorisé dans la zone du centre-ville avec un objectif à court terme de diminution des vitesses et des charges de trafic sur l'avenue Haldimand par exemple. Ces mesures ne peuvent que se réaliser par étapes échelonnées dans le temps en fonction des opportunités de développement de la ville.

Dès lors, affirmer qu'aucune mesure visant à limiter les nuisances à la propriété des opposants n'est proposée ne correspond pas à la réalité. Le projet en cause, va dans le

sens des objectifs généraux de la planification, tels que les ont rappelés les opposants dans leur intervention.

Pour ce qui est du prétendu défaut de conformité du projet aux principes directeurs en matière de circulation, il convient de rappeler que selon la jurisprudence cantonale (voir GE.2011.0210 du 11 décembre 2012), le projet d'agglomération AggloY est intégré au Plan directeur cantonal et que, en tant que tel, il lie toutes les autorités alors que les autres plans directeurs approuvés par le Conseil d'Etat, dont font partie les plans directeurs communaux, sont des plans d'intention servant de référence et d'instrument de travail pour les autorités cantonales et communales. Cela a pour conséquence qu'au terme de l'arrêt précité, le fait de se fonder sur la hiérarchie du réseau routier prévue par le projet AggloY et non pas sur celle du plan directeur communal de 1997 ne prête pas flanc à la critique. A cela s'ajoute que la hiérarchie du réseau des routes cantonales actuellement en vigueur définit la rue de l'Industrie comme RC en traversée de localité n° RC 401 B-P.

L'affirmation des recourants que les aménagements projetés induiraient une augmentation significative des trépidations ressenties sur leur propriété n'est pas démontrée. A cela s'ajoute que les vibrations ne font pas, pour l'heure, l'objet d'une réglementation par ordonnance et qu'il y a lieu, pour ce type de nuisance, de faire application directe de la LPE (Loi sur la protection de l'environnement), conformément à l'art. 12 al. 2 LPE. Rien ne laisse à supposer que l'on se trouverait en l'espèce dans une situation où les vibrations seraient susceptibles de constituer une atteinte inadmissible au sens de l'art. 7 LPE.

Néanmoins, la ville s'engage à réaliser des campagnes de mesures de trépidation et de trafic à proximité de la propriété de l'opposant avant, puis après la mise en service des aménagements projetés pour disposer de valeurs plus étayées permettant le cas échéant de prendre des mesures.

S'agissant de la protection contre le bruit, il est exact que la notice du dossier d'enquête sur le bruit routier établie par le bureau Triform SA porte uniquement sur les immeubles bordiers de la rue de l'Industrie afin de pouvoir définir le type de mesures à prendre sur le projet en cause, pour permettre de respecter des valeurs phoniques admissibles aux propriétés.

Cependant, comme le relèvent au demeurant les opposants dans leur intervention, la ville a lancé en collaboration avec le canton une étude générale consacrée à l'assainissement du bruit routier sur l'ensemble du territoire communal. On ne saurait, dans ces conditions, soutenir qu'il y aurait inégalité de traitement en l'espèce. Pour rappel, les exigences en matière de lutte contre le bruit qui découlent de la LPE et de l'OPB (Ordonnance sur la protection contre le bruit) sont applicables en l'espèce. Un délai pour l'assainissement du bruit routier y est fixé pour l'heure à 2018.

Le projet d'aménagement de la rue de l'Industrie n'aura pas d'effet négatif avéré sur les difficultés d'accès à la propriété des opposants. Il convient de rappeler que les différentes mesures prévues à terme dans cette zone visent à limiter les nuisances du trafic motorisé et à y améliorer la qualité de vie autant que faire se peut. Les impacts de l'ouverture de la rue de l'Industrie en double sens sur le réseau routier communal dans son ensemble feront évidemment l'objet de vérifications et de suivis.

5) Opposition du 4 juillet 2014 de Madame Pierrette Roulet-Grin

L'opposante met en avant le fait que l'aménagement soumis à l'enquête ne garantirait pas la sécurité des cyclistes sur le tracé à réaménager entre l'avenue Haldimand et l'avenue des Sports – plus précisément sous les voies CFF. L'opposante précise que son opposition pourrait être retirée aussitôt que les deux projets suivants pour garantir

une circulation sécurisée des cyclistes de chaque côté du nouveau quartier à construire auront été réalisés : 1) PR08.24PR ouverture du passage St-Roch passant sous les voies CFF entre 2008 et 2011. 2) PR10.53PR réalisation du chemin de mobilité douce le long du Buron, entre Haldimand et la rue des Iris.

Réponses :

Deux des trois étapes du cheminement mobilité de douce le long du Buron, soit les tronçons « Plage/Sports » et « Haldimand/4 Marronniers » ont d'ores et déjà été réalisées entre l'été 2013 et le printemps 2014. Le tronçon « Haldimand/Sports » est, quant à lui, maintenant en phase terminale d'autorisation de construire, les dernières oppositions sont ou seront en passe d'être retirées par les opposants. Les démarches pour l'octroi d'un cofinancement de cette mesure dans le cadre du projet AggloY sont en cours. A relever aussi que le projet de réaménagement de la rue de l'Industrie comporte une liaison à mobilité douce le long des voies CFF entre la rue de l'Industrie et le Buron, combiné avec la réalisation d'un passage provisoire sous le PI CFF du Buron pour permettre une connexion sécurisée avec l'avenue des Sports pendant la phase de chantier et en attendant la réalisation du solde du projet de liaison à mobilité douce le long du Buron.

Le projet d'ouverture du passage St-Roch combiné à une liaison à mobilité douce St-Roch/Industrie le long des voies CFF est toujours en phase d'étude ; des négociations avec les propriétaires des différents fonds sont encore nécessaires pour aboutir à un projet réalisable à court terme.

Le projet de réaménagement partiel de la rue de l'Industrie est certes moins attractif que ce qui ressort de la planche finale (PI de 14 m et tronçon nord élargi), réalisable quant à elle à moyen-long terme dans le cadre de la viabilisation du PDL Gare-Lac par exemple. Ce projet a néanmoins l'avantage d'apporter, pour un coût raisonnable, une réponse aux besoins du trafic routier et la combinaison de ses aménagements avec la liaison sur la mobilité douce le long du Buron permet de contribuer à la sécurité des piétons et cyclistes.

La sécurité sera par ailleurs améliorée par le projet de marquage routier du tronçon « PI CFF/Sports ».

Le projet en cause n'est, par ailleurs, pas contraire aux normes en vigueur, ce que les Services de l'Etat ont au demeurant confirmé à l'issue de l'examen préalable qu'ils ont effectué.

4. Mobilité douce le long du Buron

Conformément à la communication au Conseil Communal n° CO13.06, le montant pour la réalisation du tronçon « 4 Marronniers/Haldimand » effectué en été 2013 d'un montant de Fr. 242'000.- est intégré dans la présente demande de crédit global pour la requalification de la rue de l'Industrie.

Cela est complété par la pose de garde-corps en bordure du Buron sur le tronçon « Iris-Plage » afin de garantir la sécurité des usagers en conformité avec les directives du BPA et la réalisation de cinq places de parc provisoires sur la parcelle communale n° 5103 (Cartons du Cœur) en contre partie (réglé par convention) des places de stationnement privées supprimées dans le projet de liaison MD le long du Buron.

Le tronçon « Haldimand/Sports » restant à réaliser, constitué d'un dallage en béton de 3 m de largeur et comportant un ouvrage métallique remarquable pour le passage sous les voies CFF à l'axe du canal du Buron, est maintenant en phase terminale d'autorisation de

construire, les dernières oppositions sont ou seront en passe d'être retirées par les opposants.

Parallèlement à cette démarche d'autorisation, une demande formelle de prise en compte d'un subventionnement de la mesure est en cours dans le cadre du projet AggloY.

Devant l'insertitude du délai nécessaire pour l'obtention de la confirmation du subventionnement, un aménagement de mobilité douce provisoire (passerelle sous PI Buron et liaison Industrie-Buron) est prévu pour détourner les piétons et cycles en toute sécurité pendant la phase de chantier de la rue de l'Industrie. Ces aménagements provisoires sont également intégrés dans le devis global et pourront être réutilisés ou revalorisés par la suite.

5. Planification

Objet	2014												2015												2016			
	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4		
Enquête publique																												
Appel d'offres GC																												
Préavis																												
Réalisation MD provisoires																												
Travaux Industrie																												
Réalisation MD définitive																												

Réalisation
Collecteurs
selon planning

Dead line
Disponibilité
collecteurs pour PQ

6. Coût et financement

Le renchérissement du projet induit par les adaptations rendues nécessaires par les retours de l'examen préalable devrait être en grande partie compensé par les recettes des différents subventionnements non identifiés au préalable.

En effet, le Canton a dernièrement levé le moratoire sur le subventionnement des routes cantonales en traversée (subventionnement de l'ordre de 40 % à 50 % sur la superstructure routière, renforcement de l'ouvrage d'art et ses études, soit un montant évalué, pour le projet présenté, allant de Fr. 200'000.- à Fr. 250'000.-). Les mesures contre le bruit devraient également pouvoir bénéficier d'un cofinancement rétroactif (conditionné cependant à la finalisation du dossier « assainissement bruit routier ») et un cofinancement des mesures MD AggloY2 reste possible pour les tronçons « Industrie/Buron » et « Haldimand/Sports ».

Les montants TTC révisés des travaux de la rue de l'Industrie, tels que prévus se résument donc de la façon suivante :

Rue de l'Industrie		
Collecteurs EU + EC	865'000.-	
Réseaux SEY, génie civil	325'000.-	
Réseaux SEY, appareillage	325'000.-	
Travaux routiers Industrie, y.c. tapis phono-absorbant	773'000.-	
Radier béton sous PI, y.c. reprise en sous-œuvre	92'000.-	

Giratoire Cordey	150'000.-	
Giratoire Sports (Fr. 150'000.- TTC, préavis PR10.53PR)	(150'000.-)	
Sous-total génie civil et réseaux		2'530'000.-
Aménagements paysagers	125'000.-	
Mobilier urbain (sans couvert deux-roues)	55'000.-	
Signalisation et marquage	110'000.-	
Remplacement de fenêtres (mesure lutte contre le bruit)	70'000.-	
Sous-total aménagements paysagers		360'000.-
Liaison MD Industrie-Buron (le long des voies CFF)	325'000.-	
Travaux provisoires MD (passerelle sur Buron)	110'000.-	
Sous-total mobilité douce		435'000.-
Honoraires Ingénieur et géomètre	250'000.-	
Honoraires architecte	40'000.-	
Honoraires Bamo (coordination et appui technique)	60'000.-	
Expertises, mandats divers	15'000.-	
Bureau technique STE	45'000.-	
Sous-total honoraires		410'000.-

Indemnités diverses, CFF, voie Industrielle de Clendy	180'000.-	
Frais d'acquisition de terrain	60'000.-	
Frais administratifs divers	80'000.-	
Sous-total frais divers		320'000.-
Divers et imprévus (~10%)		400'000.-
Total travaux rue de l'Industrie		4'455'000.-

Ces montants doivent être accompagnés des compléments indispensables à la réalisation complète de la liaison mobilité douce le long du Buron.

Solde liaison MD Buron		
Tronçon « 4 Marronniers/Haldimand », GC et équipements (déjà réalisés, CO13.06)	242'000.-	
Sécurisation canal du Buron « Iris-Cure d'Air » (garde-corps, rive droite)	150'000.-	
Places de stationnement compensatoires	17'000.-	
Honoraires ingénieur et géomètre	40'500.-	
Honoraires architectes paysagistes	20'000.-	
Honoraires Bamo (coordination, appui technique)	10'000.-	
Divers et imprévus	5'500.-	
Total extension MD Buron		485'000.-
TOTAL DEMANDE DE CREDIT (TTC)		4'940'000.-

L'ensemble des coûts de réaménagement de la rue de l'Industrie figure au plan des Investissements.

Amortissements et charges annuelles

a) Amortissement des travaux STE

La dépense des travaux STE sera amortie de la façon suivante :

- Fr. 1'093'000.- (collecteurs EU+EC) par prélèvement sur le fonds d'épuration des eaux cpte n° 928.1405;
- Fr. 2'560'000.- (superstructure / chaussée) seront amortis sur une durée de 20 ans au plus ;
- Fr. 455'000.- (solde aménagement MD Buron) seront amortis sur une durée de 20 ans au plus ;
- Fr. 100'000.- (assainissement bruit routier) seront amortis sur une durée de 20 ans au plus.

Les frais d'entretien ne sont pas pris en compte du fait qu'il s'agit d'une réfection d'un tronçon existant et que ses coûts d'entretien sont déjà intégrés dans le compte annuel STE n° 431.3142.01 « entretien réseau routier ».

La charge annuelle pour les travaux du STE se monte à Fr. 193'909.- soit Fr. 155'750.- pour les amortissements et Fr. 38'159.- pour les frais d'intérêts variables sur le capital investi.

b) Amortissement des travaux SEY

La dépense des travaux SEY sera amortie de la façon suivante :

- Réseau d'eau : Fr. 176'000.- par prélèvement au fonds de renouvellement, compte 928.1801
- Réseau de gaz : Fr. 187'000.- par prélèvement au fonds de renouvellement, compte 928.1801.1
- Réseau électrique : Fr. 260'500.- par prélèvement au fonds de renouvellement, compte 928.1801.2
- Eclairage public : Fr. 108'500.- par prélèvement au fonds de renouvellement, compte 928.1801.3.

La charge annuelle pour les travaux du SEY se réduit aux frais d'entretien, soit Fr. 14'640.- (2% du capital investi).



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

LE CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

sur proposition de la Municipalité,

entendu le rapport de sa Commission, et

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

décide :

Article 1: La Municipalité est autorisée à entreprendre les travaux d'aménagement de la rue de l'Industrie ;

Article 2: Un crédit d'investissement de Fr. 4'940'000.- lui est accordé à cet effet ;

Article 3: La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée au compte n° 1450 pour la partie relevant du Service des travaux et de l'environnement et n° 4038 pour la partie relevant du Service des énergies «Réaménagement rue Industrie» et amortie de la manière suivante :

- Fr. 1'093'000.- (collecteurs EU+EC) par prélèvement sur le fonds d'épuration des eaux cpte n° 928.1405 ;
- Fr. 2'560'000.- (superstructure / chaussée) seront amortis sur une durée de 20 ans au plus ;
- Fr. 455'000.- (solde aménagement MD Buron) seront amortis sur une durée de 20 ans au plus ;
- Fr. 100'000.- (assainissement bruit routier) seront amortis sur une durée de 20 ans au plus.
- Réseau d'eau : Fr. 176'000.- par prélèvement au fonds de renouvellement, compte 928.1801
- Réseau de gaz : Fr. 187'000.- par prélèvement au fonds de renouvellement, compte 928.1801.1
- Réseau électrique : Fr. 260'500.- par prélèvement au fonds de renouvellement, compte 928.1801.2
- Eclairage public : Fr. 108'500.- par prélèvement au fonds de renouvellement, compte 928.1801.3.

Article 4 : la réponse aux oppositions est adoptée, sous réserve de leur levée par le département des infrastructures.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Municipal délégué

M.-A. Burkhard

La Secrétaire

S. Lacoste

- Annexe 1: Plan enquête architecte n°ENQ-101
 Annexe 2: Plan n°10068-102a, état projeté, rue de l'Industrie
 Annexe 3: Plan n°10068-103a, état projeté, canalisations et conduites
 Annexe 4: Plan des places de stationnement compensatoires sur parcelle n°5103
 Annexe 5: Dossier lettres d'opposition

Délégué de la Municipalité : Monsieur M.-A. Burkhard, municipal des travaux et de l'environnement