

COMMUNICATION AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

l'élaboration et le financement d'un projet d'agglomération de 4^e génération

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.

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.

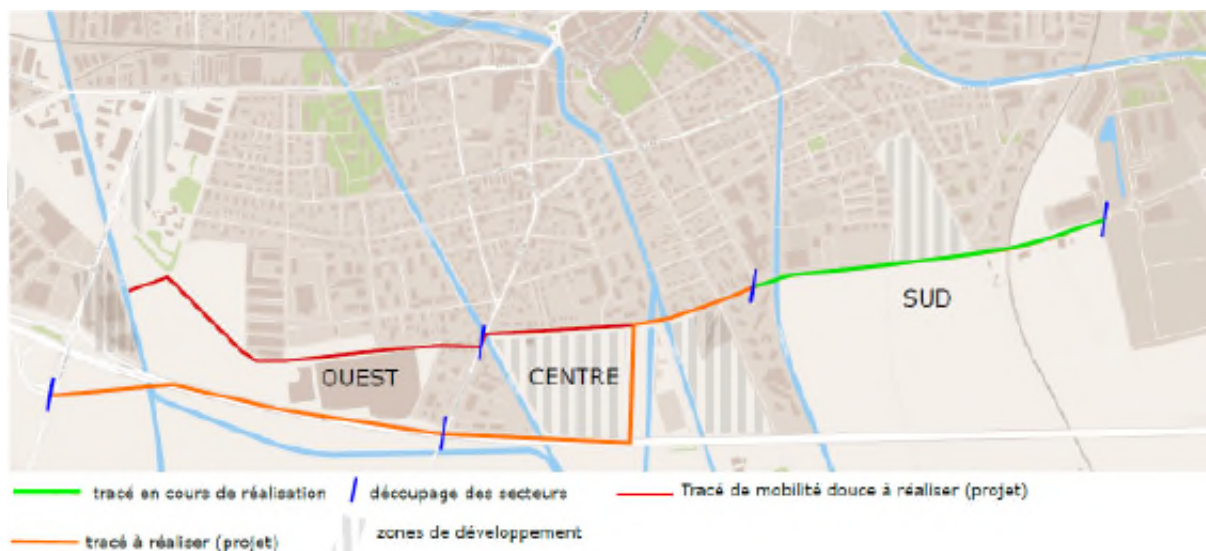


Fig. 1 – Illustration du tracé de l'APA (tronçon sud – inauguré, tronçons restants – en étude).

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. La Rue des Remparts sera notamment aménagée en zone de rencontre, le transit sur l'Avenue de la Gare coupé au TIM ; d'autres mesures sont encore à l'étude pour réduire le trafic de transit au centre-ville. 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.

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 débuter 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.

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.

Au vu de ce qui précède, la Ville d'Yverdon-les-Bains assumera les effets de la réalisation du PA4 à ses frais. Elle dispose d'un montant d'environ CHF 500'000.- pour trois objets qui requièrent une remise à niveau du Projet d'agglomération en regard du concept TIM et de l'APA et qui seront donc utilisés à cet effet. Il s'agit notamment :

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

Seuls les montants strictement nécessaires seront utilisés pour l'élaboration du dossier et tous les mandats seront attribués dans le respect de la législation en matière de marchés publics.



Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Madame la Présidente, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de prendre acte de la présente communication.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic :



J.-D. Carrard



La secrétaire adjointe :



A. Rizzoli