

RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

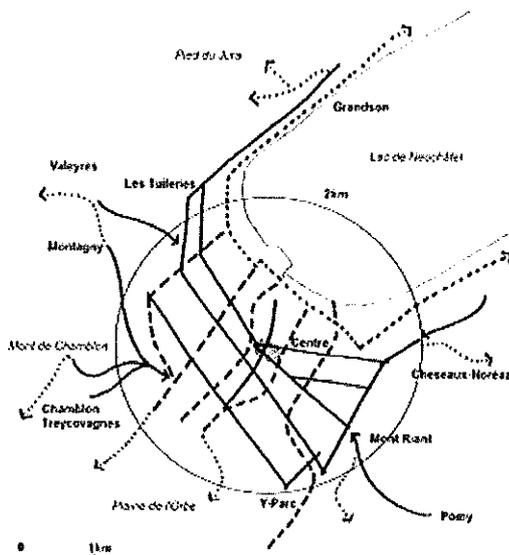
une demande de crédit d'étude de fr. 230'000.- pour développer l'étape 1 du projet d'axe Gare-Lac le long du Canal oriental

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

Yverdon-les-Bains est une ville de canaux. Depuis longtemps, les autorités ont l'intention de mettre en valeur le réseau bleu qui relie la plaine au lac à travers la ville. Grâce au concept aggroY pour le paysage et la mobilité douce, la Municipalité dispose enfin d'un outil stratégique pour concrétiser cette intention.

Le concept prévoit notamment de lier le réseau de mobilité douce au « réseau bleu ». Ce dernier offre en effet des cheminements en ligne directe entre le lac et la plaine (est-ouest), tandis que, perpendiculairement aux canaux, les rues structurantes fournissent le réseau nord-sud. Réseau bleu est-ouest et axes structurants nord-sud forment donc le maillage principal du réseau de mobilité douce de la ville.



Le réseau de mobilité douce principal est constitué d'un quadrillage du territoire avec deux orientations principales :

1) les canaux qui relient la plaine de l'Orbe au lac via des liaisons interquartiers à caractère de promenade (trait discontinu) ;

2) les voiries perpendiculaires (trait continu).
(aggloY, Rapport 2007)

(voir annexe 1 : Concept Mobilité et Paysage)

Pour l'heure, la Municipalité souhaite réaliser deux projets importants de mobilité douce liés aux canaux. D'une part la liaison le long du Buron (voir PR10.53PR) et d'autre part la liaison le long du canal oriental entre la rue de la Plaine et la Place d'Armes. Cette dernière est l'étape 1 d'un projet beaucoup plus ambitieux, de réaménagement des abords du canal oriental jusqu'au lac : l'axe Gare-Lac.

L'avant-projet d'axe Gare-Lac

En 2009-2010, l'axe Gare-Lac a fait l'objet d'un avant-projet complet allant de la rue de la Plaine jusqu'au port des Iris. Une étude hydraulique a vérifié la faisabilité du projet du point de vue de la protection contre les crues. A chaque pont (pont du Château, pont de Tivoli, pont CFF, pont du Nord, pont du Stade et pont des Iris), une solution a également été étudiée pour permettre soit le passage sous l'ouvrage, soit un dispositif original pour regagner la rue, si le passage s'avérait inapproprié. La Municipalité propose donc de réaliser par étapes une liaison mobilité douce continue le long du canal oriental.

L'axe Gare-Lac : lancer la requalification du secteur Gare-Lac

En 2007, la Municipalité a organisé un concours d'urbanisme pour la requalification du territoire compris entre la voie CFF et le lac. Ce territoire dit « Gare-Lac » fait l'objet d'un plan directeur localisé (PDL) du même nom, qui sera soumis au Conseil pour adoption en principe cette année encore (voir annexe 2 : planche du concours 2007).

Ce concours et les études qui ont suivi font ressortir la nécessité de mieux relier la vieille ville au lac par une liaison majeure de mobilité douce. Cette liaison constitue la seconde mesure pour désenclaver la future Ville nouvelle proposée par le PDL sur les 23 ha compris entre les voies CFF et l'avenue des Sports. La première mesure consiste à élargir la rue de l'Industrie à deux sens de circulation (voir PR10.53PR). La Ville nouvelle accueillera à terme 3'000 habitants et 1'500 emplois proches des commerces du centre-ville et de la gare.

L'axe Gare-Lac le long du canal oriental est donc la colonne vertébrale de la ville au lac. En droite ligne, il s'agit à terme de disposer d'une liaison piétonne le long du canal, qui part de la rue de la Plaine et se termine au port des Iris.

En outre, la réalisation de l'axe Gare-Lac est considérée par la Municipalité comme décisive pour lancer la reconversion progressive du secteur Gare-Lac. L'expérience montre en effet que les investissements publics, en particulier sur les espaces publics majeurs, sont nécessaires dans un premier temps pour stimuler l'arrivée d'investisseurs privés de qualité. C'est pourquoi la Municipalité souhaite amorcer sans plus tarder le réaménagement du canal oriental avec une première étape modeste, qui va de la rue de la Plaine à la Place d'Armes.

L'axe Gare-Lac : relier le centre ville au lac

Le canal oriental parcourt différentes strates de notre ville :

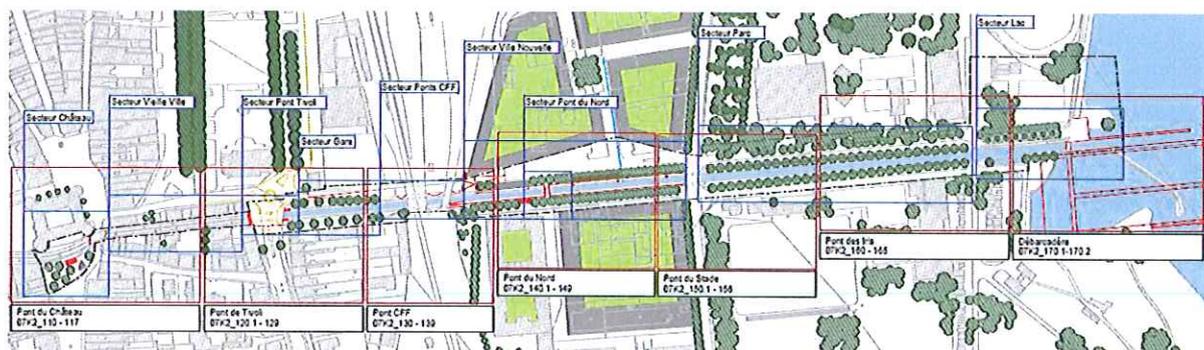
- la Vieille ville
- la Ville nouvelle Gare-Lac, objet du PDL
- le Parc, à partir de l'avenue des Sports et jusqu'au lac

A chaque strate correspond un traitement particulier du canal et des ses abords.

Strate Vieille ville

Strate Ville nouvelle

Strate Parc



1. Strate Vieille ville

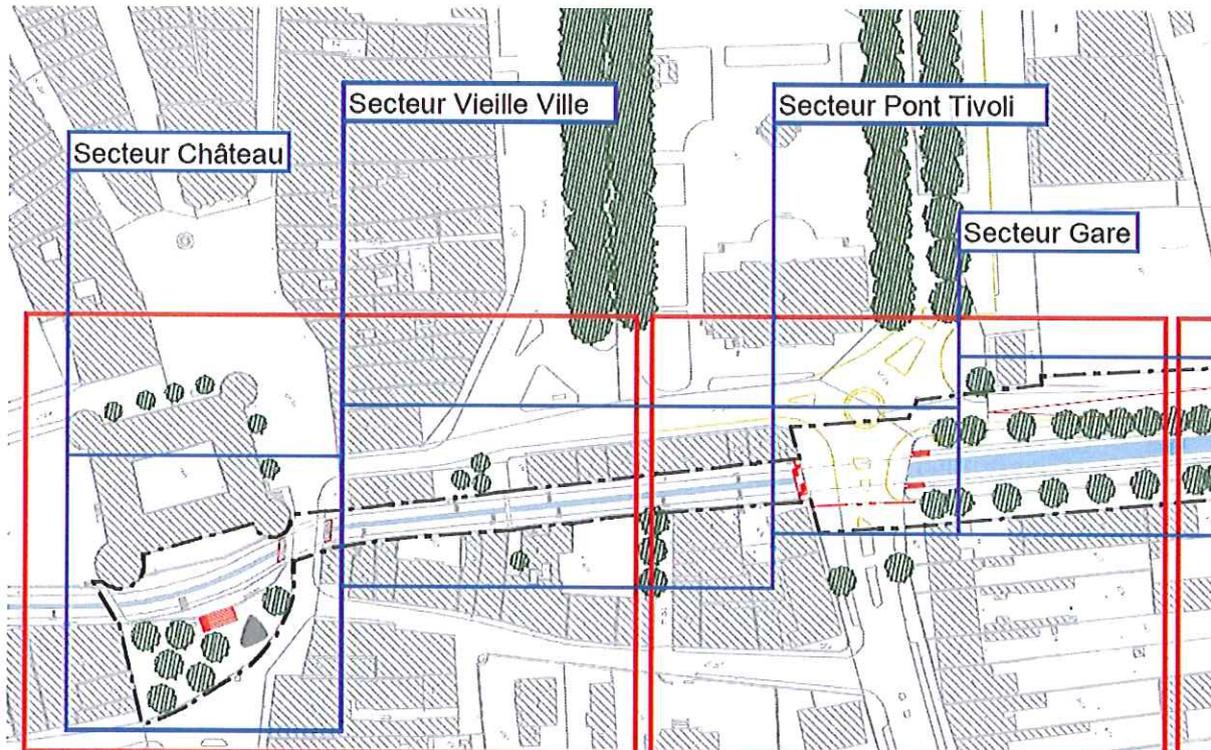
La strate Vieille ville est l'étape 1 de l'Axe Gare-Lac, objet de la présente demande de crédit.

Description sommaire du projet :

La descente vers le canal est aménagée par des gradins depuis la rue de la Plaine. Sous le pont du Château, une passerelle permet de passer d'une rive à l'autre. L'éclairage fait l'objet d'un soin attentif, de sorte à garantir la visibilité, la sécurité et la mise en scène des lieux.

Le passage sous le pont de Tivoli, qui fait près de 30 m de largeur, n'est pas envisagé. Un jeu d'escaliers permet de regagner l'avenue Haldimand, puis de rejoindre le canal de l'autre côté du pont. Un ascenseur est également prévu pour les personnes à mobilité réduite.

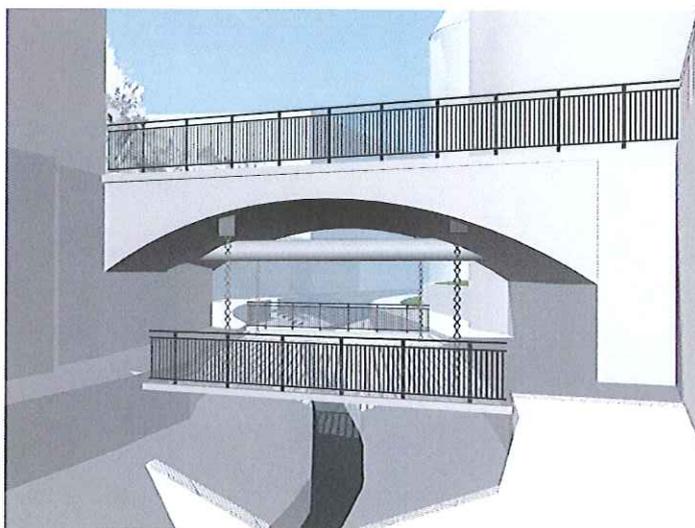
Etape 1 du projet d'Axe Gare-Lac : Plaine – pont de Tivoli



Accès au canal depuis la rue de la Plaine (avant-projet)



Passage sous pont du Château (avant-projet)



Descente sur le canal depuis av. Haldimand (avant-projet)



2. Strate Ville nouvelle

Les passages sous le pont CFF et la rue de l'Ancien-Stand sont réaménagés au profit de la mobilité douce. Il est aussi prévu d'y faire passer une ligne de bus urbain. Entre les ponts CFF et du Stade, les berges du canal sont modifiées de sorte à améliorer la protection contre les crues (élargissement de l'espace libre) et à constituer un balcon en surplomb depuis la rue. Des accès ponctuels sont prévus sous forme de gradins et autres.

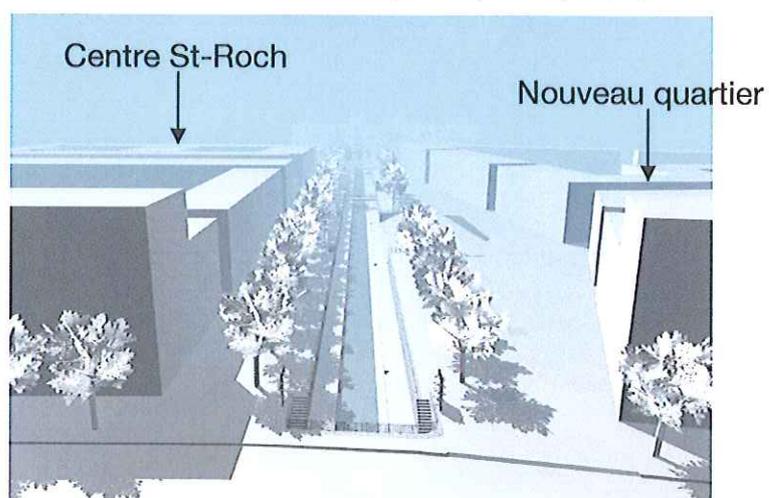
Côté Jura, il est prévu d'élargir l'actuelle rue de l'Ancien-Stand pour créer une place donnant directement sur le canal et située en face du Centre St-Roch (3'000 emplois), cœur de la Ville nouvelle. Le nouveau profil de canal lui donne un caractère urbain, en l'intégrant à une composition plus vaste, qui comprend la place et les bâtiments qui l'encadrent.

Cette partie du projet est étroitement liée à la réalisation d'un nouveau quartier à hauteur de la rue de l'Ancien-Stand et à l'élargissement de la rue de l'Industrie (voir PR10.53PR). La mise à double sens de cette dernière libèrera en effet la rue de l'Ancien-Stand de l'essentiel du trafic actuel.

Canal réaménagé (avant-projet)



Canal réaménagé et nouvelle place (avant-projet)

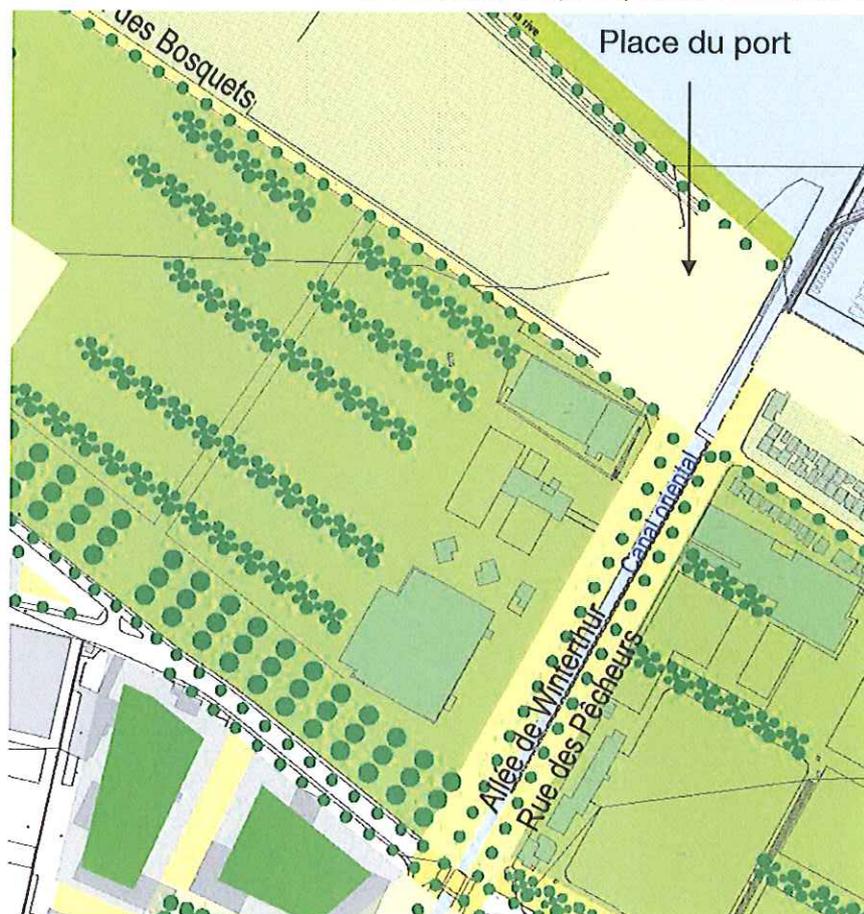


3. Strate Parc

Dans cette strate, l'avant-projet prévoit essentiellement la création d'un passage sous le pont du stade, puis d'une rampe qui permet de regagner l'Allée de Winterthur.

La Promenade du canal se termine sur une esplanade ouverte sur le lac : la future Place du Port. En l'état des études, cet aménagement pourrait précéder ou accompagner le projet d'agrandissement du port des Iris.

Extrémité de l'Axe Gare-Lac : la place du port (extrait PDL Gare-Lac)



Boussole 21

Il s'agit de la première étape d'un projet pour la requalification du territoire « Gare-Lac ». Le projet est en adéquation avec la stratégie de développement du centre-ville, des canaux, du PDL et du projet d'agglomération. Le potentiel des canaux et la mobilité douce ont été étudiés en profondeur.

Sous l'angle de l'évaluation économique, le tableau est nuancé dans la mesure où sa valeur ajoutée est difficilement évaluable à court terme. Il s'inscrit dans une politique publique de mise en valeur des canaux de la Ville qui doit forcément être prise en charge financièrement par celle-ci, sans qu'interviennent des privés. Le financement du projet lui-même présente une bonne visibilité dans la mesure où il constitue la première étape d'un projet global dont le coût est connu et l'investissement planifié. La valorisation du domaine public et la création des conditions cadres pour augmenter l'attractivité du chef-lieu de district peut contribuer à moyen et long termes à générer des investissements importants.

Sous l'angle de l'évaluation environnementale, le projet ne constitue que la première étape d'une vaste politique de mobilité durable, consistant à favoriser des modes de déplacement

contribuant à la réduction des émissions de gaz et de poussières fines. Le traitement paysager qui accompagnera le projet à toutes ses étapes permettra d'augmenter la qualité des espaces publics.

Sous l'angle social, il convient de considérer que l'amélioration des espaces publics, le développement de la mobilité douce, la planification du développement urbain contribuent à faciliter l'intégration sociale et la cohésion. Le projet en question n'est qu'une étape préliminaire d'une politique ambitieuse.

Coût et financement

1. Devis

Le coût de l'ouvrage de l'étape 1 est estimé à fr. 1.6 million (valeur 2010), selon le devis établi dans le cadre de l'avant-projet.

L'étude suppose une équipe constituée d'un architecte, d'un ingénieur en structures, d'un spécialiste lumière et d'un géomètre.

Les prestations comprennent les phases d'étude de projet définitif, de demande d'autorisation de construire et d'appel d'offres aux entreprises. Les honoraires pour la phase chantier (direction architecturale et direction des travaux) feront partie du crédit d'investissement.

Enfin, une réserve est prévue pour des mandats d'experts-conseils, en fonction des demandes du Canton. En l'état de l'étude, il n'est en effet pas possible d'évaluer précisément les études techniques complémentaires, en particulier pour les aspects hydrauliques et biologiques, éventuellement de pollution des eaux.

| Descriptifs | Montants TTC | Totaux TTC |
|--|--------------|----------------|
| Projet et appel d'offres | | 205'000 |
| Architecte | 90'000 | |
| Eclairagiste | 16'000 | |
| Ingénieur civil | 48'000 | |
| Géomètre | 11'000 | |
| Experts-conseils (hydraulique, biologie, sols) | 30'000 | |
| Communication | 10'000 | |
| Divers et imprévus arrondi (10%) | 20'500 | 20'500 |
| Frais | 7'000 | 7'000 |
| TOTAL arrondi | | 230'000 |

2. Financement

Un montant de fr. 15 millions est prévu au plan des investissements 2011-2015, à raison de fr. 3 millions dès 2012. Vu son importance pour le développement de Gare-Lac, cette dépense est avancée de quelques mois sur 2011. Elle est compensée par le budget non dépensé de l'avenue des Trois-Lacs en 2011.

L'axe Gare-Lac est une mesure du projet aggroY en priorité A. Elle bénéficie d'une subvention de la Confédération à hauteur de fr. 2.5 millions.

Planning prévisionnel

| AXE GARE-LAC – ETAPE 1 | 2011 | | | | 2012 | | | |
|-----------------------------------|------|---|---|---|------|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| Crédit d'étude | | | | | | | | |
| Projet | | | ■ | | | | | |
| Validation Municipalité | | | | ▶ | | | | |
| Appel d'offres entreprises | | | | ■ | | | | |
| Enquête publique + procédure | | | | | ■ | | | |
| Crédit d'ouvrage | | | | | | | | |
| Demande de crédit et adjudication | | | | | | | ▶ | ▶ |
| Réalisation | | | | | | | | |
| Début travaux | | | | | | | | ■ |

Etude ■ Procédure ■ Réalisation ■
 Municipalité ▶ Conseil communal ▶



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,

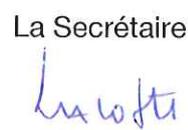
décide :

- Article 1 : La Municipalité est autorisée à développer l'étape 1 de l'Axe Gare-Lac, entre la rue la Plaine et le pont de Tivoli.
- Article 2 : Un crédit d'étude de fr. 230'000.- lui est accordé à cet effet.
- Article 3 : La dépense sera financée par la trésorerie générale et imputée sur le compte "9318" « Etude axe Gare-Lac 1 ». Elle sera reprise dans le crédit d'investissement si le projet est réalisé. Dans le cas contraire, elle sera amortie en 5 ans au plus.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic

 D. von Siebenthal

La Secrétaire

 S. Lacoste

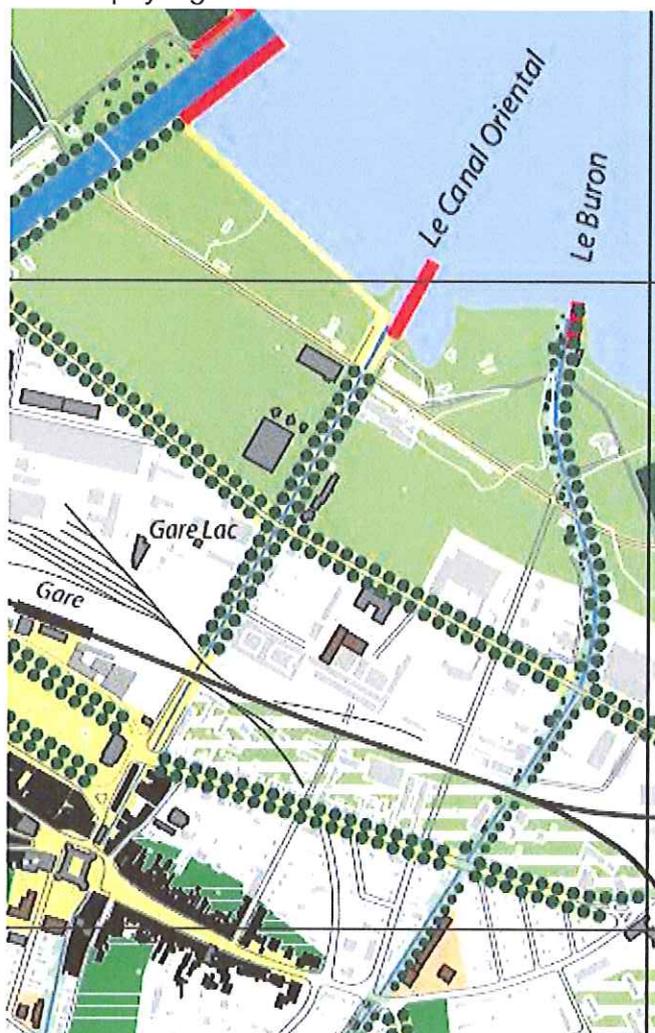
Annexes :

- Annexe 1 : concept Mobilité douce et Paysage (extraits)
 Annexe 2 : concours Gare-Lac, 2007 (extrait du projet lauréat)

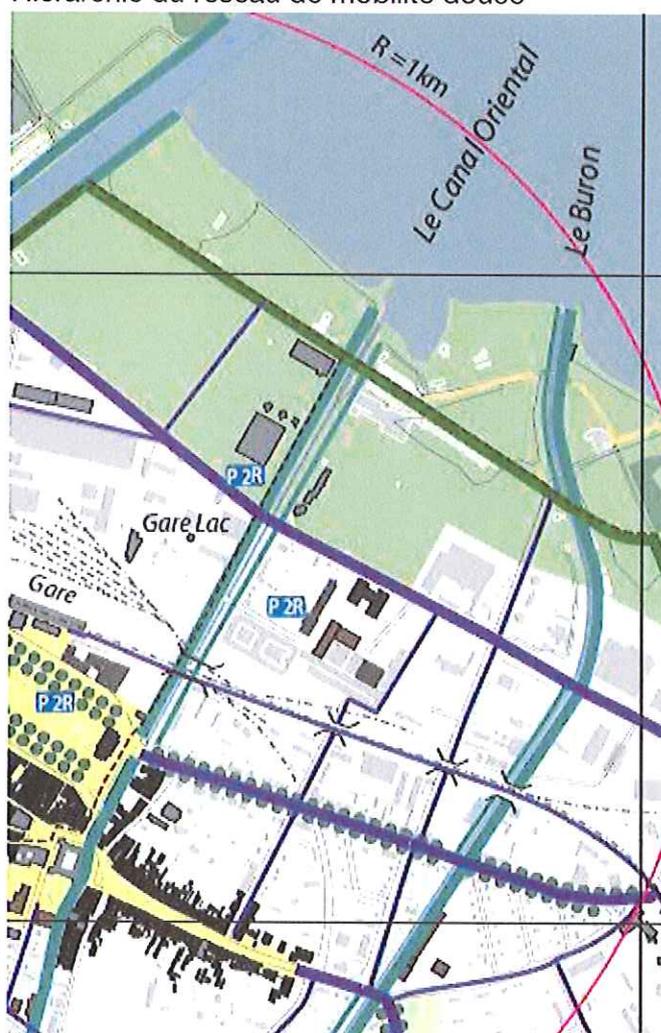
Délégué de la Municipalité : Monsieur Paul-Arthur Treyvaud

Annexe 1 : concept Mobilité douce et Paysage (extraits)

Plan paysage



Hiérarchie du réseau de mobilité douce



Structures linéaires

-  Cours d'eau avec emprise minérale
-  Cours d'eau avec emprise végétale
-  Couloir de végétation extensive

Arborisation

-  Vergers
-  Alignements d'arbres
-  Rideaux abri et cordons boisés
-  Chaussée historique (double alignement)
-  Arborisation libre

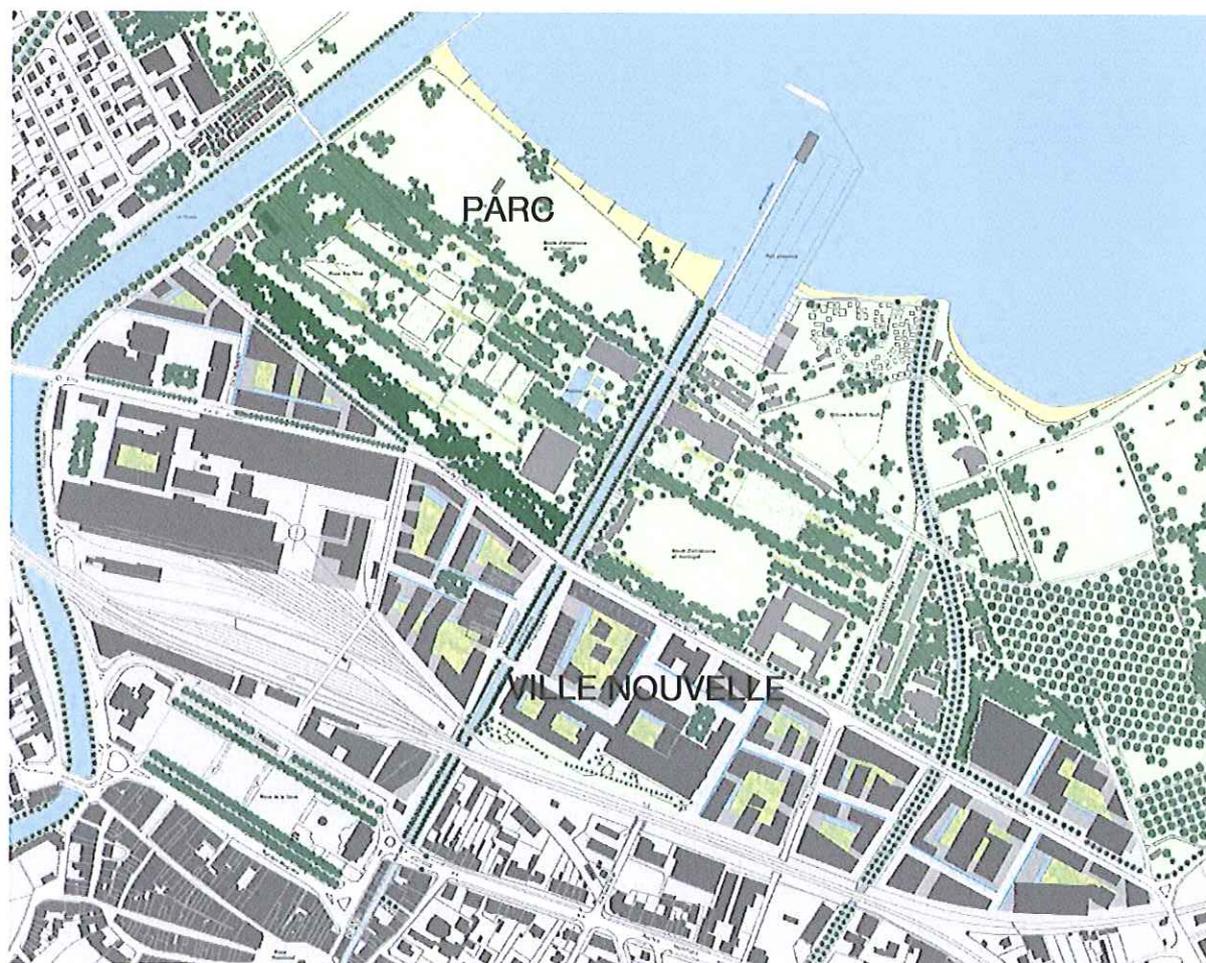
Hiérarchie du réseau

-  Axe principal
-  Axe secondaire

Type de liaison

-  Réseau urbain
-  Liaison interlocalité
-  Promenade des cours d'eau
-  Promenade du littoral
-  Promenade de plaine
-  Réseau de randonnée pédestre
-  Itinéraire cyclable régional ou national
-  Espace central à fonction MD déterminante

Annexe 2 : concours Gare-Lac, 2007 (extrait du projet lauréat)



AXE GARE-LAC