

Municipalité

7 juin 2012

SLA

PR12.18PR

RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

Une initiative communale demandant à la municipalité de mettre en œuvre sans délai le processus de réalisation d'une route communale de contournement limitée à 50 km/h au sud-ouest de la ville

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

Le 6 octobre dernier, une initiative communale au sens de l'article 106 et suivants de la loi sur l'exercice des droits politiques¹ a été déposée. Cette dernière, intitulée *Stop aux bouchons à Yverdon !*, propose aux Yverdonnois de se déterminer sur la question suivante :

«Acceptez-vous que la Municipalité d'Yverdon-les-Bains mette en œuvre sans délai le processus de réalisation d'une route communale de contournement limitée à 50 km/h, au sud-ouest de la ville ?»

Les premiers contrôles de validité formelle ayant permis d'autoriser la récolte de signatures, les initiants disposaient de trois mois, jusqu'au 31 janvier 2012, pour procéder.

Le mardi 31 janvier dernier, les initiants ont déposé, auprès du greffe municipal, 1033 listes portant 4'202 signatures. Après examen du contrôle des habitants, 3'882 signatures ont été validées.

L'exigence légale posée à l'article 106g de la LEDP, soit la signature de 15 % du corps électoral, était largement atteinte, puisque les derniers chiffres attestent de la présence de 19'093 électeurs lors de la dernière levée du rôle le 25 janvier 2012. Les initiants ont donc réuni la signature de 20 % du corps électoral.

La Municipalité a annoncé le 15 février dernier l'aboutissement de l'initiative.

Conformément aux dispositions de l'art. 106 l de la LEDP, la Municipalité a la responsabilité de transmettre au Conseil un préavis. Il s'agit pour lui d'examiner en premier lieu la validité de l'initiative, sous l'angle de sa conformité au droit supérieur, ainsi que ses caractéristiques sur le plan de l'unité de rang, de forme ou de matière (art. 106m LEDP).

Par ailleurs, le Conseil doit prendre position sur le fond de l'initiative, le projet de construction d'une route de contournement, sur la base des arguments des initiants et de l'appréciation de la Municipalité.

¹ Loi sur l'exercice des droits politiques (LEDP) du 16 mai 1989 RSV160.01

Examen de la validité de l'initiative

L'article 106 b de la LEDP stipule à cet égard :

¹ *Toute initiative doit respecter:*

- a) *le droit supérieur;*
- b) *le principe de l'unité de rang, de forme et de matière.*

² *L'unité de la matière est respectée lorsqu'il existe un rapport intrinsèque entre les différentes parties d'une initiative.*

³ *L'unité de la forme est respectée lorsque l'initiative est déposée exclusivement sous la forme d'une proposition conçue en termes généraux ou exclusivement sous celle d'un projet rédigé de toutes pièces.*

⁴ *L'unité de rang est respectée lorsque l'initiative contient des propositions relevant d'une seule catégorie d'actes pour lesquels l'initiative est autorisée.*

L'article 106m de la LEDP dispose en outre qu'il appartient aux conseils généraux ou communaux de statuer sur la validité des initiatives, sous l'angle de la conformité au droit supérieur, et l'unité de rang, de forme ou de matière.

a) La conformité de l'initiative au droit supérieur

L'initiative, rédigée en termes généraux, requiert de l'autorité qu'elle réalise une route de contournement. Cette matière est régie par la loi cantonale sur les routes (LRou du 18 décembre 1991). La planification et construction d'une route communale sont de compétence communale, sous réserve de l'approbation cantonale lors de l'examen du projet, selon la procédure fixée par les articles 57 à 62 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions, LATC du 4 décembre 1985, applicable par analogie. La loi sur les routes distingue en outre, ce qui relève de simples aménagements d'un ouvrage ou gabarit existant (art 13 al.2 LRou) réservés à l'Exécutif, de la planification de la construction d'une route, du ressort de l'organe délibérant (art.13, al. 3 LRou).

La construction d'une route de contournement est donc bien un objet sur lequel le Conseil communal est amené à se prononcer.

b) L'unité de la matière:

L'initiative ne portant que sur un objet unique, il ne peut y avoir de doute sur l'unité de la matière.

c) L'unité de forme

L'initiative est conçue en termes généraux. Elle est une intention générale qui ne comporte pas d'éléments précis de réalisation, qui pourraient faire croire au dépôt d'un projet. Il n'y a donc pas de confusion dans la catégorisation.

d) L'unité de rang

La décision portant sur la planification et réalisation d'une route de contournement relève de la compétence du Conseil, une fois les procédures légales de mise à l'enquête et de consultation menées à terme. Il n'y a donc pas, ici non plus, de confusion ou de partage dans les catégories d'actes concernés et la responsabilité décisionnelle.

Il résulte donc de cet examen la validité de l'initiative sur un plan formel.

Analyse et appréciation de la demande

Les initiants et les signataires sont fortement préoccupés par la circulation à Yverdon-les-Bains, par les risques d'engorgement des accès en ville et les risques de voir une circulation de transit se faire à l'intérieur des quartiers, un tel type de circulation créant sans conteste des nuisances environnementales importantes, pour les riverains en particulier, liées au bruit et à la pollution, et des effets pervers sur le plan de la sécurité des usagers de la route.

La Municipalité partage les préoccupations des initiants depuis de nombreuses années. Dès 2007, elle a saisi l'opportunité offerte par la politique fédérale des agglomérations et développé, avec les 8 communes périphériques partenaires et les autorités cantonales, un projet d'agglomération (AggloY) dont le premier objectif est de résoudre globalement les problèmes de mobilité, de croissance urbaine et de qualité de vie.

Ce projet a été déposé et validé par la Confédération en date du 31.12.2010, ce qui lui a ouvert la voie d'un financement important par les fonds de la Confédération. En contrepartie, les partenaires du projet s'engagent à réaliser un certain nombre de mesures d'aménagement d'ici 2020.

De manière générale, la politique des agglomérations répond au besoin d'anticiper la croissance urbaine par une planification du territoire à l'échelle adéquate – généralement supra communale – en assurant la coordination entre urbanisme et transports. Comment absorber cette expansion notamment sur le plan des transports et des infrastructures, comment répartir les coûts et coordonner les efforts des villes-centre et des communes périphériques ?

La politique d'agglomération que suit la Municipalité est une stratégie de long terme, de cohérence spatiale et de complémentarité des mesures. La Municipalité est consciente que, d'un point de vue citoyen, cette vision de long terme devient un handicap dans la mesure où, l'horizon final du projet est tellement éloigné, que l'on peut avoir l'impression de vivre dans une forme d'immobilisme et d'incapacité des autorités à réagir rapidement à un problème réel.

Malgré ces défauts et la patience que requiert sa mise en œuvre, la politique d'agglomération suivie depuis 2007 représente, de l'avis de la Municipalité (et de l'ensemble des instances concernées au niveau fédéral et cantonal), la seule réponse adaptée aux défis de développement qui sont les nôtres.

La Municipalité considère ainsi que la politique d'agglomération représente, de manière générale, une réponse nettement plus adaptée aux questions parfaitement légitimes que posent les initiants. La construction d'une route de contournement telle que proposée se rapproche d'une fausse bonne idée comme ce préavis s'attache à le démontrer en reprenant, pour plus de clarté, point par point les arguments mis en avant par les initiants dans leur communication aux citoyens yverdonnois :

- Vous voulez que la circulation de transit passe ailleurs que dans les quartiers d'habitation et au centre de la ville ?
- Vous voulez pouvoir rentrer chez vous sans perdre chaque soir votre temps dans les bouchons aux entrées-sorties de la ville ?
- Vous voulez moins de pollution en ville ?
- Vous voulez un chemin de l'école sûr pour vos enfants ?

- Vous voulez une ville où tous les usagers de la route sont pris en considération ?

Le trafic de transit

- Vous voulez que la circulation de transit passe ailleurs que dans les quartiers d'habitation et au centre de la ville ?

Selon les initiants, le trafic de transit dans les quartiers et au centre-ville serait la première justification d'une route de contournement au sud-ouest de la ville. Cet argument ne résiste malheureusement pas à l'étude de toutes les études de trafic récentes réalisées dans le cadre du projet d'agglomération pour les raisons suivantes:

- 80'000 véhicules entrent et sortent du périmètre de la ville d'Yverdon-les-Bains quotidiennement (hors autoroute).
- 60'000 véhicules sur ce total représentent le trafic d'échange entre Yverdon-les-Bains et l'extérieur: ce sont les pendulaires (dans les deux sens) et l'ensemble des usagers qui se rendent en ville pour y avoir une activité économique ou sociale.
- Le trafic de transit (dont l'origine et la destination se trouvent en dehors de ville) ne représente que 5'500 véhicules par jour au centre-ville ou 10'000 véhicules par jour en tenant compte de l'autoroute. En effet, une partie de ce transit ne passe pas par la ville, mais par Grandson/Chamard - autoroute et Yvonand/Pomy - autoroute.

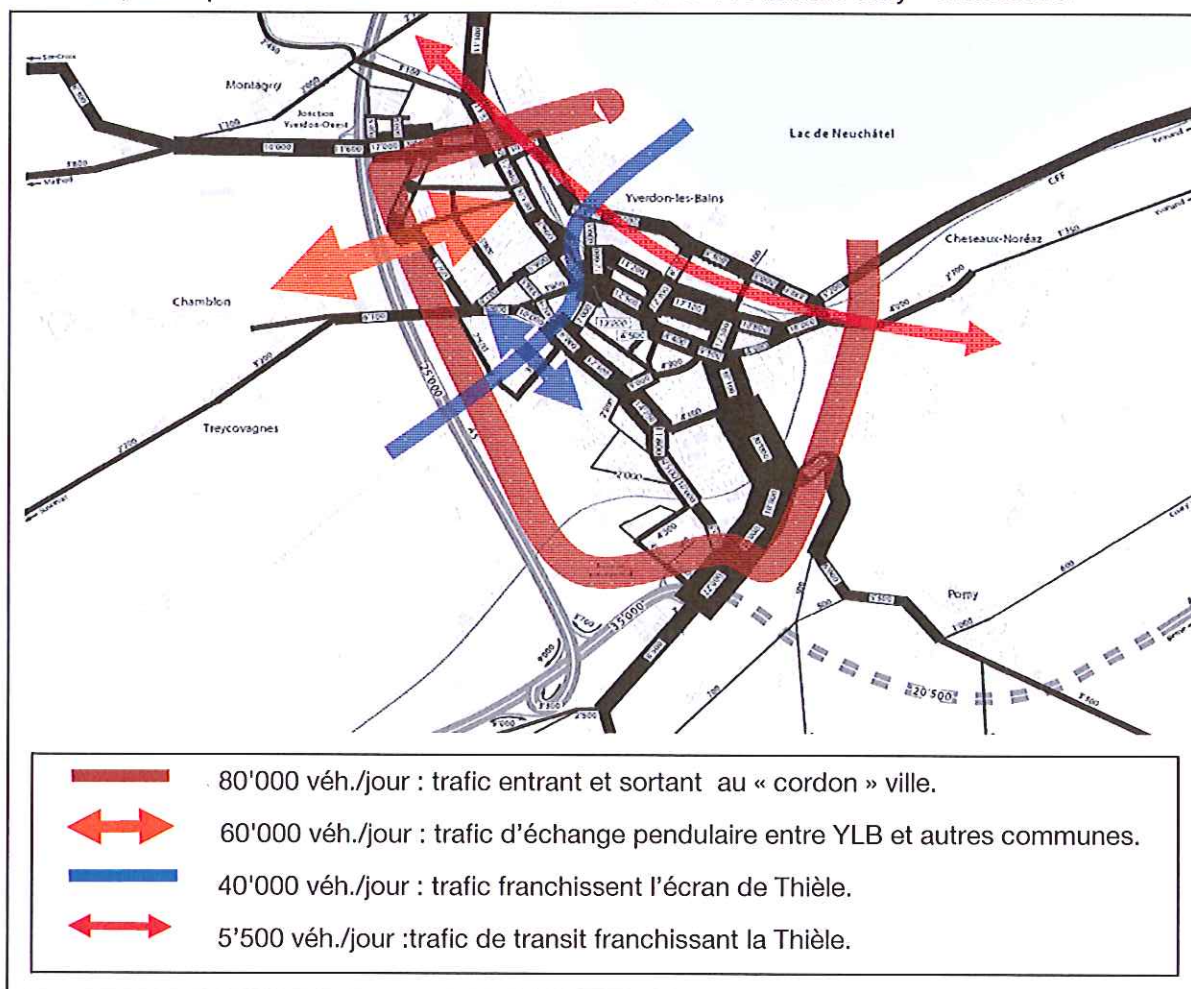


SCHÉMA 1 volumes de trafic à Yverdon-les-Bains (sources AggloY 2008, enquête OD 2012)

L'enquête origine/destination, réalisée en mars 2012, permet d'affirmer que le trafic est stable entre 2008 et 2012. Il est à l'écran de la Thièle (cf. schéma 1, trait bleu) de l'ordre de 40'000 véh./jour.

Cette stabilité du trafic est d'autant plus importante lorsqu'elle est comparée :

- à la croissance de la population totale, qui avoisine 6.50% en 3 ans (26'413 habitants au 31.12.2008 et 28'127 habitants au 31.12.2011) ;
- à l'augmentation générale du parc de véhicules en circulation, qui a augmenté d'environ 6% entre 2008 et 2011 dans le Canton de Vaud.

La possibilité de voir une route de contournement résoudre le problème de circulation de transit soulevé par les initiants ne résiste pas à l'examen de ces chiffres. Il est clairement démontré ici que la source principale de trafic n'est pas le transit, mais bien les déplacements internes à l'agglomération qui ne peuvent pas être canalisés par une artère en raison de leurs origines et destinations multiples.

Compte tenu des éléments présentés, la Municipalité constate que la proposition des initiants consistant à construire une route de contournement au sud-ouest de la ville ne répond pas à la question du volume de trafic identifié dans la commune. Elle affirme en particulier que le transit n'est pas la cause du trafic constaté.

Le trafic, dans les quartiers et au centre-ville

- Vous voulez que la circulation de transit passe ailleurs que dans les quartiers d'habitation et au centre de la ville ?

Si le trafic de transit n'est pas la première problématique à laquelle doit faire face la commune, le trafic interne est important et risqué – s'il n'est pas géré de manière active, de dégrader significativement la qualité de vie de nos concitoyens.

Pour cette raison, le projet d'agglomération, dont découle une grande partie des préavis d'importance soumis dernièrement à ce Conseil, accorde une large place à la résolution de ces problèmes liés au trafic interne. Ce dernier, nous l'avons vu, est par nature constitué de déplacements extrêmement différenciés dans leur nature, leur intensité, leur fréquence, leur longueur, etc. Il en va logiquement de même pour les mesures qui permettent de le contrôler et de préserver tant la qualité des déplacements que la qualité de vie des habitants et des usagers des zones concernées : elles ne peuvent être que diverses et complémentaires pour coller au plus près de la réalité des problèmes.

La réponse clé à cette problématique est traitée de manière complète et précise par le projet d'agglomération dans le cadre de son concept de mobilité. Ce dernier propose de manière très détaillée – sur la base d'études de trafic chiffrées qui objectivent les problématiques – un concept d'amélioration propre à chaque mode de transport :

- Transports individuels motorisés TIM ;
- Transports collectifs TC ;
- Mobilité douce MD.

Il définit ensuite leur complémentarité de manière à favoriser l'émergence de scénarios de report sur le mode de transport le plus adapté à chaque situation.

LE CONCEPT DES TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISES (TIM)

Afin de diminuer fortement les nuisances créées par le trafic qui envahit quartiers et centre-ville, justement dénoncées par les initiants, le concept TIM pose le principe de la hiérarchisation du réseau accompagné de deux corollaires, les zones 30 et la gestion du stationnement.

Les axes structurants

Pour être efficace, la hiérarchisation du réseau doit être forte. Trois axes dits structurants ont été définis par les études en ville d'Yverdon-les-Bains :

- La Traversée nord-est, dont l'objectif est de décharger en partie l'avenue Haldimand et le centre-ville pour le reporter sur l'avenue des Sports. Elle garantira aussi l'accessibilité à l'écoquartier Gare-Lac. Dans ce contexte, ce Conseil a accepté en février 2011 le crédit d'étude pour la mise à double sens de la rue de l'Industrie.
- La Traversée sud-ouest dont le Conseil communal a accepté en décembre 2011, le crédit d'étude pour l'étape 1 de la requalification, entre le Mujon et la rue Roger-de-Guimps. Déjà réalisé, le nouveau passage inférieur du chemin de la Sallaz est la première intervention qualitative sur cette traversée.
- La Traversée centre dont le préavis vous a été transmis il y a quelques semaines qui englobe le secteur de la Place d'Armes et propose, outre une requalification générale ambitieuse du secteur, la création d'un parking souterrain facilitant un accès confortable aux commerces du centre.

Ces trois axes ont plusieurs objectifs :

- Collecter rapidement le trafic inter quartiers, dont on rappelle qu'il est dominant dans la problématique yverdonnoise ;
- Libérer le cœur des quartiers de ce même trafic, ce qui revient à laisser les rues à leurs habitants en priorité et à y privilégier les zones 30 km/h.
- Garantir un bon accès aux parkings du centre-ville pour assurer la vitalité commerciale de cette zone.

Même si ces trois axes sont destinés à continuer de connaître un niveau de trafic comparable à celui qui est actuellement mesuré, ils ne sont pas pour autant destinés à devenir des boulevards périphériques urbains invivables pour les riverains.

Les axes seront requalifiés selon les standards actuels pour assurer une cohabitation harmonieuse «où tous les usagers de la route sont pris en considération» pour reprendre l'expression des initiants. Les travaux comprennent notamment, des mesures de modération pour garantir le 50 km/h, un revêtement phono absorbant, une arborisation, des traversées piétonnes sécurisées, des bandes cyclables et divers autres aménagements.

Les zones 30

Les zones 30 sont le complément direct et logique des axes structurants. Ce sont elles qui créent la dissuasion nécessaire pour que le trafic se reporte le plus rapidement possible sur les axes prévus à cet effet.

Il est admis que l'introduction d'une zone 30 contribue à une diminution du bruit routier de l'ordre de 2 à 3 dB (A), le résultat final étant influencé par le type d'éléments modérateurs et les caractéristiques du revêtement routier. Les émissions de substances nocives dans

l'atmosphère, telles le gaz carbonique (CO₂), les oxydes d'azote (NO_x) ou les particules fines (PM₁₀), peuvent également être réduites par l'introduction de zones 30 km/h.

Le programme de passage des quartiers en zone 30 est déjà établi et les réalisations largement entamées :

Fin 2009 déjà, la Municipalité annonçait dans une communication au Conseil, la mise aux normes des zones 30 existantes et l'aménagement de nouvelles zones : Valentin-Jordils, St-Georges-Cheminet, Floreyres-Bellevue, etc. Certains dossiers sont en cours de mise à l'enquête publique ; d'autres feront l'objet d'une demande de crédit de construction cet automne. Les coûts de réalisation de toutes les zones 30 à l'horizon 2020 sont estimés à 12 millions.

Le concept de stationnement

La gestion du stationnement est indissociable de la gestion du trafic. Or le diagnostic qui vient d'être posé dans le cadre d'une étude commandée par la Municipalité démontre que les places disponibles sont accaparées par les mauvais utilisateurs.

Il s'agit donc de restituer les places au bon public par un ensemble de mesures :

- Dissuader les pendulaires de rechercher et utiliser des places dans les quartiers afin de les laisser prioritairement aux habitants et à leurs visiteurs. Le système des macarons a fait ses preuves dans ce domaine ;
- Au centre-ville, l'offre doit être rendue aux clients des commerces et services avec une durée de stationnement qui garantit une bonne rotation.

Compte tenu de l'ensemble des mesures de trafic présentées ici à l'état de réalisation ou de planification avancée, la Municipalité est convaincue d'être en mesure de donner une nouvelle dynamique à la question du trafic motorisé en ville d'Yverdon-les-Bains qui permettra – une fois l'ensemble des chantiers terminés – de proposer aux Yverdonnois une coexistence durable et apaisée entre les différentes formes de mobilité. Elle constate que l'introduction d'une nouvelle route de contournement au sud-ouest de la ville met en péril la cohérence du concept sur le territoire communal et sur celui des communes partenaires de l'agglomération.

LES TRANSPORTS COLLECTIFS (TC)

Deuxième volet de la multimodalité des transports indispensable à une bonne gestion de la mobilité sur le territoire communal, le nouveau réseau TC mis en place en décembre 2010, est clairement un succès mesurable sur le plan quantitatif : Travys SA a pu augmenter son offre de 40 % et a vu la fréquentation de ses bus augmenter en conséquence de 27 % (1'702'000 voyageurs en 2010 versus 2'167'000 en 2011). Cette augmentation est conforme aux prévisions dynamiques inscrites dans le préavis PR10.21PR et laisse ainsi présager l'atteinte de l'objectif fixé à l'horizon 2020). Les investissements consentis sur les TC se sont clairement révélés payants.

LA MOBILITE DOUCE (MD)

Dans les villes suisses, en moyenne 60 % des déplacements de moins de 3 km se font à pied. Cela est particulièrement intéressant dans une petite agglomération comme la nôtre où le rayon autour du centre est seulement de 1.5 à 2 km.

La mobilité douce, outre ses qualités propres et sa capacité à fournir un report modal abondant à moindre coût sur les petites distances, est un facteur essentiel pour développer la clientèle des commerces.

L'exemple des villes hollandaises, à la configuration assez proche d'Yverdon-les-Bains, est particulièrement parlant en matière de MD.

Tous les crédits d'étude ou d'ouvrage pour des aménagements urbains présentés ces dernières années ont traité aussi de la MD avec la création de sites propres ou mixtes: passage inférieur de la Sallaz, pont de Pomy, cheminement le long du Buron, équipement du PST, traversées nord-est et sud-ouest, nouvelles passerelles, etc.

La vélostation à la gare (1^{ère} de Suisse romande) comme les vélos en libre-service et les nouveaux emplacements de véhicules en Carsharing participent à cette évolution vers une mobilité plus durable.

Contrairement à ce que les initiants laissent entendre, l'objectif du concept de mobilité n'est pas de restreindre la circulation automobile de manière autoritaire, mais de contrôler sa croissance, de diminuer ses nuisances, et ce, par la mise à disposition d'une offre alternative et attractive présentant un même confort, une même praticabilité, chaque fois que cela est possible.

Les accès facilités à la ville et à l'autoroute

- Vous voulez pouvoir rentrer chez vous sans perdre chaque soir votre temps dans les bouchons aux entrées-sorties de la ville?

ACCES SUD

La jonction autoroutière sud est actuellement le principal obstacle à la fluidité du trafic à l'entrée sud de la ville : une voie de présélection trop courte et unique provoque aux heures de pointe une file d'attente sur l'A1.

Outre le temps perdu, la Municipalité se préoccupe aussi de la dangerosité de cette jonction et a interpellé à cet effet les instances compétentes, soit L'OFROU (Office fédéral des routes).

La Municipalité a publiquement fait état de son inquiétude dans une conférence de presse du 5 avril dernier dans laquelle elle a demandé la réalisation urgente des mesures préconisées par l'OFROU dans le cadre de l'étude détaillée effectuée par ce dernier fin 2011.

Cette étude met clairement en lumière, sur la base de comptages réalisés aux heures de pointe sur plusieurs jours, le fait que les problèmes de bouchons relevés par les initiants à l'entrée sud de la ville ne sont pas dus à un manque de fluidité de trafic en aval sur la route de Lausanne, mais bien à la configuration du giratoire de sortie lui-même.

La Municipalité continuera ainsi d'interpeller vigoureusement les instances et services concernés jusqu'à ce que ses revendications de sécurisation de cette sortie soient satisfaites.

Sans attendre la résolution de ce point particulièrement noir du réseau routier de l'agglomération, la Municipalité a procédé à l'expérimentation de deux giratoires prévus dans l'étape 2 de la Traversée sud-ouest : au carrefour Sallaz-route de Lausanne et au carrefour Valentin-Entremonts. La fluidité du trafic en provenance de l'autoroute s'est sensiblement améliorée grâce à ces installations. Les giratoires définitifs seront réalisés dans le cadre de l'étape 2 de la Traversée sud-ouest.

ACCES OUEST

La Municipalité souhaite construire une nouvelle infrastructure routière reliée directement à la jonction ouest de l'autoroute : l'accès ouest, soit 1.5 km de route à construire entre la jonction ouest et la Chaussée de Treycovagnes. Cette route – prévue côté plaine de l'autoroute, loin des quartiers d'habitation – déchargera principalement le nord-ouest de la ville (quartier Montagny-Cheminet-Uttins et l'avenue de Grandson).

L'accès ouest est une mesure du projet d'agglomération depuis 2007, malheureusement considérée par la Confédération comme non prioritaire (mesure C).

La Municipalité demandera une nouvelle évaluation de cet accès pour le faire passer en priorité B (réalisation à horizon 2020) dans le cadre du dépôt des projets de deuxième génération au 30 juin de cette année.

LE TRAFIC DES PENDULAIRES

Une politique basée uniquement sur la fluidification du trafic aux entrées et sorties de ville serait dans tous les cas vouée à terme à l'échec en raison de la croissance continue de l'agglomération. Si Yverdon-les-Bains confirme sa vocation de bassin d'emplois régional - ce qui est souhaitable pour éviter sa transformation en cité-dortoir - le trafic des pendulaires augmentera proportionnellement. Pour cette raison, il est impératif d'agir simultanément sur d'autres mesures de manière à contenir le trafic pendulaire qui constitue la majorité des mouvements entrées-sorties.

Les liaisons ferroviaires

L'amélioration des liaisons ferroviaires avec la mise en place du Concept Romandie des CFF, qui prévoit la cadence à la ½ heure avec Lausanne est une préoccupation majeure de la Municipalité. Par l'intermédiaire de sa toute nouvelle Cellule mobilité, celle-ci exerce un lobbying constant sur les CFF et sur le service cantonal de la mobilité (SM) pour que cette mesure soit effective à l'horizon 2015.

Les liaisons de bus avec la gare

Pour inciter à se rendre à Yverdon-les-Bains en train, il s'agit aussi d'offrir de bonnes connexions en bus de la gare vers son lieu de travail. L'amélioration du réseau de Travys est aussi pensée dans ce sens.

Le stationnement des pendulaires, les parkings d'échange

Le stationnement des pendulaires qui ne peuvent gagner la gare d'Yverdon-les-Bains en transport collectif doit aussi être réglé afin qu'ils ne pénètrent ni au centre-ville, ni dans les quartiers. De ce point de vue, la situation actuelle est défavorable, puisque le stationnement en ville d'Yverdon-les-Bains est bon marché, voire gratuit, et que de nombreuses cases longue durée sont disséminées un peu partout, au détriment notamment des habitants des quartiers et des clients des commerces. Un concept de stationnement complet et la création de parkings P+R devraient permettre de répondre à cette préoccupation.

Les bouchons rencontrés à certaines heures de pointe à l'entrée sud de la ville ne sont imputables ni au trafic de transit qui serait absorbé par une route de contournement et dont nous avons vu qu'il est plus un mythe qu'une réalité, ni à une supposée politique anti voitures qui refoulerait sur l'autoroute le trafic indésirable. De manière incontestable, l'étude de l'OFROU pointe vers une mauvaise conception du giratoire de sortie.

La situation à l'ouest se présente de manière différente et la Municipalité est effectivement d'avis que la construction d'une nouvelle route d'accès à cet endroit se justifie pleinement.

Ainsi, pour les deux entrées de la ville, la Municipalité propose des solutions réalistes et pour la première, très rapidement réalisables en accord avec le développement global de la ville. Ici encore, la construction d'une route de contournement n'est pas la réponse adéquate au problème posé.

En conclusion

Les initiants et à travers eux, près de 20 % du corps électoral yverdonnois, ont choisi la voie de l'initiative communale afin d'interpeller de manière tout à fait légitime la Municipalité sur son action et sa politique en matière de gestion du trafic à Yverdon.

La Municipalité se réjouit d'avoir pu, à travers ce préavis, essayé de communiquer aussi clairement que possible son engagement extrêmement actif pour une politique de mobilité équilibrée dans laquelle tous les usagers, automobilistes compris, sont pris en compte avec leurs besoins spécifiques.

Elle espère aussi avoir fait comprendre à tous ceux qui ne sont pas des spécialistes d'un domaine extrêmement complexe qu'une seule réponse, fût-elle une nouvelle route, ne peut fournir une réponse appropriée à des problèmes qui se posent de manière presque atomisée, quartier par quartier, rue par rue.

A ceux qui lui font le reproche d'avoir pris des mesures qui ont fait empirer leur situation particulière, elle rappelle que le confort des uns est souvent la nuisance des autres et que sa mission reste, en tout temps, de privilégier l'intérêt général dans un monde fait de cas particuliers.

Aux initiants, elle aimerait demander un peu de patience et beaucoup de confiance. Un peu de patience, car la politique mise en œuvre depuis 2007 au moins est une affaire de très long terme. Les Municipalités successives qui ont porté le projet d'agglomération l'ont bien compris et il ne pourrait en être autrement vu la lourdeur des investissements consentis. La Municipalité est consciente que pendant encore de longues années, la ville va vivre de nombreux chantiers qui vont sans aucun doute mettre à rude épreuve les nerfs de nombreux citoyens, riverains, usagers, commerçants, entrepreneurs. C'est malheureusement sans doute le prix à payer pour vivre à l'horizon 2020-2030 dans une agglomération renouvelée qui aura su prendre aujourd'hui les décisions nécessaires.

La Municipalité se trouve encouragée dans sa politique par le constat ressortant sans ambiguïté de l'enquête origine/destination : le trafic est contenu (malgré l'augmentation sensible de la population le trafic intra-muros est resté identique dans son volume).

Afin de lui permettre de poursuivre et d'intensifier la politique engagée, la Municipalité recommande au Conseil de rejeter l'initiative *Stop aux bouchons* qui ne saurait résoudre les problèmes posés comme l'a montré ce préavis, mais qui ne manquerait pas, en revanche de mettre en péril le délicat équilibre qui régit aujourd'hui le projet d'agglomération et de mettre ainsi la ville dans une situation difficile avec ses partenaires.

Recommandations

Il est important de rappeler que trois options s'offrent au Conseil communal :

- Accepter l'initiative demandant la construction d'une route de contournement. Dans cette hypothèse, l'initiative n'est pas soumise au peuple, et la Municipalité dispose de quinze mois pour présenter au Conseil un projet (qui peut consister en une demande de crédit d'études par exemple). Néanmoins, comme toute décision du Conseil, l'acceptation de l'initiative est soumise au délai référendaire ordinaire de 20 jours à compter de l'affichage au pilier public. Passé ce délai, la décision du Conseil entre en force.
- Accepter l'initiative et user du droit ouvert à l'art. 107 al.4 de référendum spontané, selon les conditions inscrites à l'art. 91 du règlement du Conseil communal. Un vote populaire est alors organisé, la décision du Conseil valant recommandation d'acceptation;
- Rejeter l'initiative. Dans cette hypothèse, l'objet est soumis à votation populaire et la décision du Conseil vaut recommandation de rejet.

La Municipalité répond donc aux initiants : la démonstration vient d'être faite que le problème est multiforme et non pas généré par un trafic de transit, dont on voit qu'il occupe une part marginale dans les déplacements. Au-delà des mesures déjà entreprises d'amélioration des entrées de ville, c'est l'ensemble du réseau intérieur qui est retravaillé pour rendre chaque axe routier à sa vocation première. Parallèlement aux mesures de régulation de trafic, c'est la qualité de l'espace urbain qui est progressivement améliorée pour donner aux Yverdonnois l'envie de travailler et de consommer à l'intérieur de cet espace.

Nous vous recommandons donc de rejeter l'initiative, parce que le problème est mal identifié et donc la réponse inadaptée.

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: L'initiative est formellement validée.

Article 2: L'initiative est refusée quant au fond.

Article 3: Le Conseil communal prend acte de la politique menée par la Municipalité pour faire face aux problématiques soulevées par les initiants.

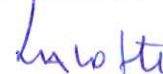
AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic



D. von Siebenthal

La Secrétaire



S. Lacoste

Références :

- AggloY, Projet d'agglomération yverdonnoise, Fischer et Montavon Architectes-Urbanistes SA, décembre 2007.
- Enquête origine-destination sur les ponts de la Thièle, rapport, Ertec SA et Ville d'Yverdon-les-Bains, mai 2012
- Traversée sud-ouest, PAM-03 A.01, MRS, décembre 2009
- Traversée nord-est, PAM-02 R.01, ADR, février 2010

Ces documents sont disponibles sur le site aux adresses suivantes :

<http://www.yverdon-les-bains.ch/fileadmin/echange/cc/AggloY%20projet%20d%27agglo%20yverdonnoise.zip>

<http://www.yverdon-les-bains.ch/fileadmin/echange/cc/Enqu%C3%AAt%20OD.zip>

<http://www.yverdon-les-bains.ch/fileadmin/echange/cc/Travers%C3%A9%20Nord%20Est.zip>

<http://www.yverdon-les-bains.ch/fileadmin/echange/cc/Travers%C3%A9%20Sud%20Ouest.zip>

Délégué-e-s de la Municipalité: Monsieur D. von Siebenthal et Mme M. Savary