

PREAVIS AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

une demande de crédit d'engagement de CHF 875'000.- pour financer les études et les réalisations nécessaires pour consolider les stratégies sectorielles en matière de mobilité et concrétiser la vision directrice de la mobilité durable

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

Il incombe à la Municipalité, dans le cadre de ses missions, de planifier et de réaliser de manière efficiente la mobilité de demain afin d'anticiper au mieux les multiples besoins et, sur la base d'une vision d'ensemble, de développer des solutions combinées en favorisant les synergies. La mobilité de demain se doit d'être accessible à toutes et à tous, respectueuse de l'environnement et doit permettre d'accompagner le développement économique.

Pour rappel, le préavis PR20.11bisPR du 13 novembre 2020 concernant une demande de crédit d'investissement de CHF 890'000.- pour les études d'avant-projet des mesures nécessaires à la mise en place du **Plan directeur des circulations** avait été retiré le 24 mars 2021 pour faire suite à la demande de la commission chargée de l'examen de ce préavis d'intégrer les résultats du **plan directeur des transports publics** (PDTP, alors en cours de finalisation), ainsi que la **stratégie en matière de diminution de la pollution** découlant du Plan climat vaudois 2030. Par ailleurs, le **Projet d'agglomération de 4ème génération** (PA4), proposant une vision coordonnée des différents modes de transport était alors en cours d'élaboration.

Ces récents développements ont amené la Municipalité à questionner les contenus du plan directeur des circulations en regard des enjeux actuels en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et à développer la mobilité comme un écosystème global apportant des solutions pour tous les acteurs et actrices du territoire. Cet objectif réunit sous un même chapeau toutes les stratégies menées de manière sectorielle, dans le domaine des transports publics, de la mobilité douce et des transports individuels motorisés, ainsi que sous l'angle de la qualité de l'espace public. En effet, la vision directrice de la mobilité durable (MOD) doit contribuer à répondre aux besoins des usagères et usagers des transports et à augmenter le niveau de qualité de vie de l'ensemble de la population. La nécessité de coordonner ces différentes stratégies sectorielles s'avère primordiale pour mener une politique publique cohérente et durable, en particulier en vue de l'objectif ambitieux visé en matière de report modal.

Dès lors, la Municipalité souhaite disposer d'une vision directrice d'ensemble, multimodale et durable. Sa concrétisation passe principalement par l'adaptation et le complément des stratégies sectorielles existantes, ainsi que par la réalisation de mesures s'inscrivant dans cette vision directrice de la mobilité durable (MOD) dans le sens des demandes de la commission précitée.

Le présent préavis définit le cadre de la vision directrice de la mobilité durable multimodale, avec une brève description de l'état d'avancement des différentes stratégies sectorielles de mobilité. Sur cette base, les besoins d'approfondissement pour chaque stratégie sont identifiés, justifiant la demande d'un crédit d'engagement.

Objectifs

La stratégie de mobilité de la Ville d'Yverdon-les-Bains permettra d'établir les lignes directrices en considérant le phénomène de la mobilité dans sa globalité, en tant qu'écosystème urbain. Des mesures seront développées et planifiées sur cette base, dans le cadre de stratégies sectorielles propres à chaque mode de transport. Elles pourront ensuite être mises en œuvre par étapes successives.

Les champs d'action qui seront développés dans cette stratégie concernent la communication et la sensibilisation aux enjeux actuels, la planification de mesures de mobilité coordonnées et cohérentes entre les différents modes de transports, ainsi que la réalisation d'infrastructures permettant d'avoir des effets bénéfiques directs sur le territoire.



Afin de développer la mobilité de demain, il sera dès lors nécessaire de sensibiliser sur les comportements pour expliquer les nécessités d'agir. Ceci permettra de présenter et expliquer la mobilité qui favorisera les pratiques de déplacements responsables et durables.

Le cadre que constituera la vision directrice permettra d'affiner et d'ajuster les contenus des différentes stratégies sectorielles et de pouvoir avancer dans la planification ou la mise en œuvre de mesures de mobilité multimodale. La vision directrice servira ainsi de guide pour le développement des mobilités de la ville d'Yverdon-les-Bains.

Le présent rapport a pour objet de :

- présenter une esquisse de la projection de la « vision directrice de la mobilité durable » ;
- indiquer l'état d'avancement de chaque stratégie sectorielle afin d'en identifier les besoins ;
- demander au Conseil communal le crédit d'engagement qui permettra de conduire les travaux nécessaires.

Description du projet

Vision directrice de la mobilité durable

La vision directrice de la mobilité durable esquissera l'image territoriale de la mobilité de demain dans le respect des enjeux environnementaux et des besoins de tous les usagers et usagers, ainsi que les grands principes à mettre en œuvre pour y parvenir sous l'angle de la sensibilisation, de la planification et de la réalisation d'infrastructures.

Cette vision sera cohérente avec le plan d'action prévu dans le rapport publié par l'Office fédéral du développement territorial « Maîtrise du trafic dans les agglomérations » (ARE, 2020) dans le cadre du programme en faveur du trafic de l'agglomération (FORTA).

Elle sera construite¹ à partir des stratégies sectorielles suivantes, partiellement préétablies :

- Mobilité douce ;
- Transports publics ;
- Modération du trafic (stratégie comprenant des interventions en matière de mobilité et de valorisation des espaces publics) ;
- Gestion du transport individuel motorisé / stationnement / logistique.

Ces stratégies sectorielles présentent des stades d'avancement différents et sont plus ou moins complètes. Seule la stratégie de mobilité douce a été formellement présentée au Conseil communal (cf. Plan directeur de la mobilité douce figurant en Annexe 1 au préavis PR19.20PR concernant une demande de crédit d'investissement de CHF 470'000.- pour la mise en place des premières mesures du plan directeur de la mobilité douce, accepté par le Conseil communal le 3 octobre 2019).

Les stratégies sectorielles en matière de mobilité peuvent se diviser en deux catégories se renforçant l'une l'autre (effet « push & pull »): les stratégies incitatives, qui visent à encourager les usagers à utiliser les moyens de transports à émissions de CO₂ faibles ou nulles et à faible emprise au sol (mobilité douce et transports publics) et les stratégies visant à maîtriser le trafic (transports individuels motorisés - TIM, stationnement et modération du trafic), telles que définies dans le concept TIM d'AggloY validé en 2015.

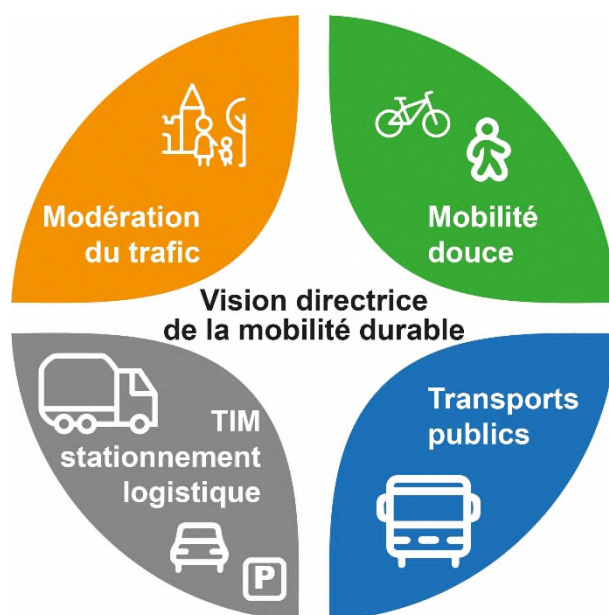


Figure 1 – Stratégies sectorielles de la vision directrice de la mobilité durable

La combinaison de ces quatre stratégies sectorielles est indispensable pour atteindre les **objectifs de report modal** fixés dans les différents documents de planification.

La vision directrice devra en effet s'aligner sur les objectifs imposés par le Plan climat vaudois de première génération, et sur lesquels le PA4 s'appuie aussi.

Le report modal des usagères et usagers TIM vers les mobilités douces et les transports publics sera un enjeu majeur pour le développement de la ville lors de la prochaine décennie. Les enquêtes origine – destination réalisées au centre-ville démontrent en effet que ce potentiel est très important, en particulier pour **les déplacements internes à la ville** qui

¹Concrètement, il s'agira de reprendre et harmoniser certains aspects-clés des stratégies sectorielles, notamment les aspects structurants du réseau et les objectifs fixés.

constituent **40% des charges de trafic au centre-ville**. De nombreux·ses citoyen·nes utilisent encore aujourd'hui la voiture pour des déplacements courts, voire extrêmement courts.

Actuellement, la part modale des TIM est de 75% à l'échelle de l'agglomération². L'objectif du PA4 est de diminuer cette part à 36% à l'horizon 2040. Cet objectif tend linéairement vers une part modale de 20% à l'horizon 2050, correspondant à l'objectif du Plan climat vaudois de première génération. Il est donc équivalent à l'objectif du Canton à l'échelle de son territoire. En tant que centre d'agglomération, la Ville d'Yverdon-les-Bains devrait être encore plus ambitieuse pour permettre au Canton d'atteindre ses objectifs globaux (contrebalancer la plus grande dépendance à la voiture des régions rurales). La réduction de la dépendance à la voiture passera vraisemblablement par une offre combinant mobilité douce (MD) et transports publics (TP) selon la longueur et le motif des déplacements. A rajouter également le fort potentiel pour le développement des MD grâce à la topographie plate et à la taille de la ville, qui est très propice à la marche et au vélo.

La Figure 2 ci-dessous représente l'évolution attendue des parts modales dans l'agglomération yverdonnoise d'ici 2040. L'objectif quantitatif du report modal à l'échelle communale sera consolidé grâce à la vision directrice de la mobilité durable. La stratégie de monitoring prévue dans ce cadre permettra de compter les piétons, les cycles et les véhicules (TIM) afin de maîtriser leurs variations en fonction des mesures mises en œuvre.

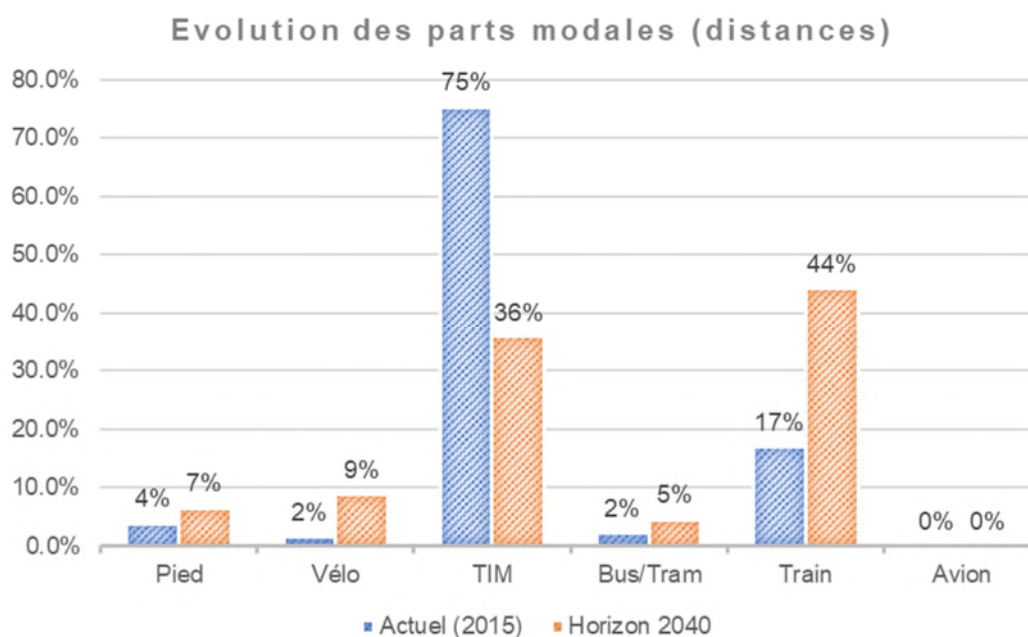


Figure 2 - Evolution des parts modales dans l'agglomération (source : PA4)

La figure 3 ci-dessous représente les parts modales en 2015 de différentes agglomérations suisses. L'agglomération yverdonnoise a l'une des part modale TIM les plus élevées. La marge de progression est donc très importante.

² Source : Microrecensement 2015, part modale des déplacements avec origine et/ou destination dans l'agglomération d'Yverdon-les-Bains.

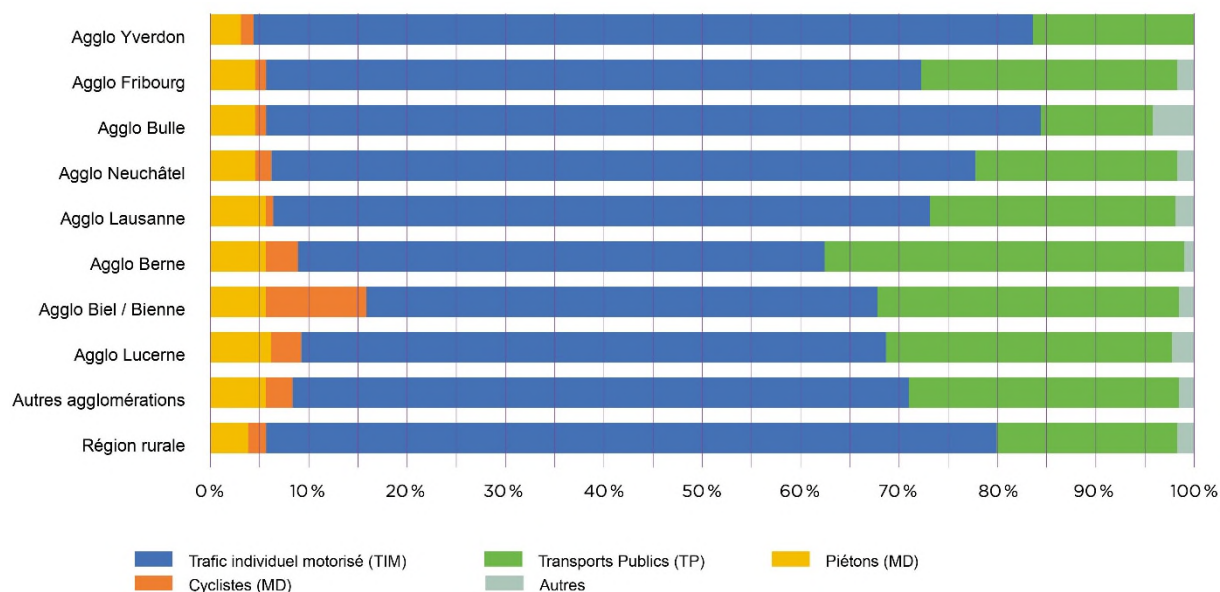


Figure 3 - Comparaison des parts modales de différentes agglomération suisse (MRMT 2015)

Mise en œuvre

La vision directrice de la mobilité durable définira le programme d'actions. Le résultat de l'étude précisera les objectifs, les mesures et les intentions pour la « réussite » et la concrétisation de chaque stratégie sectorielle, en termes de besoins en communication et en sensibilisation, de bases de planification et d'infrastructures à réaliser. L'articulation des quatre volets thématiques est présentée ci-dessous.

Par ailleurs, une des mesure-phare déjà identifiée à ce jour, qui permettra de communiquer et d'alimenter les différentes planifications prévues pour les différents modes de transports, est la nécessité de mettre **en place un monitoring régulier** du trafic tous modes. Ceci a pour but de suivre l'évolution des charges de trafic et plus globalement la variation des parts modales sur le territoire communal.

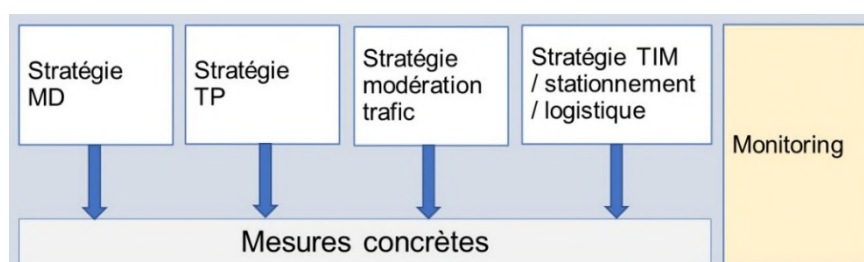


Figure 4 – Mise en œuvre de la vision directrice : articulation des quatre volets et monitoring

Une étroite coordination avec le canton, la région et l'agglomération est prévue afin d'assurer la concordance des stratégies sectorielles et la collecte des données du monitoring à l'échelle intercommunale.

La vision directrice sera développée avec le soutien d'un mandataire externe et sera soumise à la Municipalité.

Stratégies sectorielles

Comme relevé ci-dessus, les stratégies sectorielles présentent différents états d'avancement. La définition d'une vision directrice d'ensemble devra permettre de développer et consolider les contenus de chacune des stratégies sectorielles.

Chaque stratégie est présentée succinctement ci-après, de manière à comprendre son apport spécifique à la vision directrice d'ensemble et le travail encore à faire ; la présentation de chaque stratégie est structurée comme suit :

- Objectifs globaux fixés
- Etat d'avancement
- Approfondissements nécessaires

Mobilité douce

La mobilité douce est un élément essentiel de la stratégie de mobilité, avec un objectif d'augmentation de la part modale de 6% en 2015 à 16% à l'horizon 2040 à l'échelle de l'agglomération. L'objectif quantitatif à l'échelle communale sera consolidé dans le cadre du Plan climat communal qui fait l'objet d'un travail interservices.

Des réseaux piétonniers et cyclables de qualité sont essentiels pour permettre à la population de se déplacer en mode doux en toute sécurité. Il est également primordial de penser la marche et le vélo en combinaison avec les autres modes, en planifiant et réalisant des interfaces intermodales de qualité, intégrant infrastructures et services pour la mobilité douce (p. ex stationnement vélo aux gares / arrêts TP, vélos en libre-service, etc.).

Objectifs globaux fixés :

- Constituer des réseaux de mobilité douce attractifs, sûrs et continus entre les principaux générateurs ;
- Faciliter l'intermodalité entre la mobilité douce et les transports publics, en garantissant une excellente accessibilité des piéton·nes et des cyclistes aux principaux arrêts ;
- Hiérarchiser le réseau cyclable pour répondre au mieux aux besoins des différents types d'usagers ;
- Promouvoir le recours à la mobilité douce comme une alternative attractive à la voiture en milieu urbain ;
- Développer les services de mobilité douce à la population (vélos en libre-service, stationnement sécurisé, bornes de recharge).

Etat d'avancement

Le plan directeur de la mobilité douce (PDMD) a été présenté en 2019 au Conseil communal (cf. préavis PR19.20PR concernant une demande de crédit d'investissement de CHF 470'000.- pour la mise en place des premières mesures du plan directeur de la mobilité douce, accepté par le Conseil communal le 3 octobre 2019. Les réseaux de mobilité douce qui y sont définis reprennent et développent les réflexions initiées dans les projets d'agglomération de première et deuxième générations. Ces réseaux ont été complétés et d'autres mesures ont été ajoutées dans le PA4.

Approfondissements nécessaires

Un grand nombre de mesures concrètes sont déjà définies dans le PDMD ainsi que dans les PA1, PA2 et PA4. Cependant, les approfondissements suivants sont nécessaires :

- Réalisation des mesures prioritaires nécessaires à la cohérence avec le réseau définie par le PDMD ;
- Etablissement d'un plan d'action en matière de promotion de la MD ;
- Etablissement d'un plan d'action en vue de la réalisation du stationnement deux-roues (2R) à l'échelle de la ville (développement offre résidentielle) ;
- Mise en place d'un monitoring pour les flux cyclistes ;
- Si nécessaire, affinage de la hiérarchie du réseau de mobilité douce définie par le PDMD

Transports publics

L'offre actuelle des TP régionaux (bus et train) est globalement de qualité et des améliorations sont prévues par le Canton, dans le cadre du Plan climat vaudois, ainsi que par la Confédération dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 des programmes d'aménagement ferroviaire (PRODES EA 2035).

L'enjeu, en particulier pour les transports publics urbains et régionaux, est de développer l'efficacité et l'attractivité de l'offre TP pour les déplacements à travers et dans l'agglomération, comme alternative à la voiture.

Objectifs globaux fixés

- Favoriser la progression des bus sur les axes congestionnés ;
- Améliorer la connexion des réseaux urbains et régionaux ;
- Mettre en conformité les arrêts de bus avec les dispositions de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) ;
- Renouveler la flotte actuelle de bus diesel par des véhicules électriques en prévoyant des lieux adéquats pour la recharge des véhicules ;
- Restructurer le réseau de bus de manière à :
 - o mieux relier les quartiers entre eux par la création de hub et de liaisons directes ;
 - o desservir les quartiers qui se développeront d'ici à l'horizon 2036 ;
 - o réorganiser le réseau urbain dans le secteur d'Y-Parc, de manière à prendre en compte la future halte CFF d'Y-Parc.

Etat d'avancement

Le plan directeur des transports publics (PDTP) est en cours de réalisation.

Un diagnostic a été effectué dans le cadre de ce projet et prévoit une démarche participative pour le consolider. Sur cette base, le PA4 reprend les éléments généraux du plan réseau des transports publics. Une étude en a vérifié la faisabilité et les coûts d'exploitation inhérents. Plusieurs étapes cependant restent à réaliser pour finaliser ce réseau :

- Etude de la faisabilité technique de l'abaissement du passage inférieur de la rue William Barbey pour permettre le passage des bus hybrides ou électriques ;
- Validation du réseau et des coûts de mise en œuvre par la Municipalité ;
- Présentation et consultation publiques du réseau ;
- Validation définitive du réseau urbain par la Municipalité.

Approfondissements nécessaires

Une fois le réseau urbain défini et validé, plusieurs approfondissements seront nécessaires pour en préciser la mise en œuvre :

- Concrétisation du PDTP en termes d'horaires et d'infrastructures ;
- Définition d'un plan d'action pour la mise en conformité des arrêts avec la LHand ;
- Etude du renouvellement du système de priorisation des bus aux carrefours à feux.

Modération du trafic

La modération du trafic est identifiée comme une stratégie phare de la Municipalité. En l'absence de cette stratégie globale de modération du trafic à l'échelle communale, la mise en place de zones 30 km/h s'est faite progressivement, sans réelle vision à long terme ni anticipation des aménagements nécessaires pour concrétiser cette vision.

Elaborer une telle stratégie répond à des enjeux de sécurité routière, **de réduction des nuisances sonores et d'amélioration de la qualité de vie des habitant-es** grâce à la valorisation de l'espace public. Pour la Commune, elle favorise des interventions coordonnées avec les différents services de l'administration, en anticipant et en garantissant une cohérence globale des aménagements routiers. Enfin, elle complète et précise la stratégie du TIM, puisqu'elle concrétise la hiérarchie routière qui y est définie et en facilite la compréhension par les usagers et usagères. Cette stratégie doit permettre de concentrer le trafic sur des axes principaux et collecteurs, de manière à désengorger et « libérer » les quartiers résidentiels et autres axes de la ville.

Il s'agit d'une stratégie transversale où la coordination avec les différents partenaires est indispensable.

Objectifs globaux fixés

- Rendre la rue aux habitant-es des quartiers par la limitation du trafic, la sécurisation des modes doux et la valorisation des espaces publics ;
- Apaiser le trafic au centre-ville par la réorganisation du trafic et le réaménagement des rues ;
- A long terme, généraliser le 30 km/h en ville.

Etat d'avancement

La situation en matière de modération de trafic à Yverdon-les-Bains est la suivante :

- Environ la moitié des quartiers résidentiels de la ville sont en zone 30km/h et bénéficient d'aménagements de modération adaptés ;
- Cinq nouveaux quartiers ont été mis en zone 30 km/h pour accompagner l'ouverture de l'Axe principal de l'agglomération (APA) Sud avec un dispositif minimal (panneaux à l'entrée des rues, suppression des passages pour piétons, mise en place des priorités de droite aux carrefours). Le monitoring succinct effectué à ce jour permet d'arriver à la conclusion que des interventions ponctuelles sont nécessaires afin d'atteindre les objectifs de modération des vitesses et de sécurisation des usagers ;
- Environ 25% des quartiers doivent encore être étudiés et aménagés ;
- L'apaisement du centre-ville doit être étudié comme un objet à part entière, en lien avec les autres stratégies sectorielles (MD, TP et TIM) et les projets d'aménagement de rues.

Dans la perspective de limiter drastiquement le trafic interne aux quartiers et d'apaiser le centre-ville, il est nécessaire de modérer le trafic dans ces zones (Z30, Z20, Zones piétonnes).

Approfondissements nécessaires

Les besoins d'approfondissement identifiés à ce stade sont les suivants :

- élaboration d'une stratégie de modération du trafic à l'échelle du territoire communal, comprenant :
 - o un guide d'aménagement permettant d'unifier les interventions dans les quartiers de la ville ;
 - o une stratégie de mise en œuvre progressive des aménagements ;
- mise en conformité des quartiers récemment mis en zone 30 km/h et mise en zone 30 km/h de quartiers prioritaires à l'aide d'aménagements provisoires ;
- à partir du guide d'aménagement et de la stratégie de mise en œuvre, développement des études de projets de modération définitifs jusqu'à la réalisation.

Cette étude porte sur un concept et une échelle globale. La question de l'impact sur les services d'urgences et les capacités d'intervention de ceux-ci sera également intégrée à l'étude.

TIM, stationnement et logistique

La stratégie TIM repose sur le Concept TIM de l'agglomération (2015) et le projet de plan des circulations établi à l'échelle de la ville (mis en suspens pour les raisons évoquées dans le chapitre introductif). Le concept de gestion du trafic proposé permet un accès à l'ensemble de la ville par les axes principaux, en dissuadant le trafic de transit au centre-ville ainsi que dans les cœurs de quartiers.

Les principes définis jusqu'ici dans ces documents ne suffiront pas pour atteindre les objectifs de report modal visés. Hormis le développement des offres alternatives, les principaux leviers pour maîtriser le TIM sont la gestion du stationnement (localisation et nombre de places, régime et tarification) et la modération de trafic (traitée plus haut). La logistique doit aussi être intégrée pour canaliser et optimiser le trafic de marchandises à destination des entreprises et commerces implantés à Yverdon-les-Bains. Le PA4 a identifié les actions à mener en matière de stationnement et de logistique, en coordination avec les principes fixés au niveau cantonal (stratégie cantonale en matière de P+R).

Objectifs fixés

TIM

- Plafonner le trafic individuel motorisé sur le réseau local
- Réduire les distances parcourues en TIM sur le réseau local lorsque cela est possible
- Lutter contre le trafic individuel motorisé de transit
- Garantir la cohérence d'une approche multimodale des déplacements
- Améliorer et optimiser la gestion des carrefours à feux

Stationnement

- **Globalement**, orienter le stationnement ;
- **A l'échelle régionale** : capter les déplacements pendulaires le plus en amont possible (stratégie cantonale) ;
- **A l'échelle de l'agglomération et de la ville** : revoir et réguler l'offre en stationnement à destination (= visiteurs et pendulaires) en vue d'une revalorisation des espaces publics ;
- **A l'échelle de la ville** : Mettre en place un règlement pour contrôler l'extension du stationnement privé ;
- **A l'échelle du site / entreprises** : Exiger la mise en place d'un plan de mobilité d'entreprise pour tous les développements urbains d'envergure et les grands générateurs existants (Y-Parc, En Chamard, CFF, etc); Cet axe est important afin que les mesures concrètes issues de la stratégie de stationnement sur le domaine public soient efficaces.

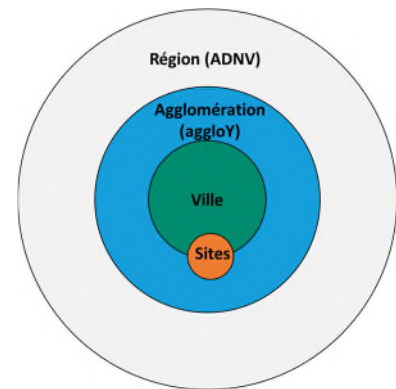


Figure 5 - échelles de gestion du stationnement

Logistique

- Optimiser les flux logistiques à destination des commerces et des activités de la ville.
- Développer une stratégie pour les véhicules de livraisons

Etat d'avancement

TIM

La stratégie TIM amorcée dans le projet de plan des circulations se base sur le Concept TIM révisé en 2015 mais n'est pas consolidée selon une approche multimodale. En revanche, la hiérarchie du réseau TIM a été validée en 2020 par la Municipalité et correspond globalement à la lecture du réseau que la ville souhaite mettre en œuvre. Les principes de mise en œuvre et les mesures qui y sont proposés en matière d'accessibilité et de régulation du trafic doivent être révisés en vue d'atteindre les objectifs de répartition modale nouvellement fixés. A ce titre, des mesures d'accompagnement doivent être définies en lien avec le nouvel Axe principal d'agglomération et les modes de transports durables.

Stationnement

Les mesures en matière de gestion du stationnement public présentées et, en partie, mises en place depuis 2015 se réfèrent au plan directeur du stationnement. A ce jour, plusieurs mesures du Plan directeur du stationnement n'ont pas été mises en œuvre.

Il s'agira dès lors dans un premier temps de définir les mesures appropriées pour atteindre les objectifs du plan directeur en vigueur. Suite à la mise en œuvre des mesures, le monitoring prévu permettra de définir la suite à donner pour faire évoluer la stratégie de stationnement à l'horizon 2040. La révision du plan directeur du stationnement interviendra à ce moment, tenant compte des réflexions parallèles menées ainsi que des interventions pouvant être déjà réalisées.

Logistique (transport de marchandises, livraisons)

Quelques principes de base sont définis dans le PA4, qui demandent à être précisés et concrétisés.

Approfondissements nécessairesTIM

- Requalification de certains axes routiers pour une conformité à la hiérarchie TIM validée.
- Adaptation et modernisation des carrefours à feux.
- Mise à jour du concept de d'accessibilité, pour le centre-ville, la couronne suburbaine et la périphérie.
- Réalisation de mesures routières permettant de sécuriser les giratoires, carrefours ou certains tronçons routiers.

Stationnement

- Etroite coordination avec l'échelle supra-communale : analyse des flux des pendulaires, des visiteurs et des riverain.es. Ces flux définissent le cadre dans lequel la stratégie communale doit prendre place, via le plan directeur du stationnement qui sera révisé à moyen terme.
- Mise à jour et établissement des plans de mobilité : administration, scolaire et des sites stratégiques. C'est un axe de travail important pour accompagner le domaine privé sur laquelle l'administration communale n'est pas en mesure d'agir directement, et participer ainsi à la réussite d'une stratégie sectorielle globale.

Logistique

- Définition de la stratégie logistique pour les véhicules de livraison, notamment dans le centre-ville
- Mise en œuvre progressive de cette stratégie

Projets connexes

La vision directrice de la mobilité durable repose sur toutes les stratégies sectorielles mentionnées ci-dessus.

Elle se réfère aux différents programmes d'agglomération et planifications supérieures, telles que le Plan climat vaudois 2030 et la Stratégie cantonale de promotion du vélo 2035.

Ces objectifs sont intégrés au plan directeur communal (PDcom), qui sera soumis au Conseil communal au cours des prochains mois, conformément à l'article 19 LATC.

Coûts et financement

Sur la base d'une estimation réalisée à l'interne, le montant total des études nécessaires aux différents approfondissements mentionnés ci-dessus s'élève à CHF 875'000.-

Le tableau ci-dessous récapitule la liste des besoins, sous les champs suivants :

- Actions de communication et de sensibilisation pour favoriser la mobilité multimodale durable ;
- Etudes complémentaires nécessaires en vue de consolider ou d'établir les stratégies sectorielles (MD, TP, Modération et TIM);
- Etablissement de la vision directrice de la mobilité durable ;
- Réalisations des infrastructures.

YVERDON-LES-BAINS - MOBILITÉ DURABLE	Type	875'000.00 CHF
Vision directrice		
Etablissement de la vision directrice de la mobilité durable	étude	
Communication et Sensibilisation (pour toutes les stratégies sectorielles)	étude	125'000.00 CHF
Stratégie de monitoring (tous modes confondus)	étude + réalisation	
Mobilité douce		
AO et procédures de légalisation	étude	
Mise en oeuvre étape 1 PDMD (financement PR19.20PR)	réalisation	
Promotion de la MD (y compris MD électriques)	étude + réalisation	
Stationnement 2R à l'échelle de la ville	réalisation	80'000.00 CHF
Hiérarchie du réseau MD	étude	
Mesures immédiates de MD (hors cadre du PDMD)	étude + réalisation	
Transports publics		
AO et procédures de légalisation	étude	
Consultation publique et ajustement du réseau TP	étude	
Renouvellement de la priorisation des bus aux carrefours	étude	220'000.00 CHF
Mise en œuvre 1res mesures du PDTP	étude + réalisation	
Stratégie de mise en conformité LHand	étude + réalisation	
Modération du trafic		
AO et procédures de légalisation	étude	
Stratégie de modération (guide + stratégie de mise en œuvre)	étude + réalisation	
Mise en conformité des quartiers	réalisation	260'000.00 CHF
Nouvelles zones prioritaires	réalisation	
TIM, Stationnement et logistique		
Concept d'accessibilité TIM	étude	
Stationnement à l'échelle de la ville	étude + réalisation	
Stratégie stationnement à l'échelle de la région (financement PA4, ADNV, etc)	étude	190'000.00 CHF
Stratégie logistique	étude	
Plan de mobilités (admin. scolaire, entreprises)	étude	

Tableau 1 – Liste et montants des études et premières mesures concrètes de mobilité à entreprendre dans le cadre de la vision directrice

Ce montant est compris dans le montant de CHF 890'000.- prévu à la ligne n° 6014 – "Crédit d'étude stratégie multimodale 2040" du plan des investissements 2022-2031.

Charges annuelles

Les charges annuelles d'exploitation s'élèvent à CHF 180'690.-. Elles comprennent les frais d'intérêts variables du capital investi de CHF 5'690.- et l'amortissement de CHF 175'000.-. La dépense sera amortie sur 5 ans.

Planning et prochaines étapes

La réalisation des prestations demandées est prévue selon le planning ci-dessous (Figure 6) sur une période de quatre ans environ (2022 - 2026).

Les premières études vont démarrer dès l'obtention du crédit d'engagement demandé.

Les prestations d'un bureau d'assistance au maître de l'ouvrage (BAMO), estimées à 10% des coûts totaux, sont nécessaires afin assurer la coordination et la cohérence entre les différentes stratégies.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu des prochaines étapes prévues dont les étapes se succèdent et seront menées en parallèle en regard du délai de traitement des procédures relatives à la LROU, en l'état des connaissances actuelles et des ressources à disposition.

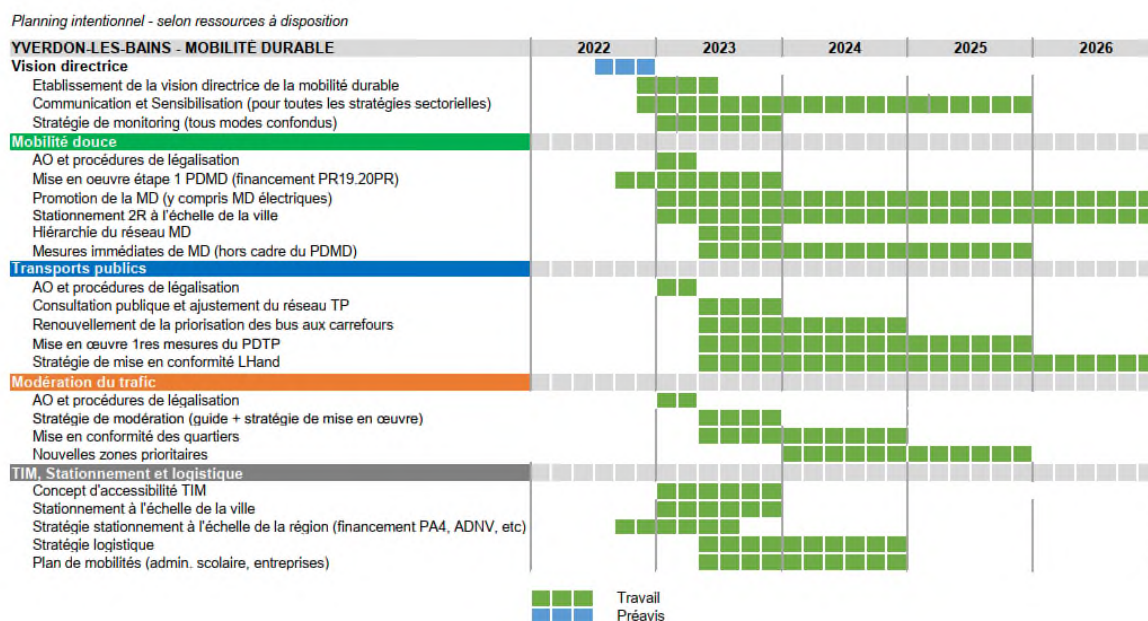


Figure 6 – Planning indicatif des études/réalisations à entreprendre dans le cadre de la vision directrice



Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères, 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 études et les réalisations nécessaires pour consolider les stratégies sectorielles en matière de mobilité et concrétiser la vision directrice de la mobilité durable.
- Article 2: Un crédit d'engagement de CHF 875'000.- lui est accordé à cet effet.
- Article 3: La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée au compte n°40.941100.22 « Crédits d'étude stratégie mobilité durable 2040 » et amortie en 5 ans.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic :

P. Dessemontet



Le Secrétaire :

F. Zürcher

Déléguée de la Municipalité : Mme Brenda Tuosto, municipale en charge du dicastère Mobilité - Travaux et environnement