

RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS SUR

*la politique fédérale des agglomérations ;**le projet d'agglomération yverdonnoise aggroY ;**l'organisation de l'agglomération ;**la mise en œuvre du projet d'agglomération ;**et**une demande de crédit-cadre sur 2 ans de frs 3'700'000.- pour participer au financement des études liées à la mise en œuvre du projet d'agglomération.*

Préambule	1
Rappel du contexte	2
La politique fédérale des agglomérations : 30 projets de territoire	2
Neuf communes pour un seul bassin de vie : le périmètre compact	3
Un projet pour la mobilité et les espaces publics	3
Un projet pour l'urbanisme et le paysage	5
Un projet à réaliser en 40 mesures et 4 Chantiers géographiques.....	6
Une agglomération organisée	6
Une mise en œuvre opérationnelle en 8 modules interdépendants	7
Une répartition équitable des coûts	7
L'intégration des grands projets yverdonnois.....	10
Un projet politique pour des élus informés et impliqués	10

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

La Municipalité vous a soumis un préavis PR08.12PR du 11 avril 2008 concernant une demande de crédit d'étude de frs 158'000.- pour financer les phases 1 et 2 du projet d'agglomération, aujourd'hui achevées, et une demande de complément au budget de frs 100'000.- pour couvrir les frais annuels de fonctionnement en 2008, notamment le mandat de chef de projet.

Le présent préavis concerne une demande de crédit-cadre pour la suite du projet d'agglomération, soit sa phase de mise en œuvre, qui comprend **la consolidation du projet et l'étude des mesures**. En outre, il explique le contenu du projet, son organisation et son incidence financière.

Rappel du contexte

Aujourd'hui, une commune suisse sur trois appartient à l'une des cinquante agglomérations qui, ensemble, abritent 70% de la population et 80% des emplois.

Naguère amalgame de ville et de campagne mal aimé et mal défini, l'agglomération est devenue le cadre de vie de la majorité des Suisses et le poumon économique du pays. Ainsi, Yverdon-les-bains fournit 40% des emplois régionaux. Enjeu majeur pour la compétitivité nationale, l'agglomération est désormais le territoire de référence pour la planification urbaine.

Partout en Suisse, la renaissance urbaine est perceptible. Ainsi, les villes romandes rivalisent-elles pour offrir un cadre de vie attirant : nouveaux transports publics (M2 et RER à Lausanne), quartiers modèles (ex. projet Métamorphose à Lausanne), reconversion de friches industrielles (ex. quartier Ecoparc à Neuchâtel) ou création de parcs et de places (ex. Rives du Lac à Yverdon-les-Bains).

Le projet d'agglomération yverdonnoise aggroY est un document de référence pour le canton, les communes et la région. Il définit le développement d'ici à 2020 en matière d'urbanisme, de mobilité et de paysage. Cette démarche est soutenue par la Confédération, qui a débloqué un crédit de 6 milliards en faveur des agglomérations suisses. De son côté, le Conseil d'Etat vaudois soutient activement les 5 projets cantonaux : agglomération Lausanne-Morges (300'000 habitants), agglomération franco-valdo-genevoise (750'000 habitants), agglomération Montreux-Vevey (60'000 habitants), agglomération yverdonnoise (30'000 habitants), agglomération Aigle-Monthey.

Le 21 décembre 2007, les communes signataires de la Convention pour la mise en œuvre commune du projet aggroY ont confirmé par cet acte leur engagement à respecter les objectifs politiques du projet d'agglomération :

- prendre part aux instances de collaboration ;
- adapter leurs planifications territoriales aux objectifs du projet ;
- tenir compte des objectifs du projet et de la stratégie régionale d'aménagement ;
- inscrire à leur budget les montants nécessaires pour la mise en œuvre du projet ;
- contribuer aux travaux de communication du projet.

Yverdon-les-Bains, ville centre, héberge la majorité des habitants, des emplois et des services. C'est pourquoi elle est reconnue comme **centre cantonal** par le nouveau Plan directeur cantonal. Or, les villes centres ont un **rôle actif** à jouer au sein de leurs agglomérations et régions respectives. Souvent porteuses d'image, les villes centres ne sont en effet concurrentielles qu'en association avec leur agglomération. Pour la Région Nord Vaudois, cette responsabilité revient à Yverdon-les-Bains.

La politique fédérale des agglomérations : 30 projets de territoire

La Confédération réserve 3.5 milliards jusqu'en 2022 pour financer des projets d'infrastructures de transport dans les agglomérations suisses. Ce montant appartient au Fonds d'infrastructure de 20.8 milliards disponibles sur 20 ans comme suit :

- 2.5 milliards pour les projets urgents (ex. CEVA à Genève et M2 à Lausanne)
- **3.5 milliards pour les projets d'agglomération**
- 800 millions pour les régions périphériques
- 14 milliards pour les routes

La Confédération peut subventionner jusqu'à 50% d'un projet au maximum. Pour en bénéficier, **les agglomérations (communes + canton) doivent donc apporter 50% du financement au minimum**, voire plus, et déposer un projet qui réponde à certaines

conditions de base en matière de participation, d'organismes responsables, d'analyse de l'état des lieux en matière d'urbanisme et de transports, d'éventail de mesures, de capacité de supporter les charges financières, ainsi que de mise en œuvre et de controlling.

Le projet doit aussi attester d'effets positifs sur la qualité du système de transports, sur la densification urbaine, sur la sécurité des transports, sur l'impact environnemental et la consommation des ressources.

Le rapport final sur le projet d'agglomération yverdonnoise a été remis en mains propres à M. Pierre-Alain Rumley, Chef de l'ARE (Office fédéral du développement territorial), en décembre 2007, par une délégation composée de Monsieur le Syndic, de municipaux des communes partenaires, des mandataires Xavier Fischer et Michel Schuppisser, de Mme Christine Leu (ADNV) et d'URBAT.

30 agglomérations ont déposé un dossier à l'ARE en 2007 pour des projets à financer entre 2011 et 2014. L'ARE a d'ores et déjà précisé que le **rapport coût-efficacité** serait déterminant pour la distribution des subventions. Le Conseil fédéral soumettra d'ici **fin 2009** une proposition au Parlement pour les moyens à libérer entre 2011 et 2014.

Le rapport final précité est disponible intégralement sur le site <http://www.aggloy.ch>. Il se compose de 2 documents :

- *Projet d'agglomération yverdonnoise*
- *Rapport provisoire d'évaluation et fiches de mesures*

Neuf communes pour un seul bassin de vie : le périmètre compact

aggloY s'intéresse à Yverdon-les-Bains et aux 8 communes périphériques, qui forment ensemble le **périmètre compact** de l'agglomération. Le périmètre compact préfigure le développement maximal souhaitable de l'agglomération yverdonnoise, tel qu'on peut l'imaginer aujourd'hui.

Pour notre agglomération, le pronostic de croissance est de 20% (+6'000 habitants et +3'000 emplois d'ici 2020), mais le projet mise sur une croissance de **10'000 habitants** et **6'000 emplois** supplémentaires d'ici 2020.

aggloY a donc pour ambition de traduire cette croissance dans un aménagement qualitatif du bassin de vie constitué par les 9 communes concernées. C'est un projet intercommunal adopté par la Municipalité, soutenu et validé par le Canton, puis, nous l'espérons, par la Confédération.

Pour l'heure, une première séance de travail s'est déroulée à Berne avec les offices fédéraux concernés le 27 mars. Une seconde est prévue le 4 septembre pour discuter plus précisément de leur évaluation.

On peut d'ores et déjà constater que le projet yverdonnois est bien accueilli. Sa taille modeste a en effet permis une approche fine et cohérente. L'ambition de développer le potentiel en mobilité douce (MD), novatrice en Suisse romande, apparaît d'emblée d'un excellent rapport coût-efficacité. La qualité des mesures MD sera donc certainement déterminante pour l'évaluation globale du projet.

Un projet pour la mobilité et les espaces publics

aggloY revoit la hiérarchisation des voiries à l'échelle de l'agglomération. La nouvelle classification les qualifie d'après leur fonction de transport (capacité et vitesse) et leur

fonction d'accessibilité (desserte du territoire) respectives, ce qui permet ensuite d'en fixer les caractéristiques en matière d'aménagement et d'exploitation.

Les rues ne sont toutefois pas que des réseaux techniques, mais aussi des **espaces publics** dont l'organisation reflète des choix sociaux sur la place à accorder à chacun de leurs usages. Il s'agit dès lors de redistribuer équitablement l'espace à disposition entre, d'une part, les déplacements (transports individuels motorisés/TIM, transports publics/TP et mobilité douce/MD) et, d'autre part, les fonctions riveraines (commerce, terrasse, arborisation, parc, places de jeux, stationnement, mobilier urbain...).

En outre, le standard actuel en matière d'aménagement repose sur la **modération de la vitesse**, qui améliore la sécurité et réduit les nuisances environnementales (air et bruit), en agissant sur les deux paramètres que sont la vitesse de circulation et le comportement de l'utilisateur. Une vitesse réduite assure également une meilleure fluidité du trafic. aggloY est donc également une réponse à l'obligation faite aux communes par la Confédération, d'assainir phoniquement les réseaux communaux d'ici 2018 (possibilités de subventions).

En substance, les mesures TIM du projet visent les objectifs suivants :

- maîtriser le transit d'agglomération à travers le centre et les quartiers résidentiels ;
- reporter le trafic sur l'autoroute, véritable route de contournement de l'agglomération ;
- garantir une bonne accessibilité au stationnement du centre, donc aux commerces.

Pour cela, il s'agit de :

- privilégier l'accès aux quartiers périphériques par les jonctions Ouest et Nord de l'autoroute, sans passer par le centre ;
- assurer les échanges entre les quartiers par deux traversées privilégiées : traversée nord-est (quai de la Thièle – rue des Ateliers – avenue des Sports) et traversée sud-ouest (rue du Cheminet – rue du Curtil-Maillet – rue du Midi) ;
- réduire l'attractivité des connexions pour le trafic de transit à travers le centre, par des mesures d'aménagement qui diminuent l'offre en parcours directs.

En plus de rénover progressivement l'espace public yverdonnois, aggloY doit aussi inciter et favoriser le **transfert modal**, ce qui suppose des TP performants et un réseau MD attractif.

La modernisation du **réseau de bus Travys** vise les objectifs suivants :

- assurer une desserte attractive des secteurs urbains denses ;
- doubler la demande à terme, soit 100 voyages/an/habitant ;
- développer un réseau de mobilité douce de rabattement vers les axes TP structurants.

L'aménagement ou le réaménagement des **axes structurants de mobilité douce** vise les objectifs suivants :

- établir la continuité du réseau piétons et cycles à travers toute l'agglomération ;
- optimiser l'accès aux arrêts de transports publics pour les piétons et les cycles ;
- optimiser l'accès aux espaces de loisirs et de nature pour les piétons et les cycles ;
- offrir des liaisons continues de la ville vers la campagne à travers un réseau paysager.

Enfin, on sait que la gestion du stationnement est déterminante pour influencer la charge de trafic dans les centres et les quartiers. Raison pour laquelle cette gestion figure parmi les exigences de la Confédération envers les projets d'agglomération.

aggloY complète donc le volet mobilité par un **concept de stationnement** encore à élaborer, avec comme objectifs :

- éviter le stationnement des pendulaires sur les cases publiques du centre, des quartiers proches et des pôles d'emplois ;
- favoriser le stationnement de courte et moyenne durées dans le centre pour optimiser l'accès aux commerces ;
- repenser l'offre en stationnement dans les espaces publics majeurs et les quartiers sensibles ;
- repenser l'offre en stationnement privé pour les emplois selon la norme VSS (Association suisse des professionnels de la route et des transports).

Un projet pour l'urbanisme et le paysage

Comme tous les projets d'agglomération, aggloY coordonne mobilité et urbanisme à l'échelle du périmètre compact. Selon le principe « Placer la bonne activité au bon endroit », le projet :

- identifie les secteurs à densifier avec la bonne densité et la bonne mixité ;
- fixe des priorités de développement jusqu'en 2020.

Les espaces bâtis denses peuvent être perçus négativement en tant que cadre de vie, même s'ils permettent une utilisation mesurée du sol. C'est pourquoi aggloY propose des **typologies urbaines** qui allient densité et qualité du cadre de vie :

- le **parc habité** : en marge de l'agglomération, les secteurs concernés font le lien avec la campagne. Le bâti est disposé dans un espace baigné par le végétal tout en gardant une densité élevée. La conception exige donc une forte définition paysagère pour assurer l'image d'ensemble ;
- l'**éco-quartier** : habitat dont l'empreinte écologique est minimale, l'éco-quartier jouit d'une forte demande en Suisse actuellement. Le marché est pourtant quasi inexistant. Yverdon-les-Bains, avec son cadre naturel et son potentiel MD, dispose de conditions idéales.

En misant sur la qualité de l'habitat, il s'agit d'augmenter l'**attractivité résidentielle** de l'agglomération pour toutes les catégories de contribuables. Ces typologies exemplaires, pour exister un jour, supposent toutefois une politique volontariste de la ville et l'engagement négocié des investisseurs. L'effet « marketing urbain » de réalisations exemplaires est en effet considérable.

Enfin, la ville doit faire face au défi de l'**infrastructure verte**, c'est-à-dire identifier les surfaces libres qui s'immiscent dans les tissus et qui ont le pouvoir d'articuler les différentes parties de ville, ainsi que les zones naturelles proches. Elles remplissent des rôles urbanistiques, sociaux et écologiques. Planifier avec ces éléments et les protéger doit permettre d'aller vers une ville plus durable, variée et favorable aux modes doux. Or, le potentiel yverdonnois est extraordinaire. Ainsi, le projet esquisse une première **approche paysagère**, qui doit encore être développée, en distinguant :

- l'**Arc Plaine** : le territoire de part et d'autre du viaduc autoroutier, où il s'agit de réserver des **respirations paysagères** entre les zones bâties, faisant entrer la plaine dans la ville, et gérées de manière extensive par des contrats avec l'agriculture ;
- l'**Arc Lac** : le paysage lacustre, vaste espace de nature au cœur de l'agglomération, d'un seul tenant de la Grande-Cariçaie à Grandson, où l'enjeu est de relier les rives nord et sud du lac et d'organiser la cohabitation nature-loisirs par un **concept global de gestion**, qui rassemble les acteurs concernés autour d'objectifs partagés ;

- un **réseau d'espaces publics et de promenades le long des canaux**, qui relierait l'Arc Plaine et l'Arc Lac, puis la ville à son arrière-pays par le réseau des chemins pédestres.

Un projet à réaliser en 40 mesures et 4 Chantiers géographiques

Concrètement, les concepts précités se déclinent :

- en *mesures d'aménagement des espaces publics*, sur tout le territoire de l'agglomération ;
- en *chantiers géographiques, urbanistiques et paysagers*, sur les sites stratégiques de l'agglomération.

Mesures A : à mener au niveau avant-projet/projet général (yc EIE) d'ici **fin 2009** pour une réalisation entre **2011-2014** ;

Mesures B : à mener au niveau avant-projet/projet général d'ici **fin 2013** pour une réalisation entre **2015-2018**.

Chantier Gare-Lac : site majeur unique en Suisse notamment pour sa situation entre la gare CFF et le lac, il a fait l'objet d'un concours d'urbanisme – nommé mandat d'études parallèles (MEP) – organisé par la Ville et l'Etat en 2007. Le processus de revalorisation du site débutera cette année avec les lauréats du concours.

Chantier Yverdon Sud : ce site rassemble des projets essentiels pour l'agglomération :

- **l'avenue des Trois-Lacs**, liaison entre les quartiers sud de l'agglomération et espace public à réaliser au plus tard dès 2010 ;
- le nouveau concept urbanistique et paysager pour **Y-Parc**, qui fait l'objet d'un concours d'idée sur invitation – nommé mandat d'étude test – dont les résultats seront connus en mai 2008 ;
- les extensions Aux-Iles et à Gravelines ;
- la qualification des respirations paysagères réservées par aggroY entre les zones à urbaniser.

Chantier Chamard-Châtelard : territoire « charnière » entre les communes du Nord de l'agglomération et dernier lien paysager d'un seul tenant entre la plaine et le lac. Espace en mal d'identité, la valorisation paysagère de l'ancienne emprise réservée au canal Rhin-Rhône, éventuellement par un nouveau cours d'eau « de contournement », offre l'opportunité de valoriser le foncier proche grâce à un aménagement de qualité.

Chantier Avenue de Grandson : axe majeur de l'agglomération, support du futur axe fort de transport public Grandson-Y Parc, mais aussi entrée de ville. L'évolution de ce secteur à fort potentiel est à redéfinir dans le cadre de la requalification de l'avenue de Grandson et de la rue de Neuchâtel.

Chaque chantier géographique fait l'objet d'un module (voir ci-après), sous réserve du Chantier avenue de Grandson, qui est rattaché au module I.

Une agglomération organisée

Les organes de l'agglomération sont :

- La **Ville d'Yverdon-les-Bains** pour représenter l'agglomération vis-à-vis du Canton et de la Confédération, par la personne de son Syndic.

- Le **Comité de pilotage** (constitué) : niveau direction politique, présidé par le Syndic d'Yverdon-les-Bains.
- Le **Groupe technique** (constitué) : niveau direction technique.
- Le **Bureau d'agglomération** (vacant) : niveau technique opérationnel.

Une mise en œuvre opérationnelle en 8 modules interdépendants

La mise en œuvre des mesures et chantiers est organisée en 7 modules, dotés chacun d'une équipe interdisciplinaire avec un pilote de module (mandat soumis à marché public) :

1. **Module I** Transports individuels (TIM) + chantier géo. Av. de Grandson
2. **Module II** Stationnement
3. **Module III** Mobilité douce (MD) et Paysage
4. **Module IV** Transports publics (TP)
5. **Module V** Gare-Lac (chantier géo.)
6. **Module VI** Yverdon Sud (chantier géo.)
7. **Module VII** Chamard-Châtelard (chantier géo.)

Ces 7 modules « projets » sont complétés par un module « services » :

8. **Module VIII** Marketing et Prestations de service pour la mobilité

Une répartition équitable des coûts

Le **coût de réalisation** de chaque mesure aggroY a été évalué par les mandataires sur la base de relevés sommaires réalisés sur le terrain et du coût standard des aménagements calculé au mètre carré ou au mètre linéaire. En l'état, la marge d'erreur est de **+/- 30%**.

Le **coût d'étude** pour mener un projet à l'étape de la demande d'autorisation de construire, représente environ 4.5% du coût de réalisation.

L'annexe 7 relate les coûts d'étude estimés de 2008 à 2014. **La présente demande de crédit-cadre concerne uniquement le financement des études pour 2008 et 2009**, réparti par module comme indiqué ci-dessous :

TOTAL MODULES				
Quoi		2008	2009	2008-2009
MODULE I	Transports individuels & requalifications des axes urbains et espaces publics	255'000	455'000	710'000
MODULE II	Stationnement	60'000	25'000	85'000
MODULE III	Mobilité douce & Paysage	251'000	434'000	685'000
MODULE IV	Transports publics	15'000	155'000	170'000
MODULE V	Gare-Lac	240'000	290'000	530'000
MODULE VI	Yverdon-Sud	390'000	310'000	700'000
MODULE VII	Chamard-Châtelard	276'000	164'000	440'000
MODULE VIII	Marketing et Prestations de service	0	30'000	30'000
COMMUNICATION	Divers supports et presse	80'000	80'000	160'000
Total 1 :		1'567'000	1'943'000	3'510'000
Total 2 :		1'723'700	2'137'300	3'861'000

Les élus des 9 communes membres du COPIL ont convenu de répartir les coûts d'étude sur la base d'un pourcentage du tarif de base.

Le **tarif de base** est le coût total annuel divisé par le nombre total des habitants de l'agglomération, soit frs 60.- par habitant en 2008 et frs 73.- par habitant en 2009.

Un **pourcentage du tarif de base** est attribué à chaque commune en fonction de son degré d'éloignement du centre de l'agglomération. Ainsi Yverdon-les-Bains, ville centre, paie le 100% du tarif de base, tandis que Gressy n'en paie que le 20%.

Le cas échéant, les montants attribués à chaque module pourront se compenser les uns les autres, dès lors qu'ils font partie du même crédit-cadre.

Comme le montre le tableau ci-dessous, cette clef de répartition reflète :

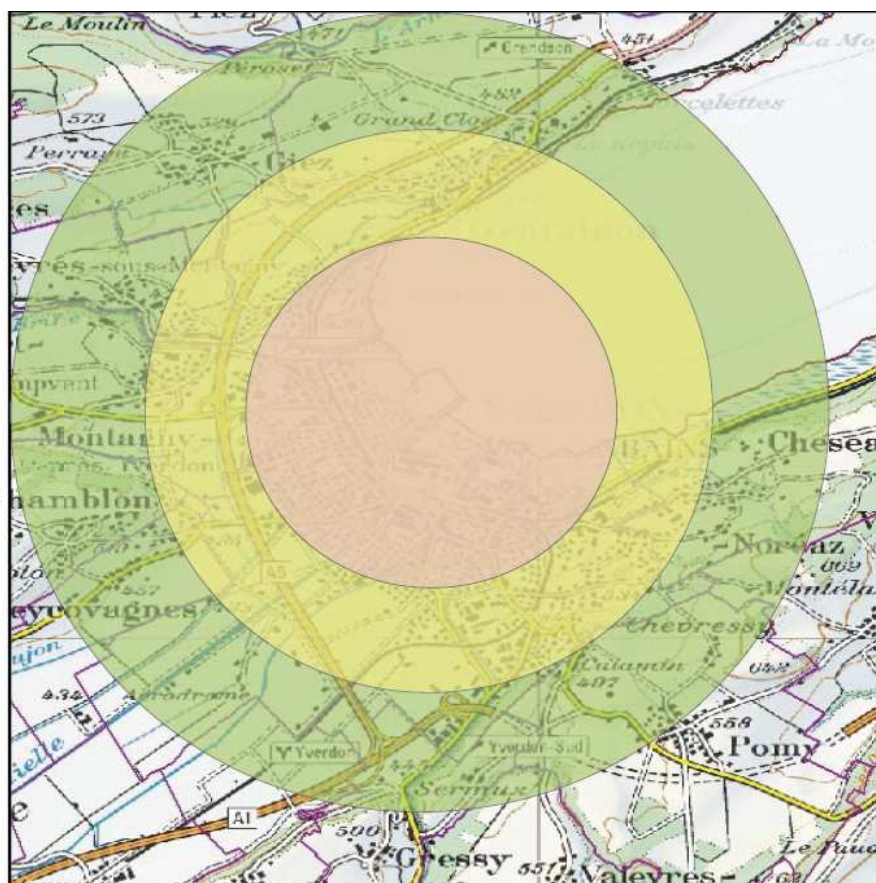
- la démographie des différentes communes
- leur proximité avec le centre
- les conséquences du projet d'agglomération pour leur territoire

		100% du tarif de base	75% du tarif de base		50% du tarif de base				20% du tarif de base	
Total		Yverdon	Grandson	Montagny	Chamblon	Cheseaux	Treyco	Valeyres	Gressy	Pomy
Habitants	31'072	24'676	2'889	598	579	489	479	589	153	620
Coût études 2008	1'750'000									
Coût par commune		1'513'153	132'867	27'503	17'753	14'993	14'687	18'059	1'877	7'604
Coût par habitant		62.00	46.00	46.00	31.00	31.00	31.00	31.00	13.00	13.00
Coût études 2009	2'150'000									
Coût par commune		1'830'960	160'918	33'309	21'481	18'142	17'771	21'852	2'280	9'238
Coût par habitant		75.00	56.00	56.00	38.00	38.00	38.00	38.00	15.00	15.00
Total	3'900'000	3'344'200	293'800	60'900	39'300	33'200	32'500	40'000	4'200	16'900

Carte éloignement Communes aggroY

Variante des tarifs

- 100% tarif de base
(Yverdon-les-Bains)
- 75% du tarif de base
(Grandson et Montagny)
- 50% du tarif de base
(Chamblon, Cheseaux-Noréaz,
Treykovagnes et Valeyres-sous-
Montagny)
- 20% du tarif de base
(Gressy et Pomy, hors périmètre
compact OFS)



La part yverdonnoise pour 2008-2009 est de frs 3'400'000.-. En tant que ville centre, cette part est logiquement la plus importante, dès lors que la grande majorité des mesures concernent en priorité le territoire de notre commune. En outre, le projet aggroY met en lumière la nécessité de mettre à niveau la ville, en pleine croissance, aux plans de la mobilité et des espaces publics. Ce montant correspond à **frs 60.- par habitant en 2008** et à **frs 73.- par habitant en 2009**.

aggroY intègre les grands projets yverdonnois, à savoir :

- l'avenue des Trois-Lacs : mesure 31 Nouvel accès d'agglomération sud et mesure 32 Nouvel accès d'agglomération ouest ;
- la requalification du territoire entre la gare et le lac : Module V Gare-Lac ;
- le réaménagement de l'axe gare-lac le long du canal oriental : mesure 35.

Concernant la requalification du territoire entre la gare et le lac, le budget précité comprend la planification du secteur et le développement du projet d'axe le long du canal oriental. Ce budget est augmenté d'une demande de crédit d'étude de frs 150'000.- pris à ce jour sur le compte « crédits d'études » de la Municipalité, soit frs 60'000.- pour le port des Iris et frs 90'000.- pour le développement du territoire gare-lac.

Concernant l'Avenue des Trois-Lacs, le budget précité complète le crédit accordé en 2004. Il permettra de finaliser le projet développé dans le cadre de ce crédit précédent pour le mener jusqu'à la demande d'autorisation de construire (Phase 4 SIA 102 ou 105).

En définitive, c'est donc un crédit cadre de **frs 3'550'000.-** que la Municipalité sollicite.

Devant l'ampleur des études à mener, la Municipalité souhaite un divers et imprévu supplémentaire de Frs 150'000.- pour se prémunir contre d'éventuels surcoûts liés au développement des projets.

L'intégration des grands projets yverdonnois

Dans son nouveau concept approuvé par la Municipalité en décembre 2007, l'Avenue des Trois-Lacs (ancienne Collectrice Sud) est traitée dans deux mesures distinctes qui correspondent à deux barreaux rattachés chacun à une jonction autoroutière, mais **sans** connexion directe :

- **Mesure 31 Nouvel accès d'agglomération Sud** (priorité A, réalisation 2011-2014) : Objectifs : favoriser l'accès à l'autoroute par ce nouvel accès. Eviter que le trafic généré par les quartiers existants et futurs du SO de l'agglomération ne transite par la rue du Midi et ne surcharge ces quartiers résidentiels. Limiter les nuisances dans les quartiers résidentiels. Assurer la continuité des itinéraires inter-quartiers de MD. Valoriser les espaces publics, en particulier la rue des Moulins.
- **Mesure 32 Nouvel accès d'agglomération Ouest** (priorité B, réalisation 2015-2018) : Objectifs : favoriser l'accès à l'autoroute par ce nouvel accès, plutôt que par la route de Ste-Croix. Réduire d'autant les nuisances dans les quartiers résidentiels concernés. Assurer l'accessibilité « en peigne » aux secteurs existants et aux nouvelles zones de développement. Assurer une liaison intercommunale MD sécurisée et attractive entre Montagny et Yverdon-les-Bains.

Le nouvel accès sud (mesure 31) n'est donc plus une route de contournement, mais une desserte de quartier qui s'adapte au contexte urbain actuel et à venir. Il est limité à 50 km/h jusqu'à et y compris la rue des Moulins, puis aménagé en zone de rencontre depuis le pont Kiener, sur l'avenue du même nom.

La configuration du pont et de l'avenue Kiener sera prévue pour maîtriser le trafic de transit en empêchant une liaison directe entre les barreaux sud et ouest de l'avenue des Trois-Lacs.

Un projet politique pour des élus informés et impliqués

Le projet d'agglomération est aussi un projet politique.

Projet d'anticipation, il donne les moyens aux élus de décider ensemble au lieu de subir un développement anarchique.

Marketing urbain, il offre une formidable vitrine pour la politique yverdonnoise de la ville, à destination des investisseurs comme des futurs habitants, mais aussi des autorités cantonales et fédérales.

Projet de développement, il reflète les savoir-faire locaux, crée de la valeur et rassure l'investisseur qui recherche ces valeurs.

Projet collectif, il crée du lien social entre populations et élus de différentes communes.

Projet économique, la politique des agglomérations injectera plus de 7 milliards de fonds publics (50% Confédération) dans la construction en Suisse, en plus des dizaines de millions en prestations de services.

C'est pourquoi la Municipalité attire l'attention du Conseil communal sur l'importance du projet aggroY pour l'avenir de la région.

Au demeurant, pour le Conseil d'Etat vaudois, l'agglomération sera un thème prioritaire de la législature à venir. Le soutien du canton, aux plans financier comme logistique, pourrait donc se pérenniser sous une forme qui est actuellement discutée par les autorités

cantoniales. Pour bénéficier de cet appui, il est toutefois évident que les agglomérations vaudoises devront se montrer à la hauteur des ambitions cantonales.

La Municipalité proposera donc sous peu des modalités pour assurer la bonne diffusion du projet d'agglomération yverdonnoise, ainsi que l'information régulière du Conseil.



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.- : Il est pris acte du projet d'agglomération, de sa mise en œuvre et de l'organisation de l'agglomération.

Article 2.- : Un crédit-cadre de 2 ans, de frs 3'700'000.-, est accordé à la Municipalité pour mettre en œuvre le projet d'agglomération.

Article 3.- : La dépense sera financée par la trésorerie générale et imputée au compte « Etudes aggroY 2008-2009 » no 9309. Elle sera amortie en 10 ans au plus.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Vice-Syndic :

Le Secrétaire :

M.-A. Burkhard

J. Mermod

Annexes qui seront mises à la disposition de la Commission du Conseil communal et pourront être consultées sur le site Internet de la Commune :

- annexe 1 Déclarations des Conseillers d'Etat
- annexe 2 Organisation de l'agglomération
- annexe 3 Organisation du projet d'agglomération
- annexe 4 Formation des modules
- annexe 5 Les modules : détail des coûts d'étude jusqu'en 2014
- annexe 6 Planning
- annexe 7 Budget pour les concepts et études (évaluation des coûts des mesures et d'étude jusqu'en 2014)
- annexe 8 Les modules : détail des coûts d'étude 2008 et 2009

Délégués de la Municipalité : M. le Syndic et M. Treyvaud

Sources :

Office fédéral du développement territorial (ARE), Secrétariat à l'économie (SECO), Politique fédérale des agglomérations, Rapport sur la politique des agglomérations, Berne, déc. 2001 (<http://www.are.admin.ch>)

ARE, Projets d'agglomération, partie Transports et organisation du territoire, Manuel d'utilisation, Berne, juin 2004 (<http://www.agglomeration.ch>)

Site du projet d'agglomération yverdonnoise aggroY : <http://www.aggloy.ch>

Site du projet d'agglomération Lausanne-Morges : www.agglo-lausanne-morges.ch et www.lausanne-region.ch

Site du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise : www.projet-agglo.org

Site de la Conférence tripartite sur les agglomérations, présidée par M. Jean-Claude Mermoud, conseiller d'Etat : www.kdk.ch/int/kdk/fr/triagglo.html

Site du plan directeur cantonal : www.plandirecteur.vd.ch

Site de l'office fédéral des statistiques (définitions des agglomérations et aires métropolitaines) : www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/11/geo/analyse_regionen/04.html