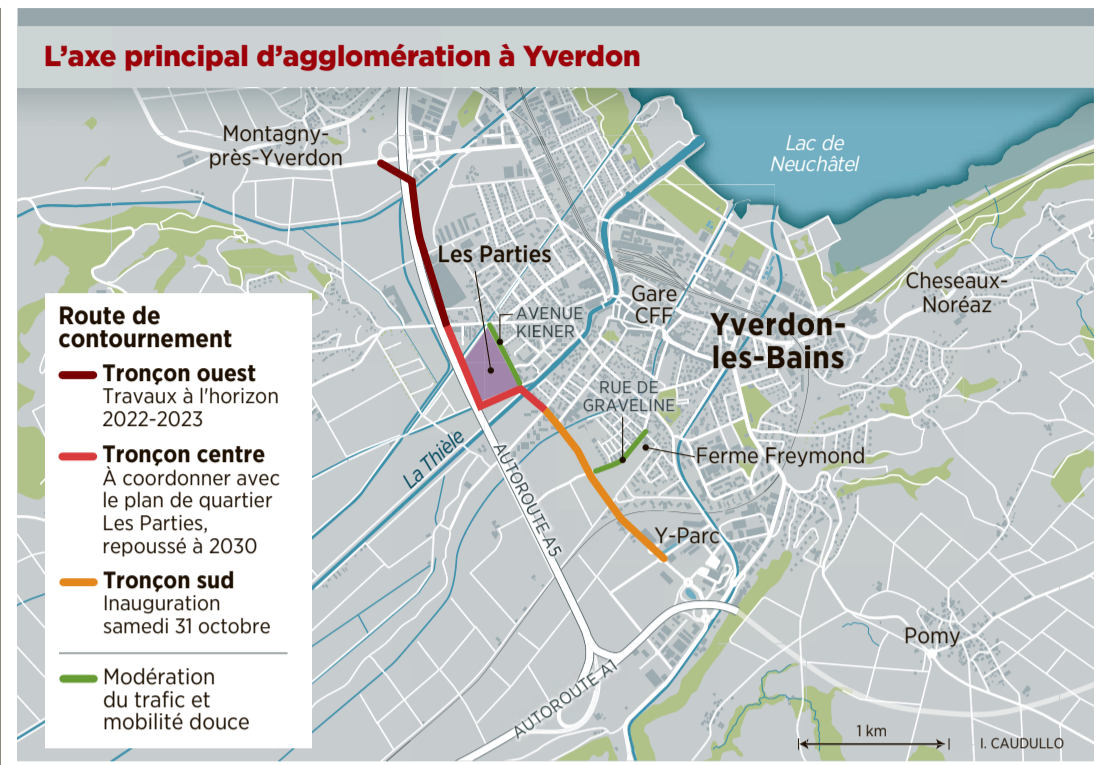


Mobilité à Yverdon



Vu du parc scientifique, l'axe de la route de contournement prend forme. CHRISTIAN BRUN



L'histoire sans fin du contournement

La deuxième ville du canton inaugure ce samedi le tronçon sud de son périphérique tant désiré. Un projet qui passionne et empoisonne depuis près de 50 ans.

Erwan Le Bec

Ce samedi, Yverdon coupe le ruban du premier tronçon de son contournement. Ces quelque 500 m de route au sud de l'agglomération devraient permettre de fluidifier le trafic entre la sortie autoroutière et le reste d'Yverdon, tout en soulageant, à terme, le transit automobile du centre. Voilà pour les grandes lignes.

Dans les faits, c'est surtout la réalisation d'un projet qui passionne mais aussi empoisonne la deuxième ville du canton depuis des lustres. Et ce n'est pas fini. Cette semaine encore fusaient de toute part les mots peu aimables entre opposants et partisans d'hier. Voici donc l'histoire de la folle saga.

Franz Weber et TCS

Tout remonte à début 1970, quand le débat faisait (déjà) rage sur le tracé des autoroutes. La N5, demandée alors avec acharnement

par les autorités locales et vaudoises, doit éviter la ville et gagner Neuchâtel. Elle prévoit deux accès, l'un au sud, l'autre au nord. Le chantier prend du retard, la N5 dite «de contournement» est loin à l'ouest: Yverdon dessine donc rapidement l'idée d'une route faisant le lien entre les deux sorties et les quartiers périphériques qui poussent. À l'époque, un certain Franz Weber récolte des signatures au marché, le conseiller d'État Ravussin temporise, et le TCS organise des meetings.

L'autoroute ouvre en 1984. Mais pour la route de contournement, rien ne va bouger avant 1990.

Yverdon lance plusieurs études, puis un projet routier de collectrice sud en 1995 visant à absorber 20'000 véhicules de transit et relier le tout jeune Y-Parc pendant que le torchon brûle avec la commune voisine de Montagny.

La collectrice sud se heurte toutefois à une pluie d'oppositions et un recours des riverains au Tribunal fédéral. La justice rend son verdict en 2003, déboutant les opposants. Des liasses d'argent public ont déjà été investies, dont 15 millions (en majorité subventionnés par Berne) pour

un petit bout de tronçon qu'Yverdon parvient à réaliser à Y-Parc. Alors syndic, le radical Paul-Arthur Treyvaud soupire: «On va devoir y aller par étapes.» Et ils vont le faire.

Nouvel échec

Un an plus tard, la Ville remet la compressé avec deux tronçons de routes, cette fois-ci, collés au sud-ouest des quartiers. Pluie d'oppositions. Yverdon revoit sa copie et relance une étude. Encore une. Elle pèse 388'000 francs. À l'époque, le coût des tracés restants est estimé à 30 millions et on rêve de commencer à creuser en 2005. Pour faire passer la pilule, les édiles pointent du doigt le trafic trop important - pour la première fois - des 20'000 véhicules quotidiens à la jonction autoroutière sud. En réalité, c'est à peu de chose près ce qui y roule aujourd'hui encore.

On en est toujours aux projets en 2005, quand Yverdon comprend que sa route devra composer avec des quartiers de riverains qui ont poussé un peu partout et une voie CFF nationale. Les estimations grimpent à 30-35 millions pour le nouvel axe qui doit passer en partie sous l'A5, être arborisé et bordé de pistes cyclables. On la rebaptise avenue des Trois-Lacs.

Sauf que l'affaire traîne. C'est l'époque des débuts des projets d'agglomérations, et celle d'Yverdon, AggloY, préfère attendre que l'A5 déploie ses effets pour

voir. La Ville passe à gauche en 2009. Retour à la case départ.

«Stop aux bouchons»

L'affaire refait surface en 2011. La droite agit la mobilité en thème de campagne sans grands succès. Nouvelle offensive en novembre, avec un énergique comité «Stop aux bouchons» au front. La gauche sort l'artillerie lourde. «Un projet non prioritaire à 50-60 millions en tout», tonne l'ATE aux côtés des élus locaux et nationaux. «On demande un simple raccourcement de 500 mètres à 15 millions en tout», rétorque le camp d'en face.

Rupture de collégialité à l'Exécutif. Débat sanglant. En pleine campagne, Pascal Broulis lâche qu'un soutien financier étatique est inenvisageable. Pas grave. En ville, les bouchons aux heures de pointe atteignent des sommets. En novembre 2012, l'initiative triomphe dans les urnes: la Ville dispose en théorie de 15 mois pour présenter son projet.

Sauf que la gauche, qui reste aux commandes, a envie de tout sauf de s'y mettre. «Le syndic répétait sans cesse qu'Yverdon ne pouvait pas se le permettre», se souvient un fonctionnaire. L'édile socialiste démissionnera deux ans plus tard.

Une nouvelle étude est tout de même lancée pour 1,7 million. Suit, dans la douleur, un premier bout de tronçon routier au niveau du centre sportif des Isles: 5,95 millions.

Le PLR prend les rênes

En 2016, la droite a repris la main et passe la vitesse supérieure. Pour calmer les riverains, la Ville promet des modérations de trafic dans les quartiers résidentiels voués à une densification du trafic. Un millier de voitures quotidiennes supplémentaires sont attendues sur la petite avenue Kiener, sur laquelle débouchera le premier tronçon. Suivront des demandes de zone 30.

Arrive le crédit pour le tronçon sud de la route, rebaptisée Axe principal d'agglomération. On n'en est plus à un nom près. Gros débat. Une enveloppe totale de 32 millions, dont 20 millions pour le fameux raccourcement, objet de la votation de 2011, et 1,2 million pour l'agriculteur, plutôt dur en affaires, dont le champ est traversé. Un projet de plan de quartier pour délocaliser sa ferme patine. Tant pis. Après un ultime recours des riverains, les travaux commencent au printemps 2018.

Le chantier se révèle complexe. De l'eau s'infiltre dans le coûteux passage sous la voie CFF. Si la Ville, à quelques heures du couper de ruban, assure que le budget est tenu, des négociations entre partenaires ne sont pas à exclure.

Fin de l'histoire? Pas vraiment. La dette communale grimpe. La gauche fulmine. La droite triomphe à quelques mois des élections, tandis que le flou demeure (*lire l'encadré*) sur la suite des opérations. Qu'importe: Yverdon veut sa route.

Dans le flou

Périph cherche financement

Le flou s'épaissit sur l'avenir des tronçons centre et ouest de la route yverdonnoise, notamment en raison de son financement. En mai, on apprenait qu'Yverdon et Montagny avaient fait recours au Tribunal fédéral suite au refus du Canton de participer aux frais. Sans trop d'illusions. Le député Jean-Pierre Grin (UDC) a depuis été chargé de faire du lobbying. Les deux tronçons ont été devisés à respectivement 10 et 14 millions. Un premier retour des services cantonaux a eu lieu en mai. Il serait globalement positif même si, selon nos informations, le fait que

le bitume morde sur la rarissime terre agricole en surface d'assolement coïncide. S'y ajoute le montage prévu par la Ville: le tronçon centre longeant l'A5 devait être accompagné par le quartier mixte des Parties, remis aux calendes grecques car également en zone agricole. On parle désormais de 2030, en sachant que la vente des terrains doit apporter 2,6 millions aux caisses. En coulisse, une partie de l'opposition rouge-rose-verte reste tentée de monter un référendum à la première occasion. **E.L.B.**

Une bande a été identifiée après de nombreux délits à Sainte-Croix

Enquête

Vols de motocycles légers, dommages à la propriété, incendies intentionnels... Huit suspects s'expliqueront devant la justice vaudoise.

«On peut dire qu'ils nous ont donné du fil à retordre.» Yvan Pahud, municipal chargé de la Sécurité à Sainte-Croix, est soulagé. Ce vendredi matin, la police cantonale a annoncé dans un communiqué avoir identifié et auditionné huit individus - sept mineurs et un majeur - soupçonnés d'avoir commis de multiples délits dans la localité nord-vaudoise, entre novembre 2019 et mai de cette année.

Au total, des vols (dont certains concernaient des motocycles légers), des dommages à la propriété, des incendies intentionnels, des violations graves des règles de la circulation et une fausse alarme à la bagarre ont été réalisés, détaillent les forces de l'ordre.

Plusieurs dizaines de milliers de francs

Après plusieurs mois d'investigations, la police peut affirmer que les jeunes ont agi «en groupe dans des compositions différentes». Ces derniers ont admis la majorité des faits, soit divers délits contre le patrimoine ainsi qu'infractions à la loi sur la circulation routière et à la loi sur les stupéfiants, notamment.

«Chaque fois que nous constatons des déprédations, nous déposons une plainte, reprend Yvan Pahud. Il est difficile de dire combien de procédures concernent cette bande. À titre indicatif, nous signalons une dizaine de dommages aux bâtiments par an.»

Selon les autorités, le montant des préjudices imputés au petit groupe s'élève à plusieurs dizaines de milliers de francs. «Ils causaient par ailleurs des nuisances lorsqu'ils se rassemblaient devant le Collège de la gare. Cela dérangeait aussi évidemment la population.» Une instruction pénale est ouverte par le Tribunal des mineurs ainsi que par le Ministère public.

Antoine Hürlimann

Saint-Aubin (FR)

Vente à Migros pour 21 millions de francs

Un prix de vente de 225 francs par mètre carré, soit 21,375 millions de francs pour les 95'000 m² visés par le groupe Migros, a été défini entre le Canton de Fribourg, propriétaire du site industriel broyard de Saint-Aubin AgriCo, et le futur acheteur. Le Conseil d'État vient de publier son décret en vue de la vente. Les deux parties avaient annoncé la volonté de Micarna, filiale de Migros, d'y implanter un atelier de transformation de volailles (*24 heures du 15 octobre*). À terme, le distributeur souhaite y abattre 40 millions de poulets annuellement et créer au moins 500 emplois.

S.G.

PUBLICITÉ

Clinique de La Source
Lausanne
SERVICE MATERNITÉ

Aleixo **CAROLINA**
15 octobre 2020 à 19 h 16

Waelti **CAMILLE**
20 octobre 2020 à 14 h 28

Zamarbide **AIZEA**
22 octobre 2020 à 00 h 25

Calanchini **AMBRA**
23 octobre 2020 à 13 h 19

Schaub Armengol **MARIN**
23 octobre 2020 à 14 h 09

Bergamo **ZOLA**
24 octobre 2020 à 16 h 47