



Postulat Groupe PLR : Guido Roelfstra, Stéphane Collet, David Herren, Jean-Michel Magnenat, Didier Béguelin, Ilhem Grivat, Romaine Girardet, Jean-François Martin, Christophe Mermoud, Patrick Jaquenoud, Marjan Subasik, Helena-Mia Ghosn, Anna Montefusco, et Serge Herzig « Développement de l'infrastructure pour les Urbigènes »

Nous avons reçu le nouveau PDCom, préavis municipal n°02/21, qui a été traité lors de cette séance. Celui-ci définit les conditions cadres et toutes les bonnes intentions de planification, mais pas beaucoup d'éléments concrets au niveau des infrastructures routières.

Force est de constater qu'en matière d'infrastructures routières, les projets prennent du temps : 40 ans pour initier la route bleue et 40 ans pour déboucher la Magnenette. Maintenant que le centre-ville est presque traité (hormis la place du Marché), que la route bleue est en bonne voie avec la place de la Gare, que les mesures de trafic ESAM et que Gruvatiez sont réalisés, il est grand temps de planifier avec une certaine ambition légitime les travaux pour les infrastructures de voirie futures afin de continuer à améliorer la qualité générale de l'ensemble de la ville d'Orbe et d'accompagner son développement.

Il nous semble tout à fait pertinent de planifier de manière ambitieuse, dès maintenant, sur l'ensemble des axes les plus utilisés et qui mènent au centre-ville des projets concrets afin d'en sentir le potentiel plutôt que de rester avec de vagues intentions. Nous allons ici développer 3 thèmes qui sont pour nous les éléments « clés », c'est-à-dire qui remplissent le maximum de critères du PDCom et qui s'inscrivent dans la stratégie de développement d'Orbe.

1. Avenue de Thienne - Avenue Carrard-et-de Foligny

Constat

- L'avenue de Thienne sur 470 mètres est l'axe de liaison principal entre le giratoire de la Croix et le giratoire de la Couronne.
- Il s'agit d'une route cantonale en traversée de localité ; classée sur le tronçon concerné comme route secondaire du réseau d'intérêt local selon la hiérarchisation des routes cantonales et nommée RC 276b-LI-5. Le trafic journalier en 2015 était de 7'900 véhicules dont 115 poids lourds par jour, soit environ un véhicule toutes les 10 secondes en moyenne 24h/24h.
- De nombreux Urbigènes parcourent ce long axe à pied. Ils se rencontrent et se croisent sur un trottoir étroit, il n'y a pas d'espace de rencontre convivial sécurisé tel que souhaité pour un développement harmonieux du centre-ville.
- Dans le PDCom, l'axe est décrit comme un « itinéraire piéton et cycliste existant à maintenir et améliorer de manière sécurisée et attractive ».
- Sur le plan quinquennal d'investissement routier, il y a CHF 350'000.-- prévus pour l'avenue de Thienne pour la réfection de la chaussée en 2023. S'agit-il d'une opportunité à saisir ou des travaux à décaler pour réaliser mieux ?
- Dans le PDCom, il est prévu à moyen terme de réaliser un projet d'habitation au niveau de l'hôpital, créant une arrivée au centre du tronçon de nouveaux habitants.

- Le développement de la Magnenette, classée en grande partie en zone d'habitation collective, voit les maisons individuelles se transformer toutes progressivement en petits bâtiments locatifs. Cela représente autant d'habitants supplémentaires qui souhaiteront emprunter l'axe « en mobilité douce » pour se rendre au centre-ville.
- Le développement des écoles et du côté de Montchoisi-Chantemerle a créé un flux piétonnier important de centaines d'élèves qui parcourent l'axe 2x par jour en aller-retour.
- La création d'une salle de gym/multi-usage du côté de Montchoisi et le développement de la zone du Signal va accentuer la demande en déplacement en mobilité douce sécurisée.
- Dans une motion de 2012 « de la villa romaine à la ville mosaïque », il avait été demandé de « relier le centre-ville au site des mosaïques romaines et inciter les promeneurs à s'y rendre, respectivement à rejoindre le centre-ville après une visite du site ». Le développement de l'avenue de Thienne permettrait de rejoindre le cheminement du Signal et ainsi créer une véritable « balade » jusqu'aux Mosaïques. L'avenue de Thienne figure sur les itinéraires des chemins de randonnée pédestre de Vaud-Rando.
- Le parking le long de l'avenue de Thienne serait beaucoup mieux perçu comme faisant partie du centre-ville si le déplacement piéton jusqu'au giratoire de la Couronne depuis le parking était plus agréable/sûr, ajoutant dans les esprits autant de places de parc classées « centre-ville ».

Analyse

Avec tous ces éléments constatés, il est grand temps de prévoir de transformer cette route cantonale secondaire d'importance locale, actuellement un véritable « no man's land » avec une conception des années 80, en un boulevard urbain moderne convivial permettant de relier entre eux beaucoup d'habitants, de faciliter l'accès au centre-ville, de favoriser la mobilité douce et d'améliorer l'attractivité d'Orbe et du centre-ville.

Sans vouloir développer le projet ici, il serait par exemple possible de n'avoir plus qu'un seul trottoir large avec du mobilier urbain adéquat, de penser à des espaces de rencontre, d'avoir des éléments de modération de vitesse de trafic et d'améliorer les traversées. En fonction des projets, l'avenue Carrard-et-de Foligny peut faire partie du périmètre d'étude. De par ce postulat nous demandons à la Municipalité d'étudier ce sujet qui nous semble très important et d'intégrer ces réflexions au développement des infrastructures d'Orbe.

2. Grand-Pont – rue du Grand-Pont

Constat

- Le Grand-Pont constitue l'accès principal au centre-ville depuis le Sud pour les habitants du côté du Ruz-d'Agiez, de Fleurs-de-Lys et du quartier du chemin des Vignes.
- Avec le développement à long terme de la zone Champ-Bornu (selon le PDCom), cela fera d'autant plus d'habitants concernés.
- Le Grand-Pont est situé sur la même route cantonale en traversée de localité que l'avenue de Thienne avec un trafic équivalent.
- Le Grand-Pont est un ouvrage classé historique, mais il serait tout à fait envisageable de lui ajouter un tablier afin de l'élargir. A titre d'exemple, le Grand-pont de Lausanne avait été élargi à 2 reprises ; en 1892 et 1933, et il fera l'objet de grands travaux de maintenance toute l'année 2022.
- Sur une longueur de 80 mètres, le Grand-Pont franchit l'Orbe et les voies de l'OC. Il est étroit et a deux trottoirs de largeur minimale pas confortables à parcourir.

- La rue du Grand-Pont prolonge la chaussée du Grand-Pont et avec la présence du garage éponyme, la rue de l'Abbaye, la circulation piétonne n'est pas du tout agréable.
- Le parking du Creux-de-Rave constitue un miroir par rapport à celui de l'avenue de Thienne. Avec une amélioration sur le Grand-Pont, celui-ci serait aussi perçu comme étant mieux intégré au centre-ville.
- La présence d'une école primaire engendre une forte demande de « mobilité douce » dans la zone qui mérite d'être traitée dans son ensemble (y compris le début de la rue des Terreaux et les accès aux bus scolaires). Le carrefour est décrit dans le PDCOM comme étant un carrefour stratégique à réaménager.
- Dans le PDCOM, l'axe du Grand-Pont est décrit comme « réseau de mobilité douce à maintenir et améliorer ».

Analyse

Avec les développements futurs prévus et l'étroitesse de la circulation piétonne possible sur l'ouvrage et la rue dans son prolongement, il est nécessaire d'étudier l'opportunité d'un véritable élargissement afin d'obtenir une amélioration de qualité significative de l'accès au centre-ville à tous les habitants du Sud pour tous les modes de transports.

3. Rue de la Toumelle - Rue Pierre-Viret

Constat

- Avec le développement de Gruvatiez et des habitations du bas d'Orbe (rue de la Toumelle et chemin Venel), le besoin d'accessibilité du centre-ville depuis le bas de la ville a augmenté.
- La présence d'un bâtiment public occupant le théâtre et la bibliothèque ne font qu'augmenter le besoin d'accessibilité en mobilité douce.
- Dans l'épingle au sommet de la Toumelle, il n'y a déjà pas de trottoir et dans la rue Pierre-Viret, les trottoirs sont « minimalistes ».
- Le carrefour est décrit dans le PDCOM comme étant un carrefour stratégique à réaménager.

Analyse

Il serait pertinent que la Municipalité étudie la possibilité d'extension rapide de la zone 20 km/h, prévoie au besoin des aménagements urbains afin de modérer le trafic, réfléchisse à l'opportunité d'instaurer un trafic unidirectionnel et planifie la création d'un environnement urbain confortable dans cette partie du centre-ville.

Conclusion

Dans ce postulat, les auteurs ont exposé leurs réflexions concernant le développement multimodal des infrastructures de la voirie sur les trois principaux accès au centre-ville. En développant des projets concrets ambitieux, cela permettrait de placer ces éléments dans la stratégie de développement des infrastructures de la Commune. Nous sommes convaincus du bienfait que ceux-ci apporteraient en améliorant l'attractivité d'Orbe et le bien-être de tous ses habitants.

Etant donné les longues durées pour les réalisations en matière d'infrastructures routières, les auteurs remercient par avance la Municipalité de faire un retour par rapport à ce postulat et d'intégrer les réflexions dans leur planification de développement des infrastructures de la Commune.

Orbe, le 2 novembre 2021

Guido Roelfstra
Stéphane Collet
David Herren
Jean-Michel Magnenat
Didier Béguelin
Ilhem Grivat
Romaine Girardet
Jean-François Martin
Christophe Mermoud
Patrick Jaquenoud
Marjan Subasik
Helena-Mia Ghosn
Anna Montefusco
Serge Herzig