

**Rapport de la commission du Conseil communal d'Yverdon-les-Bains  
chargée de l'examen du préavis PR15.01PR**

**concernant**

**une demande de crédit d'investissement de Fr. 4'940'000.--  
pour les travaux de réaménagement de la rue de l'Industrie  
et le financement de l'extension du cheminement de mobilité douce  
le long du Buron ;  
l'adoption des réponses aux oppositions**

---

Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La Commission a siégé les 26 janvier et 9 février 2015.

Elle était composée de Mesdames et Messieurs Elisabeth DESCAMPS, Anne-Louise GILLIÈRON, Natacha RIBEAUD EDDAHBI, Pierre DESSEMONTET, Thomas JENNI, Nicola SCHIRINZI, Bart WIND et du soussigné, désigné rapporteur.

La délégation municipale était composée de M. le Municipal Marc-André BURKHARD, du chef de service des Travaux M. Sandro ROSSELET et de son adjoint M. Vincent NICOLET qui sont remerciés pour leur présence, les nombreux documents qu'il a fallu établir dans des délais très courts et leurs explications et réflexions.

**Rapport préavis PR15.01PR**

Ce préavis marque une étape importante dans le développement d'Yverdon. Témoin de l'histoire économique de notre Ville, la rue de l'Industrie va jouer un rôle différent et essentiel au cours au moins des 25 prochaines années. Devenue route cantonale en traversée de localité (sans que le législatif de notre Ville en ait eu connaissance), elle va accueillir un trafic bi-directionnel. Au moment de la construction du quartier St-Roch, elle va assurer un rôle de route de chantier et, dans le même temps, elle permettra de desservir un vaste ensemble. Elle est donc appelée à jouer un rôle très important dans le Plan des circulations tant attendu.

La commission a pleinement utilisé deux séances pour faire le tour d'un préavis complet et accompagné de plans très clairs. Le STE en la personne de son municipal, du chef de service et de son adjoint, a fait un excellent travail de présentation et a rapidement apporté les documents complémentaires demandés par la commission qui les en remercie (un document comparatif est joint à ce rapport).

Avec des éclairages différents, mais une belle convergence de vues, d'intérêts et d'évaluation des problèmes, la commission a pu travailler dans un excellent état d'esprit. Quelques points ont particulièrement retenu son attention.

1. Le 1<sup>er</sup> point concerne **l'identification du vrai projet** et apparaît à la page 2/14 du préavis. Quand on regarde l'image, on serait tout de suite porté à valider le projet présenté sur cette page et offrant une largeur de 18 mètres. Or, il ne s'agit pas là du projet sur lequel nous devons voter, mais du projet AggloY, mesure 34d, qui ne sera pas réalisable à l'heure actuelle. Le projet qu'on nous propose de réaliser présentera lui, avec une largeur à 8 mètres, un goulet, source garantie de conflits de passages et de risques d'accidents, ainsi qu'un tronçon Nord sous-dimensionné.

Le projet AggloY (mesure 34d), estimé il n'y a pas si longtemps à huit millions, en coûterait en fait le double. De plus, ce projet AggloY, n'ayant pas pris en compte le fonctionnement et les intérêts des CFF, se heurte à une difficulté de taille. Alors qu'en 2007 AggloY lançait son programme, les CFF au même moment changeaient deux appareils de voies (ATR : automatisation et aiguillages entre autres) destinés à durer jusque vers 2035-2040, et ceci exactement sur le pont enjambant la rue de l'Industrie. Donc les CFF ne sont pas enclins à devoir reprendre ce travail. Ainsi, si on voulait réaliser maintenant la mesure 34d, donc le projet dans son intégralité, la Ville devrait prendre à sa charge la quasi intégralité du coût du changement-déplacement de ces appareils de voies. Il s'y ajoute qu'il n'est pas du tout certain que les CFF puissent techniquement le faire, car ils ont d'énormes contraintes et exigences de sécurité et ne disposent que de trois ponts provisoires pour l'ensemble de la Suisse. Or, ces ponts sont nécessaires même pour creuser un éventuel petit tube pour de la mobilité douce à proximité du passage de la rue de l'Industrie.

La commission s'est largement interrogée sur un comparatif des coûts opposant une réalisation rapide de l'ensemble du projet (env. 16,3 millions) à une réalisation en deux étapes, la première très prochainement (environ 4,5 millions) et la seconde dans une vingtaine d'années. Le STE a fourni les chiffres estimables et disponibles à l'heure actuelle tout en mettant en évidence le manque de certitudes en ce domaine. Les prix vont évoluer et la participation des CFF sera liée à la durée de vie de leurs appareils de voies qui peuvent peut-être connaître une existence plus courte en raison des sollicitations plus grandes en lien avec l'augmentation du trafic.

Donc il est très difficile de faire cet exercice de comparaison. Et deux impératifs pèsent de tout leur poids : les CFF ne vont pas bousculer leurs planifications (concernant les remplacements des appareils de voies et les disponibilités des ponts provisoires) et les décisions municipales en matière de priorisations et d'investissements pourraient ne pas permettre une réalisation à moyen terme de la mesure 34d d'AggloY, aujourd'hui estimées à 16,3 mio. Dans tous les cas, compte tenu des procédures à mener, vouloir réaliser la mesure 34d aujourd'hui prendrait un minimum de quatre ans. La voix de la raison a ainsi conduit la commission à comprendre le renoncement au projet pour l'heure compromis de la mesure 34d et à prendre la voie du projet-compromis proposé dans le PR 15.01PR.

2. Le second point touche à **la problématique du Passage St-Roch** et a causé de l'irritation dans la commission. Le préavis, conscient du problème de la Mobilité douce (MD), inclut une somme pour réaliser le cheminement le long du Buron, un cheminement figurant dans les projets d'AggloY (mesure 4a). Or le préavis laisse de côté l'autre cheminement possible, par le passage St-Roch (mesure 9), pourtant totalement en rapport avec l'ensemble Gare-Lac, rue de l'Industrie.

C'est ainsi avec mécontentement que la commission a parcouru l'historique de ce passage. En effet, depuis près de vingt ans, le passage St-Roch soigne ses toiles d'araignées derrière les quelques planches qui l'obstruent. La feuille de route d'AggloY voyait ce passage rouvert en 2011. Nous sommes quatre ans plus tard.

Proposition est faite dans le préavis de demander au bureau d'AggloY de faire une étude de faisabilité, alors que la Confédération a déjà validé le subventionnement d'un groupe de mesures dans lesquelles figure le passage St-Roch !

Aussi, la commission estime que ce passage doit être réouvert dans les plus brefs délais. Il s'ensuivra donc une motion de la commission pour une rapide réouverture de ce passage qui pourrait du reste être considérée comme une réponse favorable à certaines oppositions.

3. Le troisième point touche à **la sécurité des cyclistes**. Le projet présenté dans le préavis est un compromis qui permettra d'aller de l'avant en vue de réaliser le quartier St-Roch. Le préavis est toutefois inacceptable sur le plan de la sécurité pour les cyclistes ayant l'intention de franchir le passage sous-voies sur leurs vélos. La commission partage pleinement les remarques de plusieurs opposants préoccupés du mauvais traitement de la MD dans ce préavis. La réalisation incomplète, sans élargissement de l'espace de circulation, serait certainement cause d'accidents si elle ne s'accompagne pas de mesures complémentaires sous deux formes :

1. ouverture des deux voies de MD, Buron et Passage St-Roch
2. interdiction de circuler à vélo dans le passage sous-voies (donc franchissement à pied à cet endroit).

Les cyclistes sont en droit d'attendre de la sécurité et le prix à payer en l'état (donc tant qu'il n'y aura pas eu réalisation complète du projet AggloY) est un très léger détour soit par la promenade du Buron (au maximum deux cents mètres) soit, dans un espéré proche avenir, par le passage St-Roch.

**4. Le problème des profils en long et des axes.** Les profils en long montrent les grosses difficultés du projet et la commission fait confiance à celles et ceux qui les ont étudiés (notamment les hauteurs sous-voies). Les axes en revanche laissent la commission dubitative. Si le tronçon Sud est bien accepté il n'en va pas de même pour le tronçon Nord qui verra des expropriations des deux côtés de la route lorsque sera réalisé le projet mesure 34. La commission se demande pourquoi il ne serait pas possible de n'exproprier que du côté Jura, sans porter atteinte à l'alignement côté Montélaz.

Les promoteurs de St-Roch seront évidemment parmi les principaux bénéficiaires d'une route bi-directionnelle, permettant d'accéder directement à la Traversée Nord-Est côté Lac et en route cantonale de traversée (donc sans passer par la Rue du Buron) de gagner la sortie Autoroute Petite-Blécherette.

**5. Le traitement des oppositions.** STE a pris beaucoup de précautions pour traiter ces oppositions, en recevant les opposants en présence d'un avocat mandaté par la Ville. Plusieurs personnes, tout en comprenant ces précautions, les ont trouvées un peu excessives.

Les oppositions sont de trois ordres :

Il y a d'abord les oppositions de Pro-Vélo, Stop aux Bouchons et Mme Pierrette Roulet-Grin qui ont en commun le souci de la sécurité et du partage des voies de circulation.

La commission, à la quasi-unanimité, propose de les lever tout en tenant largement compte, respectivement en formulant des vœux touchant au problème de la sécurité, ainsi qu'en présentant une motion au sujet du passage St-Roch.

Pour ce qui est de l'opposition de la Rue du Buron, elle doit trouver une réponse ailleurs que dans le traitement de ce préavis. Elle s'inscrit dans la réflexion nécessaire liée au plan des circulations tant attendu et au concept TIM de la Ville.

Enfin il reste une opposition de caractère privé.

La commission, portée par la certitude que le Conseil communal acceptera la motion qui lui sera présentée ainsi que les vœux, décide, avec une abstention, d'accepter les réponses aux opposants et de lever les oppositions.

### **Conclusions :**

La commission émet deux vœux, à l'unanimité de ses membres :

1. Pour d'évidentes raisons de sécurité et tenu compte que le projet présenté est jugé totalement insatisfaisant sur ce point, la commission demande à la Municipalité d'interdire le passage sous-voies de la Rue de l'Industrie aux cyclistes sur leur vélo, et cela tant que le passage sous-voies ne sera pas reconstruit aux dimensions prévues dans le projet du plan d'agglomération ;

2. La commission demande à la Municipalité de prévoir la reconstruction du passage sous-voies et le développement du tronçon nord de la Rue de l'Industrie de manière coordonnée avec le développement du quartier Gare-Lac, en particulier dans le secteur Industrie-Sports. Il doit y avoir une réelle coordination entre la réalisation de cette rue, l'établissement du Plan de quartier et le développement des constructions. La commission demande ainsi à la Municipalité d'établir le plan des investissements en conséquence.

En plus de ces vœux la commission présentera le même soir que son rapport une motion qui vous a été dûment transmise, demandant à la Municipalité d'entreprendre tout ce qui est en son pouvoir, y-compris en matière financière, afin de rouvrir dans les délais les plus brefs le passage sous-voies de la Rue St-Roch au trafic piéton et cycliste / mobilité douce.

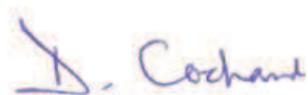
Ainsi la commission, à l'unanimité, vous propose d'entrer en matière et en discussion sur ce préavis, d'accepter les articles proposés et, avec une abstention, de lever les oppositions.

La commission vous demande instamment d'accepter la motion qu'elle vous présentera et d'entendre et réaliser les deux vœux exprimés ci-dessus.

Yverdon-les-Bains le 20 février 2015

Daniel Cochand

1<sup>er</sup> membre

A handwritten signature in blue ink that reads "D. Cochand". The signature is written in a cursive style with a large initial "D" and a clear surname.

Annexe : un plan comparatif des variantes et coûts



Yverdon-les-Bains

# Rue de l'Industrie

Coûts (millions)	Projet L=8m, hl=4.2m (2015)	Variante 2A L=14m, hl=3.4m (2035-2040)	Variante 2B L=14m, hl=3.8m (2035-2040)	Var. base L=14m, hl=3.80 (court terme)	Statu quo L=8m, hl=3.6m (2015)
Aménagements	4.46	4.46	4.46	5.1	/
Ouvrage d'art	/	2.6	2.6	2.6	/
Tronçon Nord	/	2.1	2.2	2.2	/
Achat terrain	inclus	NC	NC	NC	/
Mesures CFF	/	8.0	8.0	8.0	/
Part. CFF	/	-4.2	-4.2	-1.6	/
<b>STAP PQ</b>	/	/	/	/	.15
<i>Invest. Travaux provisoires</i>	(1.0 à 1.4)	0.24	0.59	/	.05
<b>TOTAL</b>	<b>4.46</b>	<b>13.2</b>	<b>13.7</b>	<b>16.3</b>	<b>0.2</b>



Préavis PR15.01PR