
**Rapport de minorité de la commission du Conseil communal
d'Yverdon-les-Bains
chargée de l'examen du préavis PR14.02PR
concernant**

l'adoption du plan directeur localisé (PDL) « Gare-Lac »,

Madame la Présidente
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La Commission a siégé les 10 mars, 7 avril, 12 mai, 11 et 17 juin, 21 août, 25 septembre et 28 octobre 2014.

Elle était composée de Madame Pierrette ROULET-GRIN, de Messieurs Pierre ARNABOLDI, Pierre DESSEMONTET, Pascal GAFNER, Yann MAMIN, Vassilis VENIZELOS, Bart WIND et du rapporteur de minorité soussigné, Daniel COCHAND.

La délégation municipale était composée, de Mme Marianne SAVARY, municipale de l'Urbanisme et des Bâtiments, de son chef de service M. BAERTSCHY et de plusieurs collaborateurs et collaboratrices d'URBAT. Nous les remercions pour le temps consacré et les éclairages divers. Nous remercions également le greffe et les services cantonaux qui ont émis des avis notamment sur la portée de ce PDL et sur la possibilité de l'amender.

Préambule

La complexité de ce dossier et celle de son influence... ou pas sur l'avenir du périmètre concerné explique la durée de son étude par la commission. La décision n'est pas moins complexe à prendre pour les Conseillers communaux : notre organe délibérant doit voter oui ou non... sur un article unique pour permettre le démarrage d'un projet qui représentera plus d'un milliard d'investissements publics et privés au cours des prochaines décennies. Ce dossier rassemble plusieurs des mesures présentées dans le projet AggloY (mesures 34, 35 et partiellement 37). Ces mesures - encouragées par la Confédération- reviennent maintenant dans les communes qui les ont proposées et devant les organes délibérants qui se prononceront par la suite sur de multiples crédits en rapport avec la concrétisation de ces mesures.

Les communes ne sont pas obligées de passer par un PDL - plan directeur localisé pour concevoir un secteur de leur territoire, mais l'acceptation d'un PDL rend obsolètes les plans de quartiers antérieurs. Dans le périmètre qui nous occupe, des dispositions antérieures permettent, même sans PDL de construire -par exemple- le nouveau collège de l'ancien Arsenal ou d'étendre les constructions dans le secteur du Centre St-Roch. De même, il y a quelques années, on a pu construire le bâtiment des SEY dans le secteur de l'Ancien Stand.

Avec un projet de cette envergure se pose la question du périmètre concerné...et ce n'est pas anodin ! En effet, avec les plans de quartiers valables actuellement, on aurait pu construire deux grandes zones, de part et d'autre du Canal oriental, la rue de l'Ancien Stand étant l'axe structurant avec une cohabitation en rive gauche des TP (transports publics), TIM (transport individuel motorisé) et mobilité douce (cyclistes et piétons) sur les deux rives. Le PDL, en réunissant un grand ensemble, projette une zone à forte vocation écologique (habitat et circulations). Si les voies CFF ne font pas très écologiques - en revanche leur proximité justifie un type d'habitat destiné à des résidents et travailleurs renonçant au transport individuel motorisé. Sans s'embarrasser du

contexte général qui veut rapprocher la ville (actuelle) du lac, le projet « Gare-Lac » envisage de changer la vocation de la Rue de l'Ancien Stand, l'« annexant » en quelque sorte au futur ensemble.

En englobant la Gare, le projet déborde de son secteur originel en prévoyant un front bâti sur l'avenue de la Gare. S'il est logique de bien prévoir les liaisons - surtout celles de mobilité douce, que ce soit en passerelles ou passages sur ou sous les voies CFF, cette densification de l'urbanisation du secteur Gare est sans rapport direct avec le nouveau quartier.

Comme il y aura obligatoirement des TP et des TIM pour accéder au périmètre, un projet de plan des circulations (voir plans du PDL) mise sur une grande et sur une petite boucle qui auront des incidences peut-être positives pour les Près-du-Lac, mais qui auront des effets négatifs sur le Centre-Ville (de la Rue de Chamblon jusqu'au giratoire Haldimand-Cordey - et au-delà dans les quartiers Cheminet-Fontenay-St-Georges. Faute d'un plan yverdonnois des circulations remis à jour, on tente par le biais de cette organisation partielle proposée pour Gare-Lac de passer par la bande sans que ne soit -par exemple- résolu le rôle des rues de Chamblon et du Cheminet.

Ainsi l'actuelle population yverdonnoise devient arrière-plan et doit accepter des reports de flux de circulation pour soulager une nouvelle population venant occuper le premier rang, côté Lac. On ne cesse de répéter le principe du pollueur-payeur. Par analogie, on peut aussi penser que celui (promoteur ou habitant) qui veut venir profiter d'avantages certains à proximité du Lac et de la Gare peut aussi penser aux actuels habitants d'Yverdon-les-Bains et accepter que ceux-ci puissent continuer à utiliser tant la Rue de l'Ancien-Stand que les actuelles places de parc dans les zones de détente aux abords et bords du Lac.

Procédure de décision

La commission a travaillé sur une documentation de près de 200 pages, détaillée et illustrée, mais sur laquelle nous émettons des réserves : les illustrations qui sont déclarées non...illustratives de ce qui pourrait se faire, (pour exemples, le port et la promenade du Canal Oriental), des plans de projets non réalisables (exemple : élargissement du passage sous-voies de la rue de l'Industrie). Au cours des séances, il a été expliqué que c'était un document d'intentions, n'engageant pas les propriétaires privés mais contraignant pour les autorités. Or les autorités peuvent changer et les intentions exprimées devraient refléter au moment des réalisations des attentes partagées par les autorités en place et une majorité de la population. Il convient que ces intentions puissent un jour être effectivement applicables et ce peut être dans très longtemps. Ainsi une grande partie de l'utilisation des terrains que la Ville possède dans le secteur Gare-Lac (site SEY-STE-Car postal-Abattoirs) dépend de la réalisation du quartier « Les Parties » (av. Kiener) projet qui n'en est qu'à ses balbutiements.

Après demande d'un avis de droit aux services compétents de l'Etat (SDT et SCL), la commission a appris en cours de travail que des amendements pouvaient être proposés, certains d'entre eux étant susceptibles de nécessiter un nouveau passage dans les services cantonaux. Ceci connu, des amendements ont été proposés. La majorité d'entre eux sont issus de la majorité de la Commission. Certains ont été acceptés grâce à la voix prépondérante du président de commission, rapporteur de la majorité.

Amendements proposés par la minorité de la Commission

Les commissaires minoritaires - qui se sont ralliés à nombre d'amendements demandés par la majorité de la Commission - ne refusent pas d'entrer en matière sur le préavis du PDL Gare-Lac - mais soumettent leur adhésion au projet à l'acceptation des amendements qui suivent (comme l'indique le rapport de majorité, plusieurs d'entre eux ont été proposés sans succès en cours de travail):

Amendement 3 (page 8)

- **Suppression de la fiche «Le quartier gare (gare CFF)» (pages 26-27 du document principal)**

Alors que l'ensemble du périmètre du PDL Gare-Lac se situe - de Clendy au Pont des Cygnes - entièrement au nord des voies CFF, il est pour le moins curieux que la Municipalité ait englobé la gare et son interface TP dans le périmètre du PDL.

Ceci d'autant plus que - sur motion agréée par le Conseil communal - un crédit de 2 millions de francs a déjà été octroyé à l'Exécutif pour une étude - en cours - prévoyant la construction d'un parking sous la Place d'Armes, comme le réaménagement de surface de ce vaste espace central et des avenues qui le desservent, la rue des Remparts et l'avenue de la Gare.

De plus, dans la partie Est de cet incompréhensible « décrochement », une étude indépendante de celle précitée est aussi en cours pour densifier l'urbanisation de l'actuel parking de l'Ancien-Stand, avec la construction d'un complexe multi-usages.

Dans cette appréciation, il convient aussi de rappeler que la gare CFF d'Yverdon-les-Bains n'est pas une simple halte du réseau ferroviaire secondaire, mais une véritable interface de transports d'importance régionale. Elle est un des points d'attraction de la ligne du Pied du Jura, avec arrêts de tous les Intercitys qui relient les pôles d'activités de la région lémanique à ceux du pied du Jura en direction de la Suisse alémanique.

S'il est heureux que les nouveaux quartiers d'habitation, les lieux de formation ou les pôles d'activités ou de loisirs qui occupent-occuperont le périmètre Nord du PDL Gare-Lac bénéficient de la proximité de cette interface de transports, ce secteur ne doit pas être conditionné par les intentions d'aménagement de nouveaux quartiers comprenant à terme quelques milliers d'habitants/d'employés : le secteur de la Gare CFF est d'abord au service d'une ville de près de 30'000 habitants et d'une vaste région rurale de plus de 40'000 habitants.

Par ailleurs, rien n'empêche que soient aménagés -en partenariat avec les CFF- des passages sur ou sous les voies en direction du lac. Mais ceci devra faire l'objet de négociations ultérieures, les CFF n'ayant pas délégué dans l'équipe de projet, ayant jusqu'ici été simplement informés des intentions de la commune d'Yverdon-les-Bains concernant ce projet de PDL Gare-Lac (voir page 13 du document principal).

Amendement 4 (page 8)

- **Remplacement du principe d'aménagement 5 par « Relier le quai 1 CFF au Canal Oriental ».**

Cet amendement est lié aux amendements 10 et 11 ci-dessous et à l'absence de référence à la Rue de l'Ancien-Stand. Par cohérence il devrait en aller de même à la page 25 avec le remplacement du principe d'aménagement 3.

Amendement 10 (page 25) Espace MD - Mobilité douce - promenade du Canal Oriental

- **Suppression de la fiche « Espace MD - Mobilité douce - promenade du Canal Oriental ».**

La création d'une promenade du Canal oriental est une manière ambulante de faire disparaître la rue de l'Ancien-Stand. Le nom « rue de l'Ancien-Stand », une référence historique, est appelé à disparaître, la circulation TIM est également appelée à disparaître de cette voie de circulation. La minorité de la commission est favorable à un aménagement de MD sur les rives droite et gauche en bordures du canal. Elle est également favorable à des passages améliorés pour traverser la rue ainsi qu'à la construction d'une passerelle permettant de prolonger la liaison depuis le quai 1 pour atteindre le cheminement de MD en rive droite (voir amendement 4). En revanche elle ne peut accepter la suppression des TIM sur cette rue.

Amendement 11 (page 25) Espace MD - Mobilité douce - promenade du Canal Oriental

- **Suppression du principe d'aménagement 2 « Allier écologie, sécurité et urbanité ».**

Le moins qu'on puisse dire est qu'on se trouve dans le flou avec le sort de la rue de l'Ancien-Stand. Voter le point 2 des principes d'aménagements « allier écologie, sécurité et urbanité » ne poserait pas de problème aux commissaires minoritaires s'il n'y avait dans le document d'ensemble à la

page 74 une phrase qui dit explicitement « *La rue de l'Ancien-Stand est libérée du trafic et arborée* ». Il s'y ajoute que dans le préavis qui nous est soumis la Municipalité va dans le même sens et affirme son intention de fermer la rue.

Il apparaît dans les mesures d'aménagement une phrase qui dit qu'il faut « *réaliser la mise à double sens de la rue de l'Industrie* ». Ceci ressort d'une bonne intention, eu égard aux problèmes de passage à niveau de Clendy / avec la cadence augmentée des trains et avec elle la fermeture plus fréquente des barrières. Mais cela ne devrait en rien impliquer la fermeture à la circulation de la Rue de l'Ancien Stand.

Amendement 12 (page 32) - TIM « Transports individuels motorisés »

- **Suppression de la fiche TIM.**

La lecture des réponses de la Municipalité apportées aux remarques récoltées durant la période de consultation amène les réflexions suivantes :

- a) Le plan de circulation étudié à l'échelle de l'agglomération ne saurait prétendre être le plan des circulations dont l'entier de la Ville d' Yverdon a urgemment besoin et dont la révision est demandée depuis des années.
- b) Le double giratoire n'empêchera nullement les usagers TIM et autres de revenir en arrière, et de continuer à passer par la rue William-Barbey, puisqu'ils gagneront des centaines de mètres, voire des km. en ne faisant pas tout le circuit de la grande boucle.
- c) Si on favorise l'itinéraire sur la rue de Grandson on augmente le trafic au Centre-Ville, ce qui va à l'encontre du but recherché (diminuer le trafic de transit), selon l'argumentation de la Municipalité.
- d) Quel serait l'intérêt d'augmenter le trafic sur la rue de l'Industrie et celle des Sports au profit des seuls riverains de la rive gauche du Canal Oriental ?
- e) Le rehaussement envisagé de la chaussée de la rue de l'Ancien Stand n'est accompagné d'aucun plan, contrairement à la Rue de l'Industrie. Le rehaussement réduirait la hauteur sous les voies, aboutissant à créer un passage sous plafond bas, vraisemblablement peu esthétique ! Ce rehaussement compromettrait l'éventuel passage de véhicules lourds de secours par exemple.
- f) La rue de l'Industrie ne va pas pouvoir se réaliser de manière optimale (élargissement impossible sous les voies CFF).
- g) Informer la population que la mise en sens unique de la rue de Neuchâtel au profit des TP se sera révélé une mesure favorable pour les TP est un truisme. De plus l'évaluation de l'impact n'empêchera pas les usagers d'être gênés par les restrictions.
- h) Dans la mesure où cet amendement serait effectivement irrecevable, comme le pense la Municipalité, il serait souhaitable alors de remplacer les principes d'aménagement 1 et 2 par un principe unique de « gestion des TIM en référence au schéma directeur des circulations ressortant du Plan directeur communal (en gestation) ».

Amendement 13 (page 33)

Remplacement des principes d'aménagement 1 et 2 par

- **1. Pour les logements, les normes VSS sont appliquées sans restriction d'implémentation.**
- **2. Pour les activités, les normes VSS sont appliquées sans restriction d'implémentation.**

Le but visé par les auteurs du PDL est de diminuer la présence des voitures en surface, en restreignant le nombre de places de parc. Dans d'autres villes vaudoises, de récents éco-quartiers font l'expérience des tensions entre habitants contraints de composer avec l'insuffisance de places de parc. Le bon sens voudrait qu'on construise le maximum de places souterraines pour ne pas empiéter sur les surfaces extérieures du périmètre. Les places de parc ressortant des normes VSS ne doivent pas être restreintes (« réduction jusqu'à 50 % des besoins indicatifs ») déjà au stade d'un plan d'intention tel un PDL: il doit appartenir aux futures municipalités de choisir les

fourchettes adéquates dans le cadre des plans de quartiers à négocier entre autorités, promoteurs et constructeurs.

Conclusions :

- *Les commissaires minoritaires, Mme Pierrette Roulet-Grin et M. Daniel Cochand, invitent le Conseil communal à entrer en matière sur les amendements proposés et présentés dans le rapport de minorité.*
- *Moyennant l'acceptation de leurs amendements les commissaires minoritaires sont prêts à adhérer au projet Gare-Lac amendé, répondant ainsi aux nécessités de la densification comme aux attentes de notre population.*
- *Rapprocher la Ville du Lac est un slogan pour urbanistes. Ce que les Yverdonnois veulent, c'est pouvoir rester proches du lac en gardant leur accès au lac.*

Pour la minorité de la Commission

Yverdon, le 22 nov. 2014

Daniel Cochand

