
**Rapport de la commission du Conseil communal d'Yverdon-les-Bains
chargée de l'examen du préavis PR24.09PR
concernant**

une demande de crédit d'étude de CHF 750'000.- pour les études préliminaires nécessaires à l'élaboration d'un avant-projet de requalification des rues de la Plaine et du Casino ainsi que les études et réalisations pour sécuriser ces mêmes rues,

le rapport sur le postulat du 5 septembre 2019 de M. le Conseiller communal Martin Loos intitulé « Pour une rue de la Plaine attrayante et vivante » et

le rapport sur le postulat PO21.13PO du 4 novembre 2021 de Mme la Conseillère communale Pascale Fischer intitulé « Et si on rendait son éclat à la Rue de la Plaine ? »

Madame la Présidente,

Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers,

La commission a siégé le 30 avril 2024.

Elle était composée de Mesdames Ella-Mona CHEVALLEY, Pascale FISCHER et Messieurs Xavier FISCHER, Philippe GRUET, Pierre-Henri MEYSTRE, Laurent ROQUIER désigné président, et du soussigné.

Christophe LOPERETTI est excusé et non remplacé.

La délégation municipale était composée de Madame Brenda TUOSTO, Municipale, et Messieurs Sandro ROSSELET, Chef de service, Benoît CORDAY, Responsable mobilité, Vincent EGGEN, Chef de projet.

Nous les remercions pour leur présence et leurs explications exhaustives, et nous invitons le président de séance à prévenir au début de la séance de son désir de ne pas se charger du rapport de majorité sachant son avis négatif à l'avance, dans un esprit de collégialité et de respect.

1. Contexte

La problématique de l'état de la rue de la Plaine et de son utilisation fait débat depuis déjà de nombreuses années. En témoigne les dépôts des postulats de M. le Conseiller communal Loos et de Mme la Conseillère communale Fischer, respectivement déposés en 2019 et 2021; mais aussi les précédentes actions citoyennes, pétitions et/ou postulats :

En 2007, le Projet d'agglomération 1 (PA1) [1], qui propose pour la première fois une vision globale du stationnement et de la circulation à Yverdon, explicite la situation (p.42) :

"Enjeu: il est nécessaire d'agir conjointement sur le stationnement (nombre, durée, coût) en vue d'améliorer les conditions de circulation des transports publics et de la mobilité douce et de revaloriser les espaces publics. Cela comprendra une gestion de l'offre sur le domaine public et sur le domaine privé, en corrélation avec le niveau de desserte en transports publics et l'importance de la mobilité douce, comme le prévoit la norme [VSS, ndla]."

En 2013, la pétition [2] signée par 3'267 citoyens contre la suppression de places de parc à la rue de la Plaine et du Valentin souligna la problématique sous la forme suivante (p. 2) :

"[...] 5. La proximité immédiate de places de parc en nombre suffisant est donc indispensable aux yeux des représentants des pétitionnaires. Les représentants des pétitionnaires considèrent que le futur parking souterrain de la Place d'Armes ne remplira que partiellement ce rôle, vu son éloignement."

Dix ans plus tard et le débat n'a pas bougé d'un pouce, comme en témoigne l'article [3] dans le 24h du 5 novembre 2021, à propos du postulat de Mme Fischer :

"Le potentiel de cette rue où se mêlent magasins, bistrots et appartements ne semble échapper à personne. Mais évoquer des modifications structurelles sur le domaine public yverdonnois, c'est fatalement se heurter au sempiternel débat idéologique du stationnement."

Mais si le débat n'avance pas, l'accélération du délabrement de la rue, oui, comme le souligne le préavis qui nous occupe ici (p. 3):

"La nécessité de renouveler prochainement les réseaux souterrains représente aussi une opportunité pour repenser et requalifier cet espace public majeur."

De plus, les différentes compressions d'apport énergétique et l'inflation concomitante en constante augmentation depuis 3 ans[4] nous obligent désormais à l'action la plus rapide et intelligente qui soit, en prenant en compte les problématiques tant d'économie (des commerçants locaux, comme la Ferme, le bar Starmania ou le bar du Coq, la nouvelle enseigne de YLB concept; et des autres, comme la banque Piguët, la banque Migros, la banque Cantonale Vaudoise, la banque du Crédit Agricole, les agences immobilières BARNES et Bernard Nicod, les retraites populaires et l'assurance de la Mobilière) que celles de report modal, nécessité par notre envie partagée d'offrir un futur heureux à nos successeurs et successeuses ou les opportunités d'aujourd'hui ne deviennent pas le fardeau de demain.

C'est en cela que le préavis de la municipalité unit des sensibilités autour d'un projet utile et nécessaire, demandé par tous et toutes, et ce malgré les divergences d'opinions.

2. Proposition de la municipalité

Par ce préavis, la municipalité demande au conseil communal un crédit pour les études préliminaires en vue du réaménagement de la rue de la Plaine et du Casino ainsi qu'un crédit de réalisation pour des travaux d'aménagement provisoires et de sécurisation.

Nous chercherons ici à retranscrire le plus clairement possible les différentes explications de la délégation municipale.

5 | Planning intentionnel des projets

Objet du préavis

Phases des projets	2023				2024				2025				2026				2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4								
Rapport à la Municipalité																								
Préavis Conseil Communal																								
Projet long terme SIA 21-31	Etude préliminaire Mobilité – urbanisme – paysage																							
	Etude préliminaire Démarche participative – test																							
	Rapport à la Municipalité et présentation publique des résultats des études préliminaires																							
	Préavis Conseil Communal pour crédits études et réalisations																							
Projet court terme SIA 32-33	Etudes réalisations																							
	Etude mobilité du goulet et dossier de mise en zone 30																							
Rapport Municipalité mesures à court terme																								
Légalisation et réalisations mesures à court terme																								

(Figure 1 : Planning par terme des études/travaux, présentation de la dél. muni.)

Le planning doit se lire de bas en haut : la proposition court terme en priorité, puis le projet long terme, lui-même composé de deux étapes séparées par une consultation (vote) du Conseil Communal.

L'entièreté des coûts sera imputé a la ligne 6049 des plans d'investissements, qui prévoit 11 Millions de francs (11'000'000.-) pour la réalisation complète des travaux, études comprises, et par conséquent ce préavis.

2.1 Projet court-terme | *Limitation à 30 km/h, étude du goulet*

2.1.1 Planning

2024 T1

Études de réalisation transitoires :

1. Un bureau d'ingénieur mobilité étudiera la modération des vitesses de l'ensemble du secteur (30 km/h),
2. Une complément d'étude, sur la faisabilité de la fermeture du goulet du Casino au trafic routier (TIM et éventuellement TP).

2025 T1

1. Rapport de la municipalité des résultats des études de réalisation transitoires.

2025 T2-T4

1. Application des législations (Art. 107 OSR) et réalisation des mesures à court terme, selon études.

2.1.2 Coûts prévus

Vous trouverez ci-dessous une explication des coûts. Le tableau détaillé n'a malheureusement pas pu être utilisé dans ce rapport pour des questions de confidentialité, au contraire de l'avis de la commission qui aurait souhaité l'inclure pour permettre davantage de transparence.

Estimation actuelle à 180'000.- , séparé comme suit :

Mise en place zone 30	20'000.-
Étude de la fermeture du goulet du Casino	30'000.-
Matériel de mobilier urbain	50'000.-
Signalisation et marquage	30'000.-
Étude du réaménagement de la rue de la Plaine et Casino	20'000.-
Étude de la fermeture du goulet du Casino	30'000.-

sont prévus dans ces coûts une marge de 10% pour imprévus.

L'acceptation du présent préavis par le CC donnerait à la municipalité le pouvoir d'agir vite sur une réduction de la vitesse. L'application de la fermeture du goulet du casino sera dépendant du rapport de municipalité. Ces deux actions peuvent être sujettes à un droit de recours auprès de la CDAP (Cour de droit administratif et public) selon art. 107 al. 1 OSR et art. 1 RVSR.

2.2 Projet long-terme | *requalification de la rue de la Plaine*

2.2.1 Planning

2024-2026

Études préliminaires / Avant-projet :

1. Un bureau d'ingénieur mobilité / urbaniste / architecte paysagiste étudiera les contraintes et possibilités qu'offre la rue de la Plaine, et proposera plusieurs variantes.
2. Une démarche participative, contenant des tests limités dans le temps (un weekend / une semaine, potentiellement répété) en collaboration avec les habitant·e·s et commerçant·e·s de la rue, comme cela a été fait à la rue des Moulins.

2026

T1

1. Rapport à la municipalité des résultats des études préliminaires.

T2

1. Présentation publique des résultats des études préliminaires.

T4

1. Préavis au CC : Crédits pour études de réalisations et réalisations.

Si le Conseil Communal, en 2026-2027, vote en faveur de cet autre préavis basé sur les résultats des études préliminaires qui nous intéressent ici, les études de réalisation et la subséquente

réalisation sont prévues finies à l'horizon 2033.

Il est donc à comprendre ici que nous votons pour l'obtention d'informations sourcées et plus solides que nos expériences personnelles, discussions amicales et autres anecdotes. Leur application sera soumise à un second vote ou le Conseil Communal sera a priori plus à même de concevoir les tenants et aboutissants de la situation à la rue de la Plaine.

2.2.2 Coûts prévus

Estimation actuelle à 550'000.- , séparé comme suit :

Concept d'aménagement et d'utilisation, ingénieur mobilité / urbaniste / architecte	140'000.-
Démarche participative - tests, architecte	120'000.-
Bureau d'Assistance au Maître d'Ouvrage (BAMO) - préparation des appels d'offres	70'000.-
Étude techniques - réseaux d'eaux, ingénieur GC	80'000.-
Relevé plan de situation - géomètre	30'000.-
Essais, échantillon (HAP, pollution), archéologie, maquette	30'000.-
Spécialiste histoire, lumières	30'000.-
Évaluation des impacts de la végétalisation	10'000.-
Communications	20'000.-
Productions et rendus	20'000.-

sont prévus dans ces coûts une marge de 10% pour imprévus.

2.3 Livrables

Livrable dans le temps, au fur et à mesure des progrès des différentes études :

1. Analyse technique
2. Analyse des usages et besoins
3. Variantes de régimes et vitesse
4. Co-construction, tests d'aménagement
5. Compilation des livrables : avant-projet de requalification

A ceux-ci se rajoutent les résultats des démarches participatives et des contributions des usagers et usagers.

3. Discussion

3.1 Projet court-terme | *Limitation à 30 km/h, étude du goulet*

Se retrouvant autour des arguments cités dans le préavis (*Zone modérée* p.6) et de la nécessité claire de faire correspondre le comportement des utilisateurs de la route avec l'environnement fait de magasins, bars et autres espaces de fréquentation de la rue de la Plaine; une heureuse

unanimité s'est proposée très vite lors de nos débats.

Bien qu'en désaccord sur l'utilisation future de cette rue (et des autres), l'évidence des gains sociaux sans péjorations liées a permis aux membres de la commission de vite rediriger le débat sur les problématiques de financement, de clarté des actions, de transparence dans leur réalisation et des implications des modifications des habitudes de parking des automobilistes.

3.2 Projet long-terme | *requalification de la rue de la Plaine*

3.2.1 Introduction

Comprenant les différentes implications d'un refus de ce préavis, tant du point de vue de la temporalité -qui prévoit dans le *meilleur* des cas un chantier réalisé en 2033-, de l'urgence climatique et de la triste laideur* actuelle de ce qui est, en termes néo-libéraux, une parfaite opportunité de mise en valeur; la commission a su diriger très vite son attention sur les importantes ramifications d'une requalification de la rue de la Plaine et du Casino. Un beau château et une belle rue centrale, ça se met en valeur quand on sait faire des affaires.

3.2.2 Zones de rencontres

Les zones de rencontres sont définies par une vitesse limitée à 20km/h pour tous les usagers et usagères, des marquages au sol étendu et l'installation de mobiliers urbains propres à rendre le transit plus fluide par son report sur des routes prévues à cet effet.

Une discussion s'est ouverte sur l'existence des Zones de rencontres (trois rues sont actuellement sous ce régime à Yverdon-les-Bains, dont celle de la Gare, aux aménagements inadaptés, et celle du Canal, en phase test) et des difficultés de navigation qu'elles représentent pour l'automobiliste moyen, perdu entre des priorités inhabituelles et des marquages au sol nécessitant un apprentissage parfois difficile pour des habitués de la ligne blanche. Nous profitons de l'espace ici donné pour préciser qu'aucune partie du préavis voté ne donnera lieu à la création d'une zone de rencontre, mais bien à une limitation de la vitesse à 30km/h.

La commission a questionné la municipalité sur son choix d'une limitation à 30km/h à court terme plutôt que la mise en place d'une zone de rencontre (20km/h) comme le demande le postulat de Mme Fischer. La représentation municipale a expliqué que pour qu'elle soit correctement réalisée et donc utile et sécuritaire, la zone de rencontre demande la mise en place d'aménagements spécifiques, tels que la mise à niveau des trottoirs et la mise en place d'éléments pour guider le trafic, alors que la limitation à 30km/h peut se faire avec moins d'aménagements. L'évaluation de la pertinence de l'établissement d'une zone de rencontre ou non à l'avenir fera par contre partie de la présente étude.

3.2.3 Tissu économique

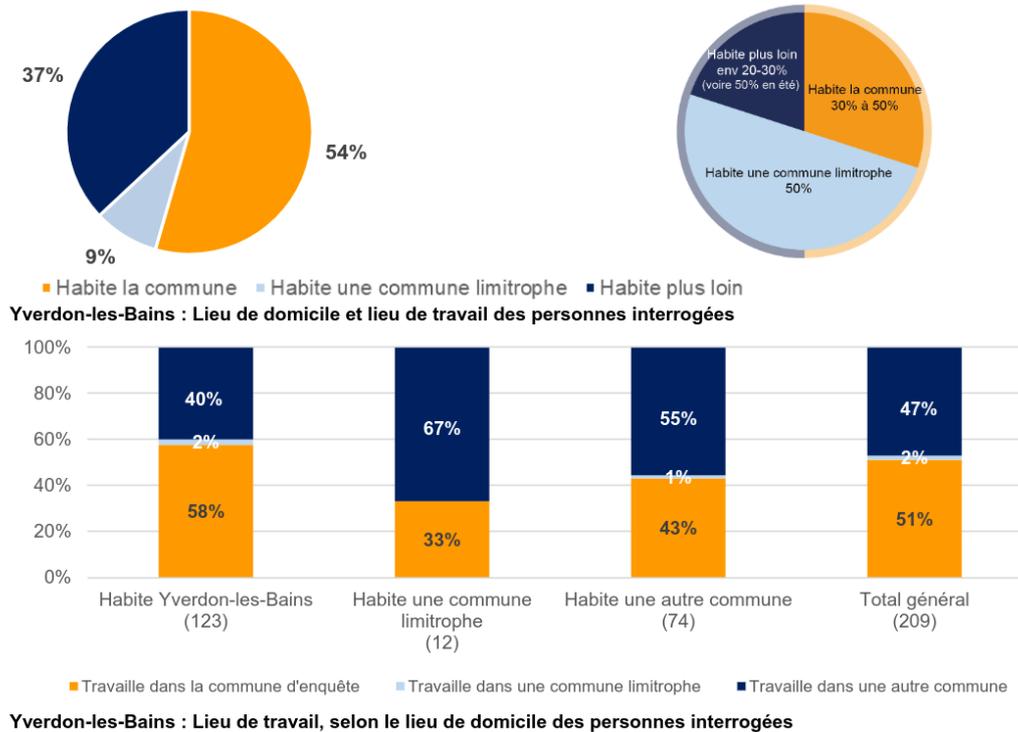
Nous proposons ici un extrait de l'étude du COMO [5] réalisée en 2023 et concernant la vieille-ville, dans un espoir de contextualisation utile.

Ci-après, la proportion de clients en fonction de l'origine selon l'étude COMO, qui révèle d'une différence conséquente entre la perception des commerçants et celle de l'enquête auprès de la

clientèle.

Enquête clientèle (327 personnes interrogées)

Estimation par les 5 commerces interrogés



⁴⁷ Communes limitrophes pour Yverdon-les-Bains : Pomy, Cuarny, Gressy, Belmont-sur-Yverdon, Ependes, Treyco-vagnes, Montagny-près-Yverdon, Grandson, Cheseaux-Noréaz.

(Figure 2 : Etude COMO, provenance des clients)

La commission s'est retrouvée cisailée par des objections idéologiques sur le sujet du chiffre d'affaires des commerces de la rue. Les arguments peuvent se résumer en fonction des actions considérées :

1. Limitation de la vitesse
2. Limitation du nombre de places de parcs
3. Création d'espaces confortables d'arrêts pour la population. Mise en valeur de l'espace

Les différents arguments concernant 1. sont d'un côté : l'augmentation du confort des riverains/piétons et la conséquente augmentation de la fréquentation des commerces.

De l'autre, un effet de rejet de la population, par sensation de limitation de liberté et la conséquente diminution de la fréquentation des commerces.

Concernant 2. et 3., sont soutenus par une aile politique la vision d'une augmentation de la fréquentation de la rue par d'autres moyens de transports que la voiture et l'augmentation de la consommation par la population locale et touristique propre à compenser une potentielle perte des consommateurs régionaux.

La minorité de la commission voit plutôt là un risque de diminution de la fréquentation par les consommateurs régionaux pour cause de temps/confort perdu. La compensation impossible, et

donc une perte sèche de revenus pour les commerces.

Le point central de cet échange semble avoir été la révélation de l'absence de données basées sur des travaux statistiques, sociologiques et économiques. Les différentes études déjà réalisées, comme celle de COMO [5], donnent une idée de la situation.

Il a donc été possible de réunir dans une certaine mesure les groupes autour de la nécessité d'obtenir plus d'informations sur les conséquences de modifications de la rue, et donc de soutenir un préavis propre -par l'ensemble d'études préliminaires- à éclaircir nos esprits de la lumière de la rigueur scientifique.

Nous soulignons donc ici l'impératif de diligence dans la réalisation de ces études préliminaires, pour pouvoir agir au plus vite sur leurs résultats lors d'un prochain vote et permettre l'action réelle d'amélioration de notre environnement urbain, la temporalité étant de l'ordre de la décennie.

Au delà du besoin de données plus précises sur les variantes possibles d'aménagements, la large majorité de la commission estime que le réaménagement de la rue de la Plaine bénéficiera à la population yverdonnoise par la construction de nouveaux espaces publics végétalisés ainsi qu'aux différents bars/restaurants qui pourront très probablement bénéficier de terrasses plus grandes, ainsi qu'aux commerces qui seront fréquentés par la population heureuse de pouvoir se promener et profiter de faire ses courses dans une zone plus sécuritaire et agréable.

3.2.4 Démarche participative

Le crédit d'étude comprend un effort particulier consacré à la démarche participative qui accompagnera le processus de diagnostic et d'avant-projet. Cette démarche ne se limitera pas à des enquêtes ou à des entretiens en vue de connaître les perceptions, les comportements ou les attentes des différents publics concernés par le secteur. Elle comprendra également des aménagements-test, des totems d'information ou de sensibilisation et des événements ponctuels pour rendre concrètes d'autres réalités possibles pour la rue de la Plaine. Considérant qu'une mise en valeur de celle-ci est attendue par une très large part de la population, cela depuis des décennies, et que ce sujet étant fort clivant en lien avec le trafic et le stationnement, il a été relevé au sein de la commission qu'une telle démarche s'impose effectivement afin de dépasser les clichés par des expériences vécues et analysées.

3.2.5 Planning

Certains commissaires s'inquiètent du conflit d'agenda entre l'étude concernée par le préavis et le dimensionnement du parking de la place d'Armes. De leur point de vue, ce dernier pourrait influencer l'avant-projet d'aménagement de la rue de la Plaine. La majorité de la commission estime au contraire que ces deux démarches sont complémentaires et que ces deux projets gagneront à être conçus en coordination et en s'alimentant réciproquement. En effet, d'une part une capacité importante du parking de la place d'Armes conduira à une forte suppression de places en surface dans le centre-ville. D'autre part, les variantes esquissées pour la rue de la Plaine pourront donner une idée des champs du possible, tant en matière de stationnement que de création d'espace public appropriables pour d'autres usages. Enfin, le calendrier relevant du présent préavis vise un avant-projet au premier semestre 2026, ce qui permet largement de tenir

compte d'une votation sur le parking qui devrait se tenir courant 2025.

4. Voeu

Le classement des crédits sous l'appellation de crédit d'étude dans ce cas de figure ne permet pas de comprendre dans leur entièreté les implications du vote.

La Commission, unanime, émet le vœu que, dans l'intitulé des préavis, le terme "**Crédit d'étude**" puisse être remplacé par "**Crédit d'étude et réalisation**".

5. Conclusion

Considérant nécessaire et utile de modifier l'arrangement actuel de la Rue de la Plaine, dont l'état et l'accès aux services ne sont pas à la hauteur d'une rue centrale à notre ville car proche du château et riche en histoire, les commissaires se sont retrouvés sur la nécessaire action d'étude des possibles améliorations et de leurs effets au plus vite ; le projet prévoyant en effet un résultat final aux alentours de 2033 en l'état.

Des commissaires relèvent que des exemples existants dans d'autres villes analogues pourraient guider les mandataires afin d'éviter de réinventer des solutions et de tirer le bilan d'expériences antérieures. Les réalisations concluantes des villes de Sion, de Martigny, de Neuchâtel ou de Brugg sont notamment citées.

C'est donc avec une forte majorité de ses membres que la commission vous recommande, Madame la Présidente, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers d'accepter les conclusions de ce préavis.



Yohann MEYER, pour la majorité
Yverdon-les-Bains, le 20 mai 2024

Références :

- [1] Fischer & Montavon Architectes-urbanistes SA, Müller, Roman et Schuppisser, 2007, Projet d'agglomération 1, https://www.aggloy.ch/wp/wp-content/uploads/aggloy_institutionnel_2007_12_21_rapport_final_projet_agglomeration_A.pdf. Accédé le 02.05.24.
- [2] Johann Gilliéron, 23 février 2014, Rapport de la commission des pétitions, https://www.yverdon-les-bains.ch/fileadmin/documents/ylb/Conseil_communal/Rapports/2013_rapports/RA_Petition_Suppression_places_de_parc.pdf. Accédé le 02.05.24.
- [3] Frédéric Ravussin, 24 heures, "La rue de la Plaine pourrait passer à 20 km/h", 5 novembre 2021, <https://www.24heures.ch/la-rue-de-la-plaine-pourrait-passer-a-20-km-h-323692375842> . Accédé le 02.05.24
- [4] Le Temps, Le pouls de l'économie, en date du 09.05.24 <https://labs.letemps.ch/interactive/2022/dashboardEco/#inflation>. Accédé le 09.05.24
- [5] HEIG-VD et AI, Etude COMO, 2023 https://heig-vd.ch/docs/default-source/doc-gtc-hub-mobilite/230526_como-co_rapport_public.pdf?sfvrsn=855c5ee5_2 . Accédé le 02.05.24