

**Rapport de la commission du Conseil communal d'Yverdon-les-Bains
chargée de l'examen de la motion Aude Briand
du 6 octobre 2011 (Pv point 15.2)**

Stop à l'engorgement planifié et à la pénurie organisée.

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La Commission a siégé le 14 novembre 2011, de 19h15 à 22h55.

Elle était composée de Madame Aude BRIAND, motionnaire, et de Messieurs Stéphane BALET, Pierre CHERBUIN, Daniel COCHAND, Didier FORESTIER, Mathias HUMBERT, Cédric PILLONEL et Pierre DESSEMONTET soussigné désigné rapporteur.

La Ville était représentée par Mme Marianne SAVARY, municipale, de M. Daniel VON SIEBENTHAL, syndic, et de M. Luc TOMASETTI, responsable de la mobilité de la Ville.

Après une brève présentation de la part de la motionnaire Aude BRIAND, et la mention d'une lettre envoyée à la municipalité et au Conseil Communal par 52 commerçants du secteur concerné, et qui a été référée à notre commission par le Bureau du Conseil Communal, M. le syndic Daniel VON SIEBENTHAL a tout d'abord présenté l'avis de la municipalité sur la forme de l'intervention de la motionnaire. Pour l'essentiel (points 1 à 3 de la motion), les questions soulevées sont soit de compétence municipale (p. ex. LRoutes art 2 et 3 al. 4), soit sont au bénéfice d'une délégation de compétence du Canton à la municipalité (p. ex. LCircRout art. 4 al. 2). En ce qui concerne le point 4 de la motion, la question relève plutôt du droit supérieur. Pour ces raisons la municipalité est d'avis que sur la forme, la motion devrait être transformée en postulat ou en interpellation.

Nonobstant, la municipalité et la commission conviennent d'aborder les questions de fond soulevées par la motion. Le point 1 de la motion mentionne la demande de réouverture du pont de la rue de Montagny, les points 2 et 3, regroupés, questionnent la politique de stationnement de la Ville, le point 4 les questions d'autorisation de construire et d'aménager des places de parc sur le domaine privé. Ces trois points ont fait l'objet d'une présentation municipale suivie d'une série de questions-réponses.

Circulation dans le quartier de la rue de Montagny : par la voix de son syndic, la municipalité fait un bref historique des changements opérés dans ce quartier, depuis les premières études en 2009 à la présentation du préavis PR10.21 concernant la réorganisation des transports publics à Yverdon-les-Bains, courant 2010, aux séances d'information à la population tenues en automne et à l'entrée en vigueur des mesures provisoires de circulation comprenant la fermeture du pont de la rue de Montagny au trafic automobile à l'occasion de l'entrée en vigueur du nouvel horaire TRAVYS. En 2011, le Canton, après un examen préalable, accepte cette fermeture. Au printemps 2011, une information est donnée aux habitants sur les mesures d'accompagnement, notamment l'introduction de zones 30 et des modifications de signalisation. La municipalité informe la commission que ces mesures provisoires seront mises à l'enquête publique dès le 15 novembre 2011, afin qu'elles puissent devenir définitives. En 2012, des mesures lourdes (réaménagements de plus grande ampleur, notamment de trottoirs à la rue du Cheminet) sont planifiées.

De ce qui précède il ressort que la municipalité n'a pas l'intention de revenir en arrière sur la fermeture du pont de la rue de Montagny. Elle est d'avis qu'une telle mesure poserait des problèmes de sécurité substantiels au niveau du goulet situé entre le pont lui-même et la rue de Chamblon. Par ailleurs, la municipalité intègre ce projet dans une vision plus générale de la politique de circulation en Ville, qui doit intégrer transports individuels, transports collectifs et mobilité douce. Ce projet est très orienté TP, mais il en est d'autres en ville qui sont orientés mobilité douce, notamment le réaménagement des canaux et des berges du Buron, voire le transport individuel motorisé, comme à la rue de l'Industrie.

La séance de questions-réponses permet de préciser les points suivants : premièrement, les documents fournis par M. TOMASETTI provenant d'une campagne de comptages de trafic effectuée en mars-avril 2011 et comparés à des chiffres obtenus en 2008 sont fournis en annexe à ce rapport, et nous apprennent notamment que :

- La circulation sur la rue de Montagny est passée de 5200 à 1900 vhc/jour ;
- La circulation sur le trajet parallèle de la rue du Cheminet est passée de 3800 à 5200 vhc/jour ;
- La circulation sur la rue St-Georges a très fortement baissé, surtout du côté de la rue Edouard-Verdan ;
- La circulation sur la rue Edouard-Verdan est passée de 3600 à 5200 vhc/jour.

Dans l'ensemble, la circulation a baissé sensiblement dans le quartier, et un report s'est effectué sur les rues du Cheminet et Edouard-Verdan. Sans en avoir les chiffres, il est également pensé qu'une partie du trafic s'est reportée sur la route de Ste-Croix et la rue de Neuchâtel. Il est relevé que le trafic a augmenté sur la rue du Cheminet, notamment devant une école.

Les coûts d'implémentation des mesures définitives d'accompagnement sont, dans un premier temps, de l'ordre de 50'000 CHF ; les mesures plus lourdes sur la rue du Cheminet feront l'objet d'un préavis dans le futur.

On note également que le nombre des incivilités routières reste relativement important – la police fait ce qu'elle peut dans la mesure de ses moyens. Actuellement, elle tend plutôt à monter des opérations « coup-de-poing », ponctuelles, afin de faire prendre conscience aux usagers des règles à respecter.

A une question d'un commissaire demandant si des solutions alternatives à la fermeture du pont de la rue de Montagny avaient été étudiées, et notamment la mise en circulation en sens unique du segment concerné, la municipalité répond que cette solution, comme d'autres, a été étudiée mais qu'elle n'a pas été retenue. La municipalité relève qu'une telle solution risque d'augmenter la vitesse du trafic et pose un problème pour le passage dans les deux sens des transports publics. De plus, la mise en place d'un feu sur le pont se heurte à des difficultés de stockage des véhicules en attente. La municipalité rappelle que la politique de circulation consiste en une concentration du trafic sur des axes bien déterminés sur lesquels on intervient ensuite pour diminuer les nuisances, plutôt qu'en une politique de diffusion du trafic sur l'ensemble des rues. Dans le cas précis, il est préférable de reporter le trafic sur la rue du Cheminet, qui a le gabarit nécessaire et sur laquelle on peut agir plus facilement en termes de réduction des nuisances.

Un commissaire émet l'avis que la desserte de la rue de Montagny n'est pas nécessaire à ce stade du développement des transports publics et qu'il aurait été possible de placer le terminus de la ligne TRAVYS à la rue de Chamblon, ce qui permettrait le maintien de l'ouverture du pont de la rue de Montagny.

Pour l'instant, la municipalité n'a pas encore traité la lettre des 52 commerçants citée en introduction.

Politique de stationnement de la ville : par la voix de Mme SAVARY, Municipale, la municipalité informe la commission qu'un plan de stationnement général est en cours d'élaboration et qu'il sera rendu public dans le premier trimestre 2012. Toutefois, quelques éléments peuvent d'ores et déjà en être dévoilés.

Il existe actuellement environ 6600 places de parc, soit sur le domaine public, soit sur le domaine privé mais accessibles par le public – par exemple les parkings des centres commerciaux de la Place Bel-Air. Le centre-ville accueille 2400 places. Sur les 6600 places de parc que compte la ville, environ 1650 places, soit un quart, sont occupées par des voitures qui y restent toute la journée. Après enquête, la municipalité estime qu'une grande majorité de ces voitures appartiennent à des pendulaires et pas à des résidents yverdonnois.

Le but du plan sera de libérer les places actuellement occupées par ces voitures en raccourcissant la durée de stationnement autorisée par le remplacement des zones blanches par des parcs à horaire limité, tout en garantissant aux résidents yverdonnois de pouvoir y laisser leur voiture, probablement par le biais de l'introduction d'un système de macarons, très répandu ailleurs en Suisse. Cette diminution de la durée de stationnement, notamment au centre-ville doit s'accompagner de la mise en place de P+R en périphérie, aux deux jonctions autoroutières d'Yverdon-Sud et d'Yverdon-Ouest, destinées aux pendulaires, et couplées avec une offre performante de transports publics vers le centre-ville. De cette manière, la municipalité vise à rendre les places actuelles plus disponibles à l'avenir qu'elles ne le sont actuellement, quand bien même leur nombre total continuerait à baisser tendanciellement.

A l'heure actuelle un premier P+R est en voie de réalisation dans le secteur du PST, avec 70 places ; ce parc pourra être agrandi facilement à 200-300 places selon l'évolution des besoins. A terme, un silo à voitures est prévu à cet emplacement.

Depuis 2009, 31 places ont été supprimées sur le domaine public : 20 dans le parc du Château, 8 à la rue des Casernes et 3 à la rue du Valentin. Certains commissaires ont toutefois la nette impression que le nombre de places supprimées est supérieur au chiffre cité.

A une question qui demande de préciser la durée de stationnement envisagée, il est répondu que selon le contexte, elle peut varier de deux heures (centre ville) à trois heures (stade, cimetière), voire à six heures (stade en hiver), dans le but d'assurer aux visiteurs la disponibilité de places à courte et moyenne durée.

Un commissaire s'inquiète du sort réservé à ceux qu'il appelle les pendulaires captifs : ceux, notamment, qui viennent des villages afin de prendre le train en gare d'Yverdon. Pour ceux-ci, rien ne semble prévu au-delà d'un petit P+R place de l'ancien stand. Il n'est pas tellement envisageable de les traiter via les P+R périphériques en raison de la double rupture de charge que cela entraînerait pour eux.

La mise en place des mesures citées ici est planifiée pour l'année 2012, notamment l'introduction des macarons.

Politique d'allègement des procédures concernant la création de places de parc sur le domaine privé permettant de délester le domaine public : Les normes légales en vigueur concernant la police des constructions dérivent directement de prescriptions légales (LATC, elle-même dérivée du droit fédéral), et la municipalité n'a pas pouvoir d'y déroger. Lorsqu'il existe des marges de manœuvre, pour des travaux de faible ampleur, la municipalité joue de cette marge. Ceci étant, la mise à l'enquête est obligatoire dans le cas de garages, de parkings ou lorsque l'aménagement a lieu en même temps que la construction du bâtiment.

Plusieurs commissaires relèvent qu'ils ont eu connaissance de cas où l'autorisation de construire était conditionnée à la preuve qu'un véhicule pouvait faire demi-tour sur la dite place privée, et demandent si une différence serait faite, le cas échéant, entre une zone 30 et une rue à circulation plus soutenue. La municipalité répond qu'elle n'a pas connaissance de tels cas récents – elle affirme ne plus pratiquer ce genre de conditions.

Un commissaire s'enquiert de la possibilité de faire jouer les normes à l'échelle d'un quartier ou d'un pâté de maison plutôt qu'au niveau de la parcelle, afin d'introduire la possibilité de compenser des places de parc à plus grande échelle. La municipalité semble réservée sur de telles possibilités, pour des raisons de recours ou d'introduction de précédents.

Délibérations

Après avoir remercié la délégation municipale, la commission délibère d'abord sur les questions de fond, puis sur les questions de forme.

Circulation dans le quartier de la rue de Montagny : La discussion s'oriente sur quatre possibilités de gérer la circulation dans le secteur concerné : le retour au statu quo, réclamé à l'origine par la motion, donc la réouverture pure et simple du pont de la rue de Montagny à la circulation ; la recherche d'une solution médiane, pouvant être soit la réouverture du pont à la circulation moyennant la pose d'un système de feux assurant aux bus TRAVYS la priorité de passage, soit la réouverture en mono-directionnel du pont de Montagny – un débat assez riche s'ouvrant alors sur le sens de circulation qu'il s'agirait de rétablir. Une troisième possibilité consiste en le maintien des mesures prises et leur pérennisation – c'est l'option municipale. Les avis divergent fortement sur ces différentes options.

Plus largement la discussion révèle des positions divergentes en ce qui concerne la gestion du trafic. Une partie de la commission soutient la politique municipale de concentration du trafic sur les axes principaux et la réduction concomitante de ses effets, et l'autre partie de la commission privilégie une diffusion homogène du trafic sur l'ensemble du réseau des voies de circulation de la ville.

Toutefois la commission se retrouve pour estimer qu'une réalisation rapide du barreau ouest reliant parallèlement à l'autoroute A5 la route de Ste-Croix à la chaussée de Treycovagnes permettrait probablement de résoudre une grande partie des problèmes soulevés. Ce tronçon de route fait actuellement partie des mesures C de l'AggloY, la municipalité tout comme la commission souhaite en avancer la réalisation.

Politique de stationnement de la ville : la commission se retrouve assez vite autour d'une série de vœux partagés par l'ensemble des membres, et qui sont repris dans les conclusions de ce rapport.

Par ailleurs, la commission se montre peu convaincue des chiffres donnés en matière de nombre et localisation des places supprimées depuis 2009 et souhaiterait qu'un décompte papier précis et exhaustif soit effectué.

Politique d'allègement des procédures concernant la création de places de parc sur le domaine privé permettant de délester le domaine public : là aussi, la commission se retrouve pour émettre un vœu qui figure aux conclusions du rapport, auquel on renverra ici.

Problème de forme : la commission se prononce enfin sur les aspects formels de la motion. Après une assez rapide discussion, il est admis par tous que la forme de la motion n'est pas satisfaisante, du fait que son objet est de compétence municipale. Avec l'accord de la motionnaire, la commission imagine de proposer au Conseil communal la transformation de cette motion en postulat de manière à obtenir des réponses écrites et formelles de la Municipalité sur ces questions. Il apparaît à la commission que le but de la transformation en postulat doit permettre au Conseil communal d'obtenir des réponses sur les nombreux scénarios esquissés, notamment en ce qui concerne le pont de Montagny. Une telle démarche serait appuyée par la commission.

Enfin, la commission se penche sur la lettre des 52 commerçants et proposera à la municipalité de la traiter comme une pétition à caractère administratif.

Conclusions :

Après délibération, la commission :

- Prend acte de la lettre de 52 entrepreneurs et commerçants adressée le 31 octobre 2011 à notre Conseil et transmise à la commission par le bureau, et émet le vœu que la municipalité, qui a reçu cette même lettre, la traite comme une pétition à caractère administratif et entende une délégation des signataires

- Emet les vœux suivants :
 - o La municipalité est encouragée à présenter le plus rapidement possible son plan de stationnement, et en tous les cas d'ici le 31 mars 2012.
 - o La municipalité est priée d'inclure dans ce rapport un décompte précis des places de parc existantes et celles qui vont être supprimées.
 - o La municipalité est priée d'étudier l'implantation d'un P+R de dimensions adéquates et situé dans le périmètre de l'avenue des Sports / Marive, destiné aux pendulaires se rendant à la gare d'Yverdon pour y prendre le train.
 - o La municipalité est priée d'étudier la mise en place d'une gestion interactive et en temps réel de ses parkings, avec signalisation idoine aux entrées de ville, afin de faciliter leur emploi par les usagers.
 - o La municipalité est priée de prendre langue avec les partenaires privés et publics mettant à disposition un nombre conséquent de places de parc sur le territoire communal – grands commerces, SIPAL, etc... afin de mettre en place une politique de stationnement unifiée les incluant dans la mesure du possible.
 - o La municipalité est encouragée à faire preuve de la plus grande souplesse possible dans le cadre de l'application des normes légales en ce qui concerne le nombre de places de parc autorisées par logement. En particulier, elle est encouragée à prendre en compte l'environnement immédiat de la parcelle concernée par la mise à l'enquête.

- Propose au Conseil communal d'approuver une transformation de la motion en postulat. Ce dernier contiendrait les points suivants :
 - o Demande à la municipalité d'étudier plusieurs scénarios concernant l'avenir du pont de Montagny, incluant la réouverture complète, le maintien de la fermeture actuelle et une réouverture unidirectionnelle et de rendre rapport au Conseil communal.
 - o Demande à la municipalité de développer un plan de stationnement, incluant un décompte précis du nombre de places de parc et tenant compte de la situation des pendulaires se rendant à la gare.

- Compte tenu de ce qui précède, propose au Conseil Communal, par sept voix pour et une abstention, d'accepter ledit postulat et à le renvoyer à la municipalité pour étude et rapport.



Pierre Dessemontet, 1^{er} membre

Annexe : Plan des comptages de circulation 2008 – 2011 dans le quartier du Cheminet / Pont de Montagny (document fourni par M. Tomasetti, resp. de la mobilité).

