



PR13.38PR

RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

*l'adoption du plan d'aménagement
« de la rue des Cygnes »,
l'adoption de la réponse à l'opposition suscitée par l'enquête publique,
et une demande de crédit d'investissement de Fr. 270'000.- pour la réfection
partielle de la rue des Cygnes.*



A. Origine du projet	2
B. Projet	3
C. Opposition	3
D. Séance de conciliation	5
E. Réponse à l'opposition de Stop aux bouchons	5
F. Coûts	8
G. Calendrier des travaux	8

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

Ce préavis fait suite à la mise à l'enquête publique du projet de réfection partielle de la rue des Cygnes en décembre 2012.

Il s'agit de requalifier l'espace rue proche du bâtiment sis au n°10 qui accueille le nouveau CMNV (Conservatoire de Musique du Nord Vaudois) et ses 350 élèves, le restaurant l'Impro, ainsi que l'UAPE (Unité d'accueil pour écoliers) des Cygnes qui reçoit 45 enfants par jour.

Ces activités génèrent de nombreux déplacements d'enfants ou adolescents. L'objectif est donc, au travers de l'aménagement proposé, de garantir leur sécurité sur le tronçon de la rue des Cygnes situé à proximité du bâtiment. Il n'est ainsi pas nécessaire d'adapter tout le périmètre de la rue des Cygnes.

Le projet, conçu dans un esprit d'efficacité et d'économie de moyens, améliorera les abords du bâtiment des points de vue fonctionnel et esthétique. Il créera un environnement urbain adapté au nouvel usage du bâtiment et permettra de finaliser la rénovation de ce lieu à la fois emblématique et magnifiquement situé au bord de la Thièle.

A. Origine du projet

Les travaux de transformation du bâtiment des Cygnes 10 ont nécessité des interventions sur le trottoir afin de faire coïncider le niveau des entrées du bâtiment avec l'espace public situé juste devant. Les trottoirs ont donc été reconstruits dans le cadre de la rénovation du bâtiment en modifiant les altitudes du niveau fini du revêtement et en augmentant leur largeur (un montant de Fr. 60'000.- figurait dans le crédit d'investissement PR09.09PR). Des bancs en béton ont également été posés.

Les niveaux de la rue ne sont donc plus adaptés au trottoir et doivent, dès lors, être modifiés. De plus, une partie de la rue est en très mauvais état et nécessite le renouvellement de la superstructure. Il s'agit également de donner au bâtiment un parvis améliorant la sécurité des nombreux usagers, notamment des enfants, et de créer un environnement urbain en phase avec sa nouvelle vocation.

Le projet de réaménagement d'une partie de la rue des Cygnes fait l'objet du présent préavis pour les raisons suivantes :

1. Comme le prévoit la loi cantonale sur les routes (LRou) pour les enquêtes publiques ayant suivi cette procédure, le Conseil communal doit se prononcer sur le traitement de l'opposition de l'association "Stop aux bouchons".
2. Les travaux à entreprendre devant le bâtiment de la rue des Cygnes n°10 étant plus importants que prévus initialement (il ne s'agissait que d'adapter le trottoir aux nouvelles entrées), la Municipalité souhaite soumettre ce nouveau projet au Conseil Communal.

B. Projet

Le projet prévoit de réaménager la rue des Cygnes à hauteur du CMNV. Il a pour objectifs de :

1. Sécuriser l'espace-rue en face du bâtiment, lequel accueille désormais les 350 élèves du CMNV, en majorité de moins de 16 ans et 45 enfants à l'UAPE, âgés de 4 à 10 ans.
2. Améliorer les abords du bâtiment nouvellement réhabilité par un aménagement de qualité.

En substance, le projet prévoit :

- De créer un arrêt de bus sur la chaussée afin d'offrir la meilleure sécurité possible pour les usagers (notamment les enfants),
- D'aménager des places de stationnement pour les vélos et une zone de déposes minute pour les automobilistes,
- d'élargir le trottoir Ouest et d'y créer une zone tampon plantée. Son état vétuste commande une rénovation de la superstructure sans plus attendre.

La Municipalité a renoncé à créer une zone 30 en raison du coût plus important qu'auraient impliqué des aménagements sur un périmètre plus large et de la lourdeur de la procédure cantonale que cela aurait entraîné.

Le projet est régi par la loi cantonale sur les routes (LRou). Il a donc été soumis au préavis du Canton, qui s'est prononcé favorablement.

C. Opposition

L'enquête a suscité 1 opposition de l'Association Stop aux bouchons, signée par Mme Aude Briand et M. Daniel Cochand. Cette opposition est reproduite ci-après.

Contexte et motifs de l'opposition

Espace à disposition et particularités

Le projet de réfection partielle de ce tronçon de la rue des Cygnes mis à l'enquête concerne un secteur où la largeur du tracé est presque partout de près de 8 m, trottoirs compris. Ce tronçon est à sens unique, direction Sud-Nord.

Secteur concerné

Cette réfection démarre au droit de l'entrée principale de la « Ferme des Cygnes » et aboutit au petit espace public jouxtant le giratoire et le point des Cygnes.

Trafics concernés

Une observation attentive du trafic piétonnier à cet endroit révèle que celui-ci est quasi nul sur le trottoir Ouest et peu important sur le trottoir Est, trottoir situé dans le prolongement du passage sous les voies CFF.

Le trafic motorisé (bus et voitures individuelles) est à la fois celui des voitures qui transitent depuis le quai de la Thièle et celui qui dessert le conservatoire et le lieu d'accueil pour enfants.

Le trafic cycliste est totalement ignoré par le projet présenté bien que ce tronçon de la rue des Cygnes permette de gagner directement le quartier à forte densité d'habitation Cygnes-Prés du Lac depuis les deux plus importants supermarchés de la ville (Migros Métropole et Coop Bel-Air) et cela sans passer par l'important nœud de circulation du giratoire des Remparts et du Pont de Gleyres.

Répartition de l'espace à disposition

La peu importante circulation piétonne n'empêche pas le projet de surdimensionner les deux trottoirs en les portant à 2.5 m côté Ouest et à plus de 2 m côté Est, au point que pour « justifier » le large trottoir côté Ouest, on prévoit d'y aménager des espaces verts longitudinaux, sans intérêt pour le milieu naturel... car bordant de larges jardins et arbres anciens, si ce n'est séculaires ! De plus, le dernier espace vert envisagé situé côté sud gêne la sortie d'un garage privé et empêche une manœuvre sûre et rapide pour se placer dans le sens de circulation Sud-Nord.

Le « couloir » de circulation restant entre les deux trottoirs surdimensionnés est réduit au minimum soit 3.50 m, au point que toute la circulation automobile et cycliste devra stopper derrière le bus à l'arrêt, les véhicules à moteur induisant systématiquement de ce fait bruit et pollution lors de leur redémarrage... et ce devant l'entrée du restaurant !

Il n'y a aucune piste ou bande cyclable alors que ce serait parfaitement possible de l'envisager et que cela renforcerait un axe de mobilité douce reliant le quai de la Thièle et le quartier des Cygnes.

Par ailleurs, s'il faut saluer l'espace réservé, à la dépose-minute, on constate que le projet supprime 6 places de parc, non remplacées, dans une rue qui contient le seul restaurant du quartier, restaurant situé dans un bâtiment communal.

Débouché sur l'avenue des Cygnes

Au débouché sur la rue des Cygnes et son giratoire, le flux piétonnier – plus fourni que sur le tronçon à réaménager – qui emprunte le pont des Cygnes et se dirige vers le quartier des Prés du lac (ou vice-versa) est coupé dans son élan naturel, le piéton étant ramené vers un passage protégé situé plus au Sud, sur le tracé rénové, pour poursuivre ensuite son chemin vers le Nord. Les traversées hors passage sont déjà assurées !

Le fait de mettre un passage piéton devant un arrêt de bus (ici comme ailleurs) est une entrave inutile à la fluidité du trafic. Il n'est pas admissible que le piéton qui sort du bus bloque ensuite le départ de ce bus en traversant devant le bus. Comme il n'y a pas de trafic dans le sens inverse le piéton peut en toute sécurité parfaitement traverser derrière le bus.

En plaçant plus au Nord un plus large passage protégé, on augmente la sécurité des piétons empruntant l'axe Est-Ouest et vice-versa.

L'espace vert situé au Nord du Conservatoire permet largement d'aménager une zone d'attente sécurisée et couverte pour les utilisateurs du bus – zone située hors trottoir, hors circulation piétonne.

Conclusions

Considérant que le projet présenté tient plus d'un aménagement local sorti d'un contexte plus global de la circulation dans ce quartier notre Association s'oppose au projet de réfection partielle présenté pour les raisons suivantes :

- 1. La fluidité du trafic n'est pas réalisée (il faut rendre possible le dépassement du bus à l'arrêt par les cyclistes et les automobilistes) et la sécurité des usagers piétons est mal pensée dans le projet tel que présenté.*
- 2. La répartition des espaces à disposition est inadéquate et non proportionnée aux besoins des divers usagers et nous constatons, à regret, l'absence de tout aménagement pour les cyclistes.*
- 3. La zone d'attente pour les usagers des transports publics doit se trouver hors tracé routier sur l'espace vert à l'extrémité Nord Est du tronçon.*

D. Séance de conciliation

Les représentants de l'opposante, Messieurs Johan Gilliéron et Daniel Cochand, ont été entendus par des représentants des services URBAT, Mobilité et Police du Nord vaudois (PNV). Le voyer des routes, représentant l'Etat, a également participé à la discussion et confirmé en tous points le préavis favorable du service des routes (SR).

Au cours de cette séance, les différents spécialistes présents ont expliqué le projet aux représentants de l'opposante avec, à l'appui, les normes professionnelles qui servent de guide aux aménagements urbains en Suisse.

A l'issue de cette séance, l'opposante a déclaré vouloir maintenir son opposition.

E. Réponse à l'opposition de Stop aux bouchons

1. Selon l'opposante « La fluidité du trafic n'est pas réalisée (il faut rendre possible le dépassement du bus à l'arrêt par les cyclistes et les automobilistes) et la sécurité des usagers piétons est mal pensée dans le projet tel que présenté. »

L'aménagement d'un arrêt de bus sur chaussée correspond au type III de la norme VSS (Association des professionnels de la route et des transports). Cette solution est préconisée pour les routes d'intérêt local en zone urbaine.

Le type III est particulièrement adapté à une rue dont le trafic est inférieur à 500 vh/heure de pointe. Or, les comptages réalisés du 25 au 30 avril 2013, relèvent un trafic de 1'500 véh/jour en moyenne. La rue des Cygnes est donc adaptée à cet aménagement.

Par ailleurs, la cadence du bus est de 20 minutes, ce qui correspond à moins de 3 arrêts d'un bus à l'heure. Or, la norme préconise le type III jusqu'à 13 à 24 arrêts de bus à l'heure.

La norme précise également que le type III d'arrêt de bus est celui qui offre la plus grande sécurité aux piétons qui traversent la rue, car le courant de circulation est stoppé.

A titre indicatif, on rappelle que le temps d'attente derrière un bus arrêté à un arrêt sur chaussée est de l'ordre de 20 secondes, 30 secondes au maximum, contre 1 à 2 minutes derrière un feu rouge. A l'évidence, le projet ne constitue donc pas un obstacle significatif au trafic motorisé.

Enfin, si l'on veut garantir le dépassement des bus à l'arrêt pour les deux-roues, tel que préconisé par l'opposante, la largeur de la chaussée devrait être d'au moins 4.2 m (application de la norme 640.212 D ch. 9 par analogie). Cette largeur ne permettrait pas de garantir la modération de la vitesse recherchée.

Quant au dépassement par des véhicules automobiles, il serait disproportionné au vu du temps d'attente négligeable et de la catégorie de la rue (route d'intérêt local en zone urbaine). Au demeurant, le dépassement au droit des arrêts de bus est vivement déconseillé avant un carrefour, car cela oblige le bus à s'arrêter une seconde fois avant le carrefour, derrière les véhicules en attente.

Le projet tient également compte du flux « naturel » des piétons, qui se ferait dans le sens pont des Cygnes-Prés du Lac. Ainsi, le passage pour piétons (PPP) est placé devant l'arrêt de bus. Cette solution est prévue par la norme spécifique, à la condition d'empêcher le dépassement du bus particulièrement par les deux roues. Or, il aurait été possible de réduire encore la largeur de la chaussée à 3.00 m – de sorte à exclure toute possibilité de dépassement par les deux-roues – mais les contraintes d'entretien (chasse neige) imposent une largeur minimale de 3.50 m.

Il est à relever que le projet ménage un « îlot vert » au débouché sur le giratoire. Cet aménagement a pour but de sécuriser la traversée piétonne en mettant à distance de la chaussée, puisqu'aujourd'hui la situation est jugée préoccupante.

Références à la norme VSS 640 880 : pp 3, 7, 11, 13, 15.

2. Selon l'opposante, « La répartition des espaces à disposition est inadéquate et non proportionnée aux besoins des divers usagers et nous constatons, à regret, l'absence de tout aménagement pour les cyclistes. »

Les trottoirs sont dimensionnés pour constituer le parvis d'une école et d'une UAPE accueillant plus de 400 enfants, dont une majorité de moins de 16 ans. Le CMNV fonctionne selon des horaires très larges, y compris tard le soir. Dans ces conditions, la priorité doit être donnée à la sécurité des usagers les plus vulnérables, c'est-à-dire les enfants à pied ou en deux roues. Les aménagements visent donc à modérer la vitesse des véhicules motorisés sans pour autant entraver inutilement la circulation. On a donc renoncé à des dispositifs modérateurs forts du type « gendarme couché » au profit d'une largeur de chaussée de 3.5 m, qui suffit pour créer l'effet modérateur.

Selon la norme, la canalisation du trafic deux roues légers à proximité d'arrêts de bus conduit toujours à des situations conflictuelles, soit entre deux roues et transports publics, soit entre les usagers du bus et les deux roues. En l'espèce, la largeur de la chaussée est prévue pour modérer la vitesse, de sorte que le principal danger pour les cycles est écarté. Une bande cyclable est donc inutile.

Par ailleurs, la hiérarchie du réseau cyclable établie dans le cadre du projet d'agglomération 2012 ne juge pas nécessaire de créer une desserte cycliste par la rue des Cygnes, mais privilégie la liaison directe par le Quai de l'Ancienne-Douane puis par la rue des Ateliers qui font partie du réseau secondaire fonctionnel (liaisons entre quartiers). Au demeurant, ces rues possèdent une bande cyclable.

On rappelle que, dans sa jurisprudence (GE.2011.0210 du 11 décembre 2012), le Tribunal cantonal (TC) relève que le projet d'agglomération est intégré au Plan directeur cantonal (PDCn) qui est un instrument prévu par le droit de l'aménagement du territoire (art. 6 LAT et art. 33ss LATC). On peut dès lors admettre que la hiérarchie du réseau mobilité douce prévue par le projet d'agglomération est définie en vertu du droit de l'aménagement du territoire et s'impose aux autorités communales.

La mixité du trafic cyclistes + piétons sur le trottoir a été envisagée en cours d'étude, puisque le gabarit du trottoir Est le permettait. Cette variante a toutefois été écartée, car le potentiel de conflits entre cyclistes et usagers du bâtiment à l'arrêt de bus est très élevé. Le concept a privilégié la sécurité piétonne ainsi que l'aménagement avec du mobilier urbain qui agrémentent le trottoir.

En outre, la signalisation pour la mixité, lorsqu'elle est mise en place, est contraignante pour les cyclistes, qui ne pourraient plus emprunter la chaussée, alors qu'ils le pourraient en amont et en aval de l'aménagement. Sur ce petit tronçon, la mixité du trottoir ne se justifie donc pas.

Par ailleurs, la Municipalité signale que la mesure 4a du plan d'agglomération 2^{ème} génération (PA2), « Nouvelles liaisons assurant la continuité des itinéraires de mobilité douce le long des canaux », contient un tronçon à étudier en rive gauche sur la rue des Cygnes entre Près-du-Lac et le Quai de la Thièle. Cette mesure A devrait faire l'objet d'une étude en 2014 ou 2015. Sa réalisation permettrait de répondre aux attentes évoquées par les opposants.

Référence à la norme VSS 640 880 : p. 15.

3. Selon l'opposante, « La zone d'attente pour les usagers des transports publics doit se trouver hors tracé routier sur l'espace vert à l'extrémité Nord Est du tronçon. »

La proposition de l'opposante n'est pas claire puisqu'elle évoque la zone d'attente sans préciser si l'arrêt lui-même devrait également être déplacé.

Or, un arrêt et sa zone d'attente sont forcément associés, faute de quoi la zone d'attente ne serait pas utilisée. Le déplacement de la zone d'attente dans l'espace libre indiqué par l'opposante implique donc aussi celle de l'arrêt dans son entier. Or techniquement la réalisation d'un arrêt de bus dans un carrefour n'est pas autorisée pour des raisons évidentes de sécurité et de fluidité du trafic.

4. L'opposante évoque la suppression de 6 cases de stationnement, tout en saluant la création d'une dépose-minute.

Le parking public proche offre 42 cases, dont 11 à 90 minutes, le reste à durée illimitée, ce qui garantit une offre optimale au CMNV, à l'UAPE et au restaurant, durant la journée et le soir. De plus, une dépose-minute pour 4 véhicules est prévue par le projet, ce qui améliore le confort des usagers motorisés, tout en évitant des arrêts intempestifs sur la chaussée.

La fréquentation de cette dépose-minute sera évaluée. Le cas échéant, une mesure de police pourrait autoriser, sous conditions (de nuit, à certaines heures ou le week-end), ces 4 places pour le stationnement public.

5. L'opposante relève que la sortie d'un garage privé à l'ouest est gênée par l'aménagement d'une surface verte. Cette remarque est judicieuse et l'aménagement, de minime importance, sera adapté.

F. Coûts

Descriptif	Montants TTC	Totaux TTC
Honoraires		25'000
Phase de projet d'exécution	15'000	
Aménagements		221'000
Installation de chantier	19'000	
Démolition	19'500	
Terrassement	20'000	
Bordures	54'500	
Revêtements	54'000	
Jardinage	9'700	
Mobilier	37'000	
Canalisation, raccordements réseaux	7'700	
Frais financiers		800
Intérêts intercalaires (2.5%)		
Divers et imprévus		25'000
Divers et imprévus (env.10%)		
TOTAL TTC ARRONDI		270'000

Plan des investissements

La réfection partielle de la rue des Cygnes ne figure pas au plan des investissements. Comme expliqué plus haut, il était à l'origine prévu d'effectuer une intervention réduite sur le domaine public, financée par le crédit de la rénovation du bâtiment de la rue des Cygnes n°10.

Charges annuelles

Les charges annuelles d'exploitation s'élèvent à Fr. 35'700.-. Elles comprennent les frais d'intérêts variables du capital investi (Fr. 3'300.-), l'amortissement (Fr. 27'000.-) et les frais d'entretien (Fr. 5'400.-). La dépense sera amortie sur 10 ans.

G. Calendrier des travaux

Trimestre	2014			
	1	2	3	4
Acceptation du crédit d'ouvrage				
Approbation préalable Canton				
Appels d'offres				
Adjudication des travaux				
Travaux				
Mise en service				

H. Boussole 21

Selon les pratiques définies par Agenda21, le projet n'est pas soumis à la Boussole 21.



Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante:

LE CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS
sur proposition de la Municipalité,
entendu le rapport de sa Commission, et
considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,
décide:

Article 1 : Le plan d'aménagement « Réfection partielle de la rue des Cygnes » est adopté.

Article 2 : La Municipalité est autorisée à entreprendre les travaux de réfection partielle de la rue des Cygnes.

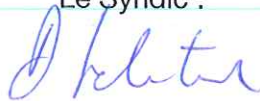
Article 3 : Un crédit d'investissement de Fr. 270'000.- lui est accordé à cet effet.

Article 4 : La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée sur le compte no 1323 « Aménagement rue des Cygnes, et amortie sur 10 ans.

Article 5 : La réponse à l'opposition de l'association Stop aux bouchons est adoptée.

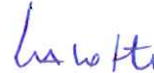
AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic :



D. von Siebenthal

La Secrétaire :



S. Lacoste

Déléguée de la Municipalité : Mme Marianne Savary, municipale du dicastère urbanisme et bâtiments

Annexe : plan d'aménagement