

RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

*l'adoption du plan de quartier (PQ) St-Roch – Haldimand – Industrie
et l'adoption de la réponse à l'opposition suscitée par l'enquête
publique*



A. Un site central disponible	2
B. Le projet : un îlot avec un cœur vert	2
C. Un parc accessible et une place publique	3
D. Une seule opposition	4
E. Réponse à l'opposition	5

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Préambule

La relocalisation de deux entreprises yverdonnoises, de la rue Haldimand à la périphérie d'Yverdon-les-Bains (Dubat SA et Carrel SA), a permis de libérer un espace intéressant, à deux pas du centre-ville et à la jonction du secteur Gare-Lac.

A l'initiative des propriétaires des immeubles, avec la participation de la commune, un concours d'idées fût lancé en 2008 pour la requalification du périmètre situé entre les voies CFF, la rue de l'Industrie, l'avenue Haldimand et la rue St-Roch.

La démarche s'est accompagnée de l'établissement et de la signature d'une convention de planification et d'une convention d'équipement, permettant d'équilibrer et d'arbitrer l'intérêt public et les intérêts privés dans un secteur à fort potentiel.

Ce travail de développement conjoint, préalable à l'adoption du nouveau plan de quartier, est emblématique de la volonté de la Municipalité et de son service urbanisme et bâtiments, de soutenir les projets contribuant à la densification du territoire, tout en posant les exigences d'un développement qualitatif, exemplaire dans son traitement de l'espace et de son intégration environnementale.

La mise à l'enquête du Plan de Quartier ci-après (PQ) St-Roch – Haldimand – Industrie s'est achevée le 12 août dernier, ne suscitant qu'une seule opposition.

Il est donc proposé au Conseil communal d'adopter le PQ et son règlement, ainsi que la réponse à l'unique opposition suscitée par l'enquête publique.

A. Un site central disponible

Le secteur délimité par les voies CFF, la rue de l'Industrie, l'avenue Haldimand et la rue St-Roch a fait l'objet d'un concours d'urbanisme sur invitation en 2008. Le lauréat a piloté l'équipe de projet du PQ (architecte-urbaniste, architecte-paysagiste, spécialistes mobilité et environnement, géomètre).

Le site sera entièrement reconverti dans le cadre du PQ. Il est aujourd'hui occupé par les anciens locaux des entreprises LFM logistic & facility management SA (avant 2011, sous le nom de Carrel SA) et Dubat SA, et par des bâtiments vétustes d'époques différentes (annexe 1).

Avec l'accord des propriétaires voisins, le périmètre du PQ, a été étendu à tout l'îlot. Ce dernier présente en effet un bâti dense, mais peu homogène. En outre, les espaces libres du cœur d'îlot sont pour l'instant peu valorisés.

Cet îlot proche de la gare et du centre-ville possède un potentiel remarquable, en dépit des contraintes liées à la proximité des voies CFF. Il figure en priorité 1 de développement dans le projet d'agglomération Agglo-Y.

Le PQ prévoit la démolition et la réaffectation d'une grande partie du site.

B. Le projet : un îlot avec un cœur vert

Pour rappel, le PQ traduit au plan légal le concept urbanistique et paysager issu du concours.

Le projet tient compte :

- des contraintes environnementales (bruit, accidents majeurs, générateur de trafic) ;
- du bâti existant est conservé comme élément de composition urbaine ;
- de l'objectif de densification dicté par la situation centrale et proche de la gare ;
- de la transition avec l'avenue Haldimand.

La réponse retenue à ces besoins est un îlot avec un double développement : côté ville d'une part, et côté jardin d'autre part. Ainsi, le PQ renforce la typologie de l'îlot urbain (annexe 2). Il ménage un cœur d'îlot vert, calme et accessible. Les fronts et périmètres d'implantation des 3 nouveaux bâtiments sont obligatoires et introduisent l'ordre contigu des constructions. La densité est adaptée au bâti existant, tout en optimisant la faisabilité financière du projet, compte tenu des coûts de démolition et de dépollution du site.

C. Un parc accessible et une place publique

Les aménagements paysagers participent fortement à la qualité du projet. A cet effet, des préconisations paysagères définissent les caractéristiques de chaque espace libre (annexe 3) :

- zone mixte : îlot ouest qui prévoit la cohabitation des zones de vie et de stationnement ;
- parc arboré au cœur de l'îlot ;
- placette à la hauteur du carrefour Haldimand-Industrie.

Ces aménagements forment un cadre biologique et paysager de qualité. Ils offrent un espace de respiration à l'échelle du quartier et ménagent une transition entre le cœur d'îlot et les logements ou les commerces situés au rez-de-chaussée.

La situation du quartier est favorable aux déplacements en transports publics et à la mobilité douce. Plusieurs passages garantissent ainsi un maximum de perméabilité piétonne à travers l'îlot, notamment le long de la voie CFF qui, à terme, fournira un axe structurant de mobilité douce en site propre jusqu'au passage inférieur de Clendy.

Une convention d'équipement signée entre les propriétaires et la Ville avant la mise en vigueur définitive du PQ garantit la réalisation et la viabilisation des aménagements paysagers, notamment du parc et de la placette.

D. Une seule opposition

L'enquête a suscité une opposition. Elle émane de Mme Marie-Louise Sauterel et date du 10 août 2012.

« 1. Ordre d'adoption du plan de quartier et de certaines mesures Agglo-Y: Le plan de quartier à l'enquête et le projet AggloY 2012, plus particulièrement diverses mesures qu'il détaille, sont étroitement imbriqués, ainsi par exemple la desserte routière

du futur quartier dépend pour l'essentiel du réaménagement total de la rue de l'Industrie en une importante voie de liaison bidirectionnelle telle que prévue dans le projet régional d'agglomération (mesure 34 d). Il en va de même du réaménagement de l'avenue Haldimand (mesure 37 e) et de l'écoulement de son trafic à proximité du casino par la rue de l'Ancien-Stand que le projet envisage de restreindre, voire de supprimer, ainsi que la réouverture du passage St-Roch (mesure 9). Dans ces circonstances, mettre en œuvre le plan de quartier avant d'adopter ces mesures prévues par le projet régional, c'est inverser l'ordre logique des planifications qui doit aller du général au particulier et non l'inverse. De plus, c'est courir le risque concret de soumettre le quartier à un programme d'exécution irréalisable si les mesures en question du projet AggloY n'étaient en définitive pas adoptées ou si elles ne l'étaient pas telles qu'actuellement prévues. Ce risque est notamment accru par la contestation par une part importante de la population des principes fondamentaux de la gestion du trafic automobile que les urbanistes locaux entendent faire prévaloir. Ainsi la conception consistant à disperser le trafic extérieur à son entrée en ville, puis à tenter de la canaliser sur l'axe avenue des Sports – rue de l'Arsenal est combattue, comme chacun sait, par les partisans de la construction d'une ceinture routière reliant les sorties autoroutières Sud et Ouest. Comme dans l'esprit des Yverdonnois, l'objectif pratique du désengorgement routier est susceptible de l'emporter sur les idéaux urbanistiques, il n'est pas exclu que l'essentiel de la philosophie du projet en matière de circulation routière soit mis à néant ou doive être entièrement revu, ce qui ruinerait la réalisation du plan de quartier. Il en résulte que le plan de quartier doit, soit être adapté aux circonstances actuelles, soit, ce qui paraît plus raisonnable, être différé, dans son enquête et son adoption, jusqu'à ce que qu'on acquiert la certitude de la réalisation des mesures qui le conditionnent étroitement.

2. Nuisances induites par l'augmentation de la circulation automobile: Le rapport d'aménagement (p. 20) prévoit que le nouveau quartier disposera de 240 places de stationnement (offre réduite au maximum) dont 10 à 20 réservées aux visiteurs. Il a été calculé que cela engendrerait 500 déplacements supplémentaires de véhicules par jour, alors qu'on compterait actuellement 1'100 déplacements par jour à la rue de l'Industrie. Ces chiffres sont manifestement inexacts. En moyenne, il tombe sous le sens que chaque place de stationnement desservant une habitation et plus encore un commerce connaît actuellement une fréquence de mouvement nettement plus élevée qu'un seul aller et retour quotidien. De plus, actuellement la rue de l'Industrie, à sens unique dans le sens avenue des Sports – giratoire de l'intersection avenue Haldimand – rue Cordey est relativement tranquille et il est douteux qu'elle connaisse un trafic supérieur à 1'000 véhicules par jour. De même, le trafic dans l'impasse que forme l'extrémité de la rue St-Roch butant sur les voies CFF est aujourd'hui relativement restreint. Les données de base pour évaluer l'augmentation du trafic liée au nouveau quartier par comparaison avec le trafic actuel ne sont ainsi pas fiables et conduisent par leur augmentation artificielle à limiter le poids de la densification des trajets automobiles liée au nouveau quartier. Il faut donc refaire ces études avec plus de sérieux et d'objectivité.

L'étude de mobilité et de trafic (annexe 3 : p.4, 6 et 11) évoque le trafic élevé de l'Av. Haldimand, soit 16'300 véhicules par jour en 2008, attribue 1'200 véhicules à la rue St-Roch et 2'000 à celle de l'Industrie. En référence aux mêmes comptages, la mesure 37.e du projet Agglo-Y 2012 mentionne 17'000 véhicules par jour à l'avenue Haldimand, parlant de trafic élevé, et une augmentation de 3'000 véhicules par jour à la rue Cordey. Là encore les études de base qui remontent à 2008 sont dépassées. Elles ne tiennent pas compte de la sensible augmentation du trafic depuis quatre ans, de l'arrivée de nouveaux citoyens, de l'occupation de nombreuses nouvelles habitations à l'avenue Haldimand (notamment à l'emplacement de l'ancien dépôt de l'entreprise Gabella) et de

la surcharge de trafic qui se produit chaque jour aux heures de pointe à l'approche du giratoire et la rue Cordey. Bref, il s'impose ;

- *d'une part, d'effectuer des comptages actualisés rigoureux ;*
- *d'autre part, d'intégrer des projections réalistes de déplacements accrues ;*
- *de troisième part, de protéger contre les nuisances induites par cette augmentation de trafic les bordiers de l'avenue Haldimand qui paient déjà un trop lourd tribut au bruit, à la pollution, aux gênes de déplacement et à l'insécurité de la circulation pour privilégier la quiétude d'autres zones de la ville ;*
- *de quatrième part, d'élaborer des mesures compensatoires pour réduire ces nuisances, en particulier celle du bruit. A cet égard, le plan de quartier qui contribuera inéluctablement à majorer significativement ces nuisances n'évoque même pas les intérêts des habitants voisins et ne comporte aucune mesure compensatoire pour réduire ces pénibilités, par exemple des mesures d'aménagement comme un renvoi systématique du trafic du quartier vers l'avenue des Sports ou la prise en charge de travaux d'isolation phonique (vitrage).*

3. Implantation : Le choix des concepteurs consistant à libérer le centre du quartier projeté pour édifier des immeubles dont certains imposants, sauf erreur 8 niveaux et 6 étages, notamment le long de l'avenue Haldimand, est critiquable, en particulier sur le plan esthétique. L'avenue prend ainsi un aspect de canyon, alors qu'une édification plus en retrait serait moins oppressante et plus aérée. Des jardins et espaces verts arborisés pourraient avantageusement servir de zone de transition entre la voie publique et les lieux d'habitation au lieu de refermer les constructions sur une sorte de cour intérieure plus ou moins bétonnée.

4. Temple de l'Armée du Salut : La façade du Temple de l'Armée du salut, avec son escalier, présente manifestement un intérêt culturel, architectural et historique qui mérite d'être protégé.

E. Réponse à l'opposition

1. Ordre d'adoption du PQ et de certaines mesures Agglo-Y

Le projet d'agglomération a pour principal objectif de coordonner l'urbanisation et la mobilité. Il constitue un document cadre validé par les autorités (Commune, Canton et Confédération), qui définit les priorités de développement jusqu'en 2030, d'une part, ainsi que des mesures d'aménagement d'autre part.

Le PQ St-Roch y figure comme site à densifier à court/moyen terme : 2011-2022. Son adoption est donc parfaitement en phase avec le projet d'agglomération.

Par ailleurs, les mesures citées par l'opposante suivent leur propre calendrier prévisionnel, indépendamment des priorités de développement 2011-2022. Si tel n'était pas le cas, pratiquement aucune densification ni extension de la zone à bâtir ne serait possible avant la réalisation complète de ces mesures, ce qui n'est évidemment pas l'objectif des projets d'agglomération.

Subsidiairement, on rappelle que le projet d'agglomération, tel que voulu par la Confédération, contient le développement urbain dans un périmètre compact en s'appuyant prioritairement sur les transports publics (TP). Situé à 400m de la gare, le PQ projette de

densifier une zone centrale proche des TP. Il est par conséquent parfaitement conforme aux exigences d'un projet d'agglomération.

2. Nuisances induites par l'augmentation de la circulation automobile

L'impact du PQ sur le trafic a été étudié par un bureau d'ingénieurs indépendant et neutre, puis validé par le Service cantonal de la mobilité (SM), ainsi que par le Service cantonal des routes (SR) dans le cadre de leur examen préalable.

L'estimation de la génération de trafic du futur quartier est fondée sur les données habituellement utilisées pour modéliser le comportement de mobilité des individus (ex. fréquence des déplacements, motifs et moyens de transport utilisés). Ces données sont extraites du micro recensement réalisé tous les 5 ans par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et par l'Office fédéral de la statistique (OFS).

Les comptages utilisés pour mesurer l'impact sur le réseau sont ceux du projet d'agglomération, lesquels ont été largement approuvés par les expertises successives des services précités et de la Confédération. Au demeurant, les comptages réalisés en mars 2012 n'ont fait que confirmer ces données et constater que le trafic est stable au centre ville, donc aussi sur l'avenue Haldimand, contrairement à ce qu'affirme l'opposante.

Le projet générera 1'100 véhicules/jour, ce qui correspond à 5 déplacements par place de stationnement, valeur usuelle pour un quartier mêlant logements et activités. Actuellement, la génération de trafic du secteur compris dans le périmètre du PQ est de 600 véhicules/jour. La génération de trafic supplémentaire du PQ par rapport à la situation actuelle sera par conséquent de 500 véhicules/jour (1'100 moins 600). Cette augmentation représente au plus 3% du trafic actuel sur l'av. Haldimand, ce qui n'est pas significatif.

L'opposante exige des « mesures compensatoires pour réduire ces nuisances, en particulier celle du bruit », sans toutefois préciser lesquelles. L'art. 9 de l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) stipule que l'augmentation des émissions ne doit pas provoquer de dépassement des valeurs limites d'immiscions (VLI) ou, dans les secteurs nécessitant un assainissement, elle ne doit pas être perceptible (< à 0.5 dB). Or, les VLI sont respectées et l'augmentation induite par le PQ sont imperceptibles. Force est donc de constater que l'impact du projet sur le voisinage n'est pas significatif.

3. Implantation

Le projet permet une insertion intéressante et mesurée des constructions dans le tissu bâti existant par les options suivantes :

- les volumes et hauteurs des futurs immeubles sont bien adaptés au contexte. Ainsi la hauteur des bâtiments à construire le long de l'av. Haldimand (R+5) est largement inférieure à celle de l'immeuble existant au n°45 (R+7) ;
- l'ordre contigu est déjà la règle de ce côté de l'av. Haldimand. Il n'y a pas lieu d'y déroger sous peine de perdre l'ordonnancement de cette avenue majeure ;
- la typologie de l'îlot crée une zone calme au cœur de l'îlot, dans lequel un parc public est prévu ;
- le projet ménage un retrait sur l'av. Haldimand, pour permettre la création d'une vaste place publique à l'angle avec la rue de l'Industrie.

Vu ce qui précède, les critiques émises par l'opposante apparaissent totalement infondées.

4. Bâtiment de l'Armée du Salut

Le bâtiment de l'Armée du Salut a reçu la note 3 au recensement architectural. Il est donc considéré comme un objet intéressant au niveau local. Le Service cantonal compétent s'est toutefois prononcé favorablement au projet de PQ – partant à la démolition de ce bâtiment – constatant que sa valeur n'est pas suffisante pour justifier sa protection par classement.

Conclusion

La Municipalité vous invite donc à rejeter l'opposition comme infondée dans l'ensemble de ses motifs et à adopter un plan de quartier et son règlement, considérant que les options retenues contribuent à la densification attendue dans ce périmètre au travers d'un projet préservant et développant la qualité de l'espace public.



LE CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

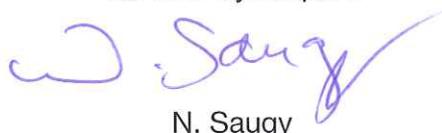
sur proposition de la Municipalité,
entendu le rapport de sa Commission des Affaires immobilières, et
considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,
décide:

Article 1 : La réponse fournie à l'opposition par Mme Marie-Louise Sauterel est adoptée.

Article 2 : Le plan de quartier (PQ) St-Roch – Haldimand – Industrie et son règlement sont adoptés.

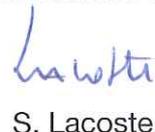
AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Vice-Syndique :



N. Saugy

La Secrétaire :



S. Lacoste

Annexes :

- annexe 1 : état actuel
- annexe 2 : état futur
- annexe 3 : préconisations paysagères

Le plan de quartier et son règlement ainsi que le rapport d'aménagement peuvent être consultés sur le site de la ville sous rubrique du Conseil communal. Ces documents seront également à disposition au Service de l'Urbanisme et des bâtiments.

Déléguée de la Municipalité : Mme Marianne Savary, municipale du service de l'urbanisme et des bâtiments

ANNEXES 2 : ETAT FUTUR DU QUARTIER



ANNEXES 3 : PRECONISATIONS PAYSAGERES (SCHEMA D'ILLUSTRATION)

