

---

**Rapport de minorité de la commission du Conseil communal  
d'Yverdon-les-Bains  
chargée de l'examen du préavis PR19.23PR  
concernant  
la réponse à la motion de Monsieur le Conseiller communal Daniel  
Cochand du 5 mars 2015 « Réouvrir le passage St-Roch »**

---

Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La Commission a siégé le 2 octobre 2019, le 29 janvier et le 7 octobre 2020.

Elle était composée à la première séance de Mesdames et Messieurs Catherine CHEVALLEY, Pascale FISCHER, Marisa PARDO, Emilienne WAGNIÈRE, Benoist GUILLARD, Brian OOSTERHOFF et du soussigné, rapporteur de minorité.

Elle était composée à la deuxième séance de Mesdames et Messieurs Pascale FISCHER, Marisa PARDO, Emilienne WAGNIÈRE, Didier FORESTIER, Benoist GUILLARD, Jacques LEVAILLANT et du soussigné.

Elle était composée à la troisième séance de Mesdames et Messieurs Pascale FISCHER, Marisa PARDO, Didier FORESTIER, Benoist GUILLARD, Jacques LEVAILLANT et du soussigné. Mme Emilienne WAGNIÈRE était excusée et non remplacée.

La délégation municipale aux deux premières séances était composée de Mme Gloria CAPT, Municipale ; Messieurs Thomas CZÁKA, chef de service BAT ; Julien WOESSNER, chef de service URB et Filippo SALA, urbaniste. Que cette délégation municipale soit remerciée pour sa participation et les informations fournies... et pour avoir organisé une originale visite partielle sur site lors de la deuxième séance.

#### **Aperçu territorial et foncier du projet / (Complément à la figure 4)**

Figure 4 – Registre foncier, servitudes de passage à pied, cyclistes et véhicules individuels pour handicapés. Ces servitudes ont été réactualisées par le bureau Jaquier-Pointet en juillet 1995.

#### **Droits et obligations des CFF, historique et état actuel / (Complément au rapport de majorité)**

Sur la base de plans remis non régulièrement à jour (<https://s.geo.admin.ch/8c43f5cb25> + voir annexe avec 4 extraits de plans) il apparaît que

1. Entre 1960 et **1961** l'usine Paillard s'est agrandie en direction de la rue de l'Industrie et le passage St-Roch, utilisé alors par les employés, est nettement marqué (avec une forme de S) et contourne l'angle du bâtiment agrandi pour rejoindre un cheminement qui longe le bâtiment en direction de l'avenue des Sports.

2. La voie construite pour permettre le chargement des machines (à écrire et autres) apparaît sur les plans en **1968**. Elle peut avoir été construite au plus tôt en 1962.
3. Sur le plan de 1980 (non présenté dans l'annexe), le tracé en S marquant le cheminement des ouvriers a disparu. En 2000 commence la grande mobilisation pour sauver les ateliers CFF d'Yverdon et les centaines d'emplois menacés. En 2004 et 2005 le projet ARBEC (Concrétisation locale en lien avec Rail 2000) est développé de façon à permettre la révision de rames complètes ICN. Les bâtiments des Ateliers CFF sont modifiés et c'est vraisemblablement à ce moment que la nécessité d'une voie supplémentaire apparaît. Le bureau de géomètres responsable du projet d'agrandissement des bâtiments est le bureau Jaquier-Pointet. Peut-être que ce bureau qui a dû travailler depuis 2003 sur le projet, même s'il n'était pas directement concerné (vu son mandat en lien avec les bâtiments), a eu des informations au sujet de cette voie.
4. La voie du chargement des machines de bureau disparaît des plans entre **2010 et 2011**. La voie supplémentaire (4ème voie A14) créée dans l'intérêt des CFF pour leurs manœuvres (et qui a obstrué massivement le passage) apparaît sur les plans de 2011.

**Conclusion :** Cette voie supplémentaire qui fait aujourd'hui problème est relativement récente et faute de mieux doit avoir une date de construction entre 2004 et 2011, certainement plus proche de 2004. Elle n'est certainement pas si ancienne que les CFF l'ont écrit dans un de leurs premiers courriers.

### **Droits et obligations d'Intershop SA / Pas de complément**

### **Faisabilité, coûts et financements / Voir dans la suite du rapport de minorité**

### **Travail de la commission et position du minoritaire**

Après un an de travail sur ce préavis et son objet, la commission a conclu ses travaux sans avoir la conviction que le projet de réouverture du passage St-Roch et la motion y afférente aient reçu l'attention qu'ils méritaient. Contrairement à une majorité de la commission qui a considéré que la réalisation du projet n'était pas raisonnable au vu des coûts estimés, le minoritaire ne partage pas cet avis. Ayant été actif tant pour établir au mieux l'historique et les faits que pour contribuer à faire la pression nécessaire sur les CFF afin qu'ils respectent leurs engagements et la convention de 1931 le minoritaire persiste sur sa ligne.

En juin 2016 la Municipalité a validé une des variantes proposées par le bureau AggloY, celle de relever la voie plutôt que de creuser sous la voie. Quelques mois plus tard la Municipalité y a renoncé avec une étrange argumentation. Elle a voulu mettre l'argent (ainsi non-engagé dans le passage) dans la rénovation de la Salle des Débats et dans un hypothétique passage sous-voies du côté de Clendy. C'est une décision qui a interloqué le minoritaire et cette décision aujourd'hui paraît encore peu justifiable, la Salle des Débats n'ayant pas eu à être rééquipée et le passage de Clendy n'ayant pas progressé (aucun préavis n'est sorti à l'heure de la remise de ce rapport de minorité). De plus ce passage jouerait un rôle très différent de celui de St-Roch et son financement semble fragile même si un promoteur s'est engagé à mettre deux fois un million, l'un pour la réalisation d'une voie de mobilité douce le long des voies CFF et l'autre pour le dit-passage sous-voies de Clendy.

Aux yeux du minoritaire les CFF ont fauté en cette affaire du passage St-Roch et le Service de l'urbanisme, passablement chamboulé ces dernières années, a fait preuve d'aboulie dès le moment où ce passage a non seulement été enregistré dans les mesures AggloY mais a en plus été pris en compte comme un des préalables à la réalisation du projet Gare-Lac (voir pages 72 à 74 du PDL Gare-Lac / Mesures d'aménagements notamment « Conditionner la révision du PPA actuel à la rénovation du passage St-Roch »).

Lors de la séance du 29 janvier 2020 on a senti que le Service de l'urbanisme n'était pas très chaud pour le projet. Cela s'est senti particulièrement lors de la visite incomplète sur le terrain. Ainsi la commission ne s'est pas rendue au sud-est sur le tracé des servitudes de passage, tracé sur lequel selon toute probabilité se situe actuellement un grand parking !

En revanche dès le moment où la commission s'est faite pressante en osant imaginer que les CFF soient responsables et aient à prendre en charge financièrement la réouverture du passage, le Service de l'urbanisme, incité par la Municipalité, a consacré de gros efforts à faire la lumière notamment en effectuant ou en faisant effectuer un très gros travail de recherche aux archives (ce travail n'est d'ailleurs pas encore arrivé à son terme). Tout cela a amélioré l'historique et mis en évidence que jusqu'à preuve du contraire le passage se situe toujours sur le DP de la Ville et que les CFF n'ont pas respecté la convention de 1931.

## **Conclusions :**

### **Historique**

Les CFF ont pris de nombreuses mesures à partir de 1960 et n'ont apparemment pas travaillé en accord avec les partenaires de la convention de 1931 mais à l'occasion directement avec des partenaires commerciaux. Ils ont réalisé entre 2003 et 2011 des aménagements qui ne respectaient pas la convention de 1931.

### **Servitudes**

Les servitudes qui grèvent les terrains entre l'avenue des Sports et les voies ferrées ont été toutes remises à jour par le bureau Jaquier-Pointet le 26 juillet 1995. Elles garantissent actuellement et pour le futur l'utilisation sur les terrains privés du passage pour piétons, cyclistes et véhicules pour handicapés. Elles ne constituent pas un obstacle à la réalisation du passage.

### **AggloY**

La remise en fonction de ce passage fait partie des mesures AggloY (mesure 9), de plus avec un subventionnement déjà accepté par la Confédération. Il y a eu durant plusieurs années un manque de coordination entre l'urbanisme yverdonnois et le bureau d'AggloY. Ce dernier semble en mai 2015 avoir fait faire par le bureau CSD une étude de faisabilité limitée (« L'étude vise à chiffrer plus précisément le coût de l'aménagement. L'idée est d'avoir une base pour négocier une participation financière dans le cadre des futurs plans de quartier prévus par le PDL Gare-Lac ») et avoir négligé ou sous-estimé les problèmes que la commission a contribué à mettre en évidence. Rappelons que ce Conseil avait voté un crédit d'études de CHF 525'000.- / PR14.29PR dans lequel on trouve en page 6 cette mesure 9 classée en priorité B, à savoir une mesure dont la réalisation est prévue à court terme. Le rôle actuel du bureau AggloY devra porter sur la récupération de la subvention déjà accordée.

### **URBAT**

Comme relevé ci-dessus il y a eu des problèmes de coordination. Le Service de l'urbanisme a dû avoir beaucoup de soucis avec ce PR19.23PR. Cela pose avec acuité le problème du suivi des projets et personne n'ignore les nombreux bouleversements et changements de personnel qu'a connu URBAT.

### **Gare-Lac / PQ les Pêcheurs**

Le passage St-Roch est toujours considéré comme un préalable à la réalisation de cet ensemble.

## Financement

Beaucoup de choses fausses ont été dites et écrites. Il s'y ajoute un élément curieux mais instructif. Dans une compilation des postulats et motions en retard, le Secrétariat général de notre Ville a fait un gros travail de mise à jour. Ainsi le 2 janvier 2018 (en cohérence avec les termes cités dans ce rapport sous la rubrique AggloY ci-dessus) il pouvait écrire à propos de la motion Cochand du 5 mars 2015 ceci en conclusion :

**Toutefois dans le cadre de l'étude de faisabilité AT/AF du PQ Pêcheurs, la réouverture du PI de St-Roch a d'ores et déjà été intégrée au montant global des travaux d'équipement du futur quartier. De ce fait, la réouverture du PI de St-Roch sera financée, dans sa globalité ou en partie, par les propriétaires du PQ précité.**

Ainsi à l'heure actuelle on peut suivre au moins trois pistes de financement, hors ce que la Ville pourrait éventuellement prendre à sa charge : les CFF, les promoteurs actuels ou futurs et la subvention fédérale. Avec de tels éléments il paraît difficile de vouloir renoncer à réaliser ce projet.

Forts de toutes les informations contenues dans les deux rapports quel regard peut-on porter sur le PR19.23PR ? Il faut bien convenir que ce préavis est loin d'atteindre le degré informatif qu'on aurait été en droit d'attendre. La commission a donc dû faire un gros travail de rattrapage pour informer au mieux notre Conseil. Sur la base des deux rapports de la commission, notre Conseil peut ainsi mieux se déterminer pour accepter ou refuser ce préavis. Le PR19.23PR est incomplet et contient beaucoup d'informations fausses et de déclarations mal interprétées, notamment au sujet des servitudes et des financements. Le PR19.23PR veut conclure à la quasi-impossibilité de rouvrir ce passage dans la situation présente alors que les travaux de la commission ainsi que le rapport de minorité montrent qu'on est loin de pouvoir condamner ce passage une deuxième fois, que ce soit techniquement ou financièrement. Il s'agit donc plutôt de vérifier rapidement que la subvention fédérale est toujours possible et de savoir jusqu'à quand. Ensuite il faut faire entendre raison (même si c'est difficile !) aux CFF et en parallèle assurer les éléments mentionnés dans le document du 2 janvier 2018 (celui du Secrétariat général au sujet de la participation des promoteurs).

Dès lors le minoritaire, rappelant le très large soutien rencontré à l'époque par la motion dans tous les partis et considérant que ce passage St-Roch est une mesure d'AggloY, profitable à la mobilité douce, mesure qui aura toute sa raison d'être dans le cadre du PQ Gare-Lac / Pêcheurs ainsi que dans le cadre du développement de Sports 5 (même si cela doit encore prendre un peu de temps pour le réaliser), vous invite, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillers, à refuser ou à s'abstenir à l'article 1, à refuser l'article 2 et au final à refuser le PR19.23PR.

Daniel COCHAND



Rapporteur de minorité

Yverdon-les-Bains, le 18 novembre 2020

Annexe : 4 extraits de plans

