

**VILLE D'YVERDON-LES-BAINS**  
SERVICE DES TRAVAUX ET DE L'ENVIRONNEMENT  
AMENAGEMENT DE LA RUE DE L'INDUSTRIE


PLAN GENERAL	ENQUETE	PLAN: ENQ-001
Rue de l'industrie	REF.: 118 INDUSTRIE	DATE: 13.02.2014
	DES.: PB	ECH.: 1/500
		DIR.: 1050x297mm

Architectes: Atelier Descombes Rampin Architectes SA  
RUE DU BEULET 4 CH-1203 GENEVE TEL: +41 22 338 02 30 FAX: +41 22 338 02 31 E-MAIL: courriel@ad-architectes.ch

Ingénieurs: Perret-Genill & Roy & Associés S.A.  
RUE DE LA VILLETTE 24 Case Postale 170 CH-1400 YVERDON-LES-BAINS 3 TEL: +41 24 425 11 12 FAX: +41 24 425 12 78

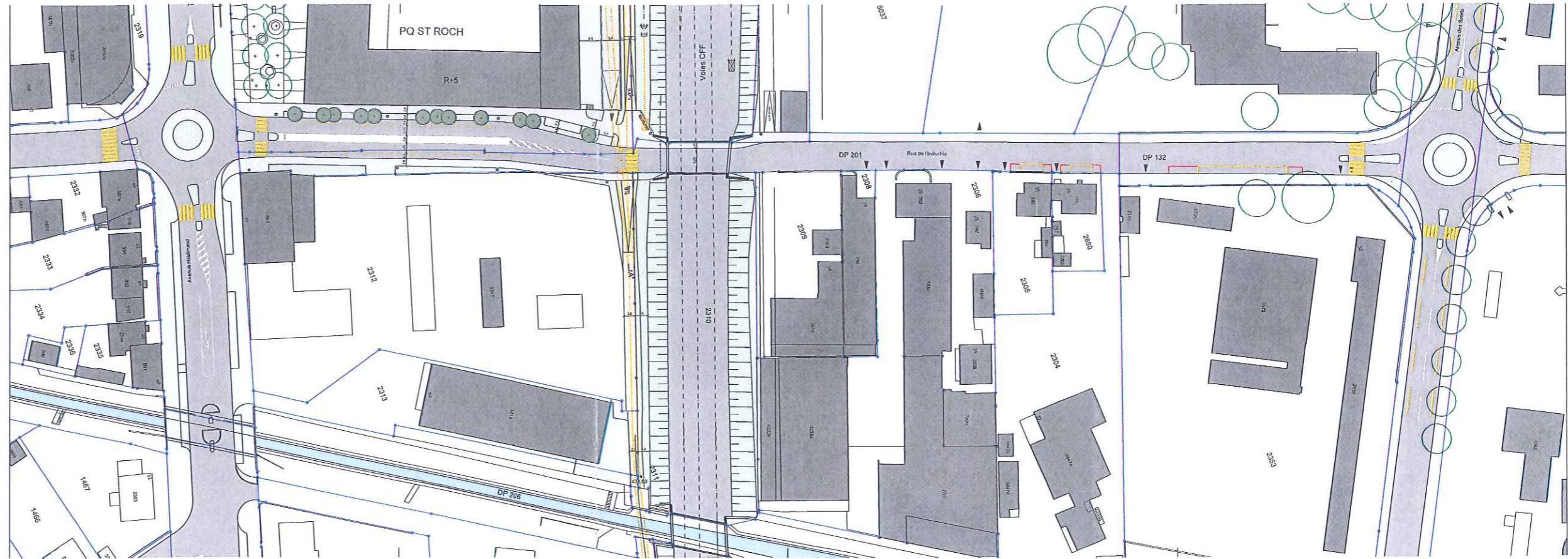
COMMUNE D'YVERDON-LES-BAINS  
Le Syndic

La localité

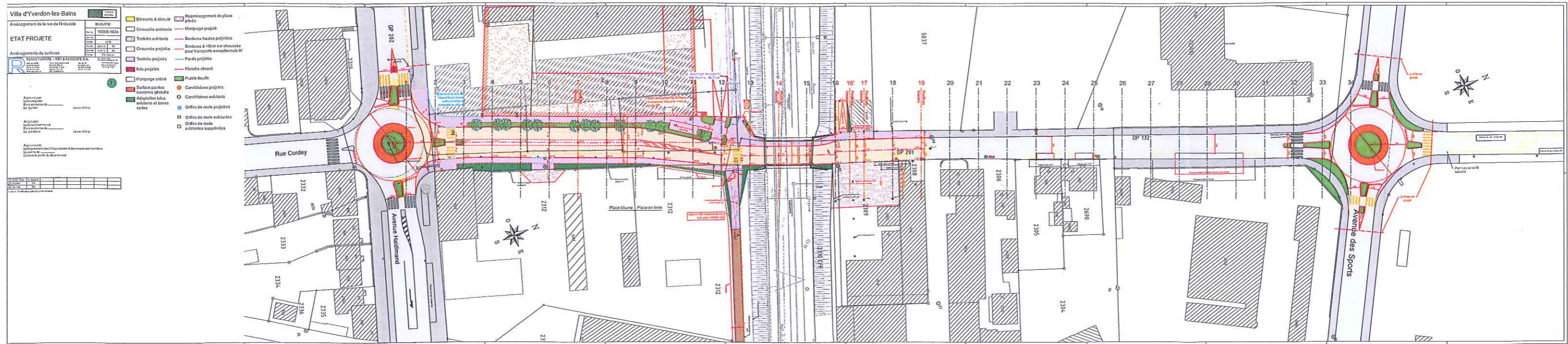


**Légende:**

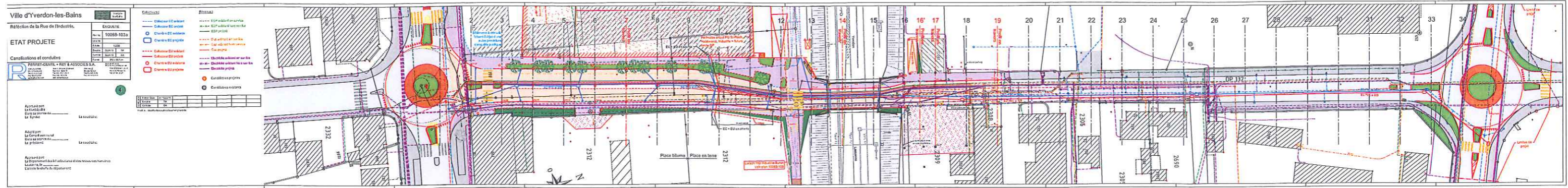
- Changement BD
- Tacite
- Chaussée
- Plaque matrice
- Projet Sur PDL GARE-LAC
- Éléments supprimés
- Plans de parking supprimés















**COMMUNE D'YVERDON - LES - BAINS**  
**Service des Travaux et de l'Environnement**

Aménagement de 5 places de parc provisoires compensatoires + places vélos

**SITUATION + COUPE**

Dess :	5.05.2014	Cca
Modifications :		
A		D
B		E
C		F
Ech : Situation 1:100 Coupe 1:50		
Plan n° : 860 - 18		

M:\Bur Technique\01 Projets RUES\Buron, la (cours d'eau) - 860\2011 - Mobilité douce\_Buron\plans\Enquete\Places de parc Rigolet compensatoires\Situation+coupe.dwg

**ENQUETE**

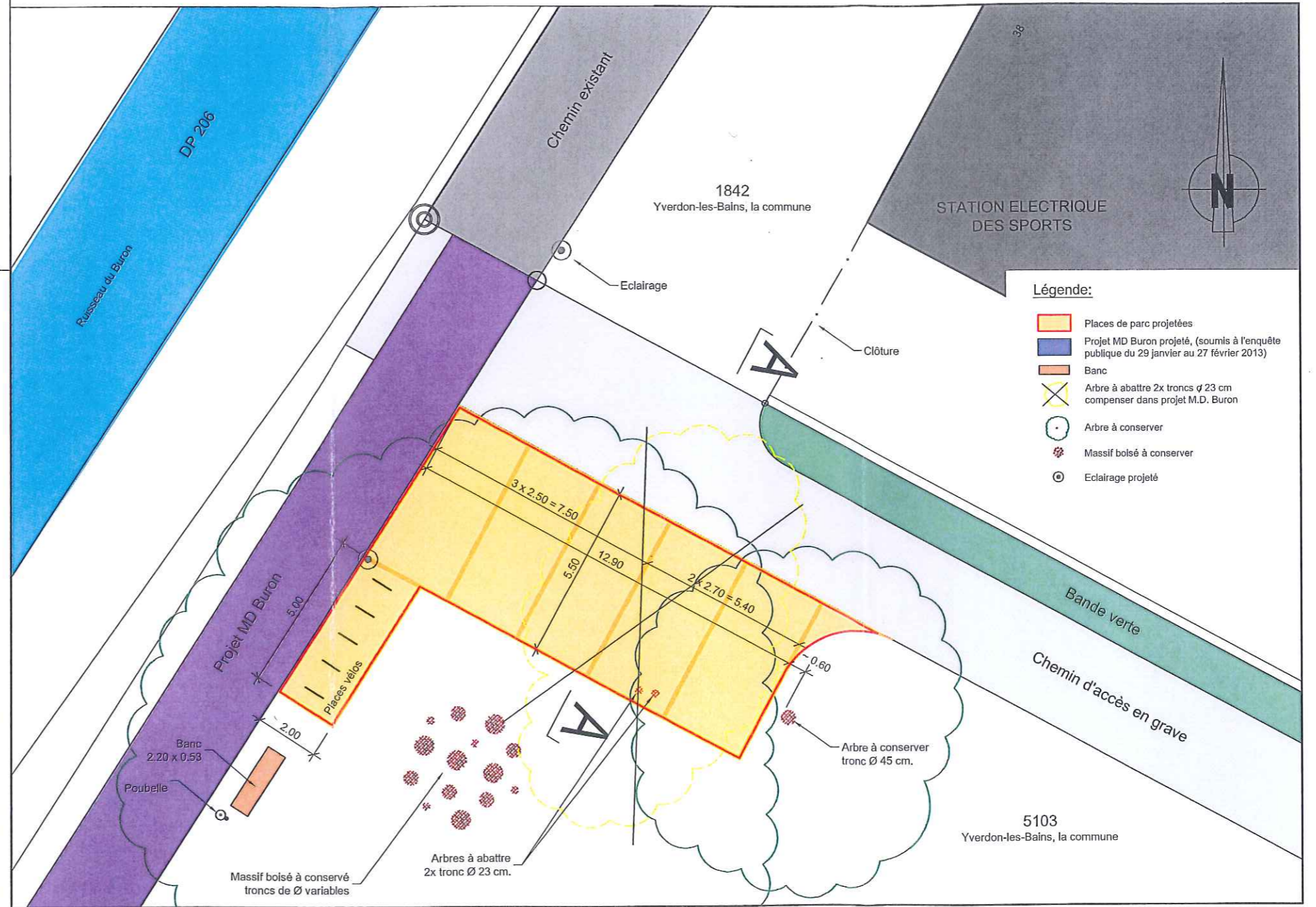
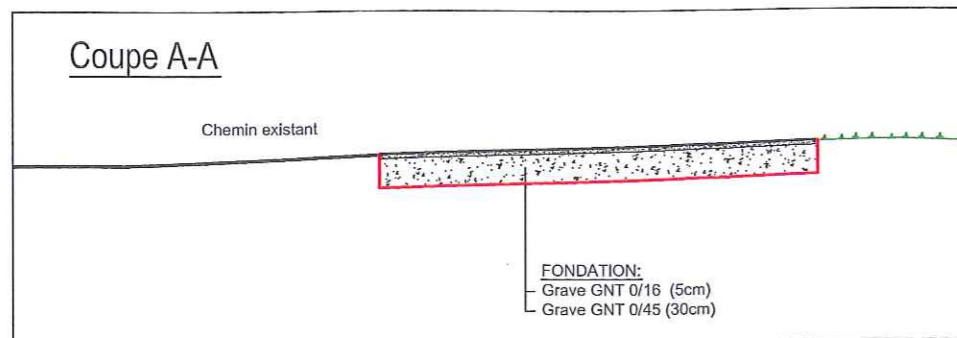
PIECE DEPOSEE A L'ENQUETE  
 au service de l'Urbanisme et des Bâtiments  
 Commune d'Yverdon-les-Bains

du .....  
 au .....

L'atteste,  
 Au nom de la Municipalité  
 Le Syndic: La Secrétaire:

L'INGENIEUR  
 Service des Travaux et de l' Environnement

**Coupe A-A**

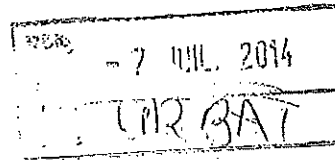


**Légende:**

- Places de parc projetées
- Projet MD Buron projeté, (soumis à l'enquête publique du 29 janvier au 27 février 2013)
- Banc
- Arbre à abattre 2x troncs Ø 23 cm compenser dans projet M.D. Buron
- Arbre à conserver
- Massif boisé à conserver
- Eclairage projeté

PR15.01PR

Association STOP AUX BOUCHONS  
 p.a. Daniel Cochand  
 St-Georges 19  
 1400 Yverdon-les-Bains  
 dcochand@hotmail.com



Municipalité d'Yverdon-les-Bains  
 p.a. Greffe municipal  
 Place Pestalozzi  
 1400 Yverdon-les-Bains

**Lettre recommandée**

**Opposition au projet de réaménagement de la rue de l'Industrie.**  
 Dossier d'enquête RC 401 B-P Aménagement de la rue de l'Industrie et d'un nouveau giratoire  
 au carrefour avenue des Sports / rue de l'Industrie.

Mesdames, Messieurs,

Nous avons pris connaissance du projet de réaménagement de la Rue de l'Industrie. La perspective de voir cette rue empruntée dans les deux directions nous avait fort réjouis. Ce projet, vu dans l'optique d'une jonction heureuse avec la traversée N-E (considérée comme axe structurant pour les TIM et mesure 34b du projet AggloY), nous avait paru très prometteur.

Hélas, le projet aujourd'hui mis à l'enquête déçoit nos attentes. Nous militons pour des axes mariant harmonieusement les différents modes de déplacement. La rue de l'Industrie semblait promise à une belle existence mais la restriction au passage des voies CFF compromet le projet. Alors même que le projet Gare-Lac est entre les mains de la commission d'examen du préavis, on se retrouve avec un net décalage. Résumons-nous ! Il faut une fluidité de la circulation qui fasse que tous les utilisateurs soient gagnants. Comment peut-on dès lors laisser passer l'occasion de bien réaliser cet axe afin de pouvoir par la suite négocier au mieux l'axe Gare-Lac - Ancien-Stand. Les voies ferrées posent de nombreux problèmes que ce soit sur la ligne principale (Neuchâtel-Lausanne), voire sur la ligne en direction d'Yvonand. Si on veut vraiment rapprocher les Yverdonnois (et pas seulement la ville) du lac, il faudra bien y mettre le prix. Il y a certaines idées dans le PDL Gare-Lac à proximité de la Gare (passerelle au-dessus des voies ? passages sous-voies ?) mais il est patent que la très grande majorité des Yverdonnois ne transitent pas par la Gare pour se rendre sur les rives du lac. William-Barbey sera également un gros problème à résoudre mais la première chose à faire est de ne pas se loucher à la rue de l'Industrie.

A vouloir ne pas investir dans du véritablement utile on continuera à faire que les différents usagers se marchent sur les pieds, les pédales ou les jantes. Il nous paraît inutile de faire des aménagements généreux des tronçons de chaque côté des voies ferrées si c'est pour aboutir à un goulet d'étranglement. A quoi bon élargir des tronçons de part et d'autre des voies ferrées... si on peut considérer qu'une largeur de 6.25 m. sous les voies est suffisante pour les TIM, véhicules collectifs, camions, pompiers, motocyclistes et cyclistes. Il nous semble aussi que Pro-Vélo devrait avoir de la peine à accepter une telle situation. Une fois encore, comme avec les bandes cyclables, on fait le travail à moitié et on entretient le danger pour les usagers (voir la rue des Remparts !). Et Pro-piétons ne s'est pas encore manifesté... Si le bruit a couru que le passage sous-voies serait élargi, c'est que certainement des études ont été faites dans ce sens, et des projets ou avant-projets, avec passage élargi, trouvent toujours leur place dans des documents d'actualité. Si le bruit court aujourd'hui que ce serait de la faute de CFF si le passage ne peut être élargi dans le même temps que la requalification de la rue de l'Industrie, cela mérite éclaircissement et négociations. Nous sommes dans le cadre d'une des mesures d'AggloY, la mesure 34 d qui est un des éléments essentiels du concept de Grande Boucle.

On imagine mal qu'AggloY, avec le poids mis sur la mobilité douce, puisse être satisfait du projet présenté et on se demande comment AggloY a pris en compte les positions des CFF au moment de la définition de la mesure 34 d.

Encore une fois, nous en appelons à la présentation à la population d'un plan global des circulations, ce qui permettrait de rendre cette population consciente des problèmes et du prix à payer pour les résoudre. Pour l'Yverdonnois citoyen, il est incompréhensible qu'on ait pu tant dépenser et offrir tant d'espace à l'Avenue des Sciences ...et qu'on ne soit pas à même de lui offrir des accès sécurisés pour se rendre au bord du Lac (ce qui est pourtant une ambition du projet Gare-Lac), par exemple en créant un passage mobilité douce sous les voies ferrées, à proximité du passage prévu dans la mise à l'enquête !

L'actuel projet de la rue de l'Industrie est insatisfaisant. Il ne correspond pas aux attentes et nous n'acceptons pas que l'on dépense autant d'argent du contribuable pour arriver à un résultat aussi médiocre.

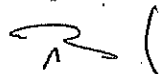
Conclusion : nous nous opposons donc, au principal motif que, tel que présenté, ce projet ne permettra pas de relever les défis du développement d'Yverdon-les-Bains. La fluidité du trafic et la sécurité des divers types d'usagers n'est pas assurée. Ne pas réussir à relever le défi de la rue de l'Industrie (mesure AggloY 34 d) et prétendre construire un ambitieux ensemble Gare-Lac (N.B. dans les environs de la Gare, les défis seront encore plus importants !) relève de l'incohérence.

Nous nous opposons à un projet mal dimensionné qui ne répond pas aux attentes de la population, qui est un mauvais signal en vue de l'acceptation du PDL Gare-Lac et qui n'assume pas pleinement sa part dans la gestion du trafic en ville d'Yverdon-les-Bains.

Yverdon le 4 juillet 2014

Pour l'Association STOP AUX BOUCHONS

La présidente



Aude Briand

Le secrétaire



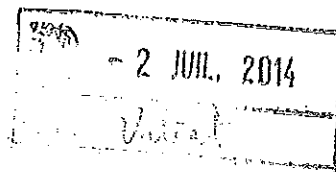
Daniel Cochand

Yverdon-les-Bains, le 30 juin 2014

**OO PRO VELO**  
YVERDON

Case Postale 1112  
1401 Yverdon-les-Bains

[www.pro-velo-yverdon.ch](http://www.pro-velo-yverdon.ch)  
[urbanisme@pro-velo-yverdon.ch](mailto:urbanisme@pro-velo-yverdon.ch)



Commune d'Yverdon-Les-Bains  
Pl. Pestalozzi 1  
1400 Yverdon-les-Bains

RECOMMANDE

**Opposition**

**Mise à l'enquête RC 401 B-P Rue de l'Industrie**

Madame, Monsieur,

Notre association milite pour la promotion du vélo comme loisir et moyen de transport à Yverdon-les-Bains et dans sa région. L'association PRO VELO Yverdon veut susciter le "réflexe" vélo à Yverdon et obtenir une amélioration de la sécurité et des conditions de déplacement pour les cyclistes. Nous comptons plus de 180 membres dans l'agglomération d'Yverdon-les-Bains et voulons être le porte-parole de la majorité d'habitants de l'agglomération qui l'utilise fréquemment<sup>1</sup>, pour apporter notre pierre à l'édifice d'une ville agréable pour ses habitants.

Nous avons examiné les plans de la mise à l'enquête susmentionnée sous l'angle de la circulation et de la sécurité des vélos, ce qui nous conduit à formuler une **opposition** à ce projet, pour les raisons détaillées dans l'exposé des motifs fourni en annexe. D'une manière générale, nous souhaitons être un partenaire constructif de la Commune d'Yverdon-les-Bains et préférons être consultés en amont des études de projets touchant à la mobilité cycliste, et réservons la méthode de l'opposition aux situations les plus inacceptables. Le projet mis à l'enquête en fait malheureusement partie.

En espérant qu'une solution pourra être trouvée en vue de favoriser la mobilité douce à Yverdon-les-Bains, nous vous adressons, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées et restons à votre entière disposition pour tout complément d'information.

Christophe Triscornia  
Président

Benoist Guillard  
Commission Urbanisme

<sup>1</sup>Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains, Novembre 2012 : dans l'agglomération d'Yverdon-les-Bains, 55% des enquêtés utilisent le vélo plus de 2-3 fois par mois

Opposition à l'enquête RC 401 B-P Rue de l'Industrie  
Exposé des motifs

**1. Points du projet motifs de l'opposition**

En l'état du projet et du gabarit disponible, les aménagements prévus pour la mobilité douce sous le pont ne sont pas de nature à assurer la sécurité des cyclistes et des piétons, pour les raisons détaillées ci-après, en particulier sur les deux points suivants du projet mis à l'enquête :

- Passage sous pont CFF
- Aménagements de la chaussée entre le pont et l'avenue des Sports

**2. Projet d'agglomération de deuxième génération AggloY 2012**

Le projet mis à l'enquête contrevient à plusieurs dispositions du projet d'agglomération.

**2.1 Place de la rue de l'Industrie dans la hiérarchie du réseau cyclable**

Le concept de mobilité douce d'AggloY définit une hiérarchie du réseau cyclable :

- *Un réseau primaire fonctionnel reliant les principaux pôles générateurs de l'agglomération entre eux de manière rapide et sécurisée, et offrant une capacité importante. Il constitue l'ossature du réseau deux-roues de l'agglomération.*
- *Un réseau secondaire fonctionnel qui ramifie le réseau principal et permet de relier l'ensemble des quartiers entre eux sans passer par le centre. Assez dense, il vient mailler le réseau de l'agglomération à l'échelle locale afin de permettre une desserte fine des quartiers. Ce réseau vient s'appuyer sur les réseaux existants et nécessite la création de nouvelles liaisons, en coordination avec le développement des secteurs à urbaniser.*
- *Le réseau de loisirs complète les réseaux fonctionnels en offrant des itinéraires de délassement, s'appliquant à se tenir en dehors des axes et liaisons routières principales et donnant accès aux zones non urbaines de l'agglomération (parcs et zones naturelles de la plaine de l'Orbe et du bord du lac).*

Dans cette hiérarchie, la rue de l'Industrie vient s'inscrire au moins dans le réseau secondaire fonctionnel, si ce n'est le réseau primaire. En effet, cet axe permet de relier le pôle Gare-Lac depuis le pôle du PST, et les aménagements mis à l'enquête entre la rue Haldimand et les voies CFF sont tout à fait de nature à offrir une capacité importante.

A ce titre, l'itinéraire de mobilité douce en cours de développement le long du Buron (non encore achevés sous le Pont CFF), interrompu à chaque rue par une perte de priorité, sur un revêtement « tout venant » et en cohabitation piétons-cyclistes, est tout à fait de nature à compléter le réseau de loisir. Ils n'a pas vocation à offrir des itinéraires rapides et sécurisés vers, par exemple, le centre St-Roch, l'hôpital psychiatrique, ou les nouveaux logements et services qui borderont la rue de l'Industrie.



Il faut par ailleurs relever que de tous les passages sous voies envisagés, la rue de l'Industrie le seul qui permet de le faire sans dénivelé, ce qui le rend particulièrement précieux aussi bien pour des déplacements rapides que pour des cyclistes ou des piétons à la mobilité plus fragile : enfants, personnes âgées, handicapés.

## 2.2 Mesure 34.d Réaménagement de la Rue de l'Industrie

Les aménagements mis à l'enquête font l'objet d'une mesure spécifique numérotée 34.b. Cette mesure telle que présentée dans le projet d'agglomération 2012 à la Confédération comprend des éléments essentiels qui ne sont pas pris en compte dans le dossier mis à l'enquête :

- « Il s'agit en particulier de mettre à double sens la Rue de l'Industrie sur toute sa longueur et de réaménager le passage inférieur sous les voies CFF (insertion d'une surface réservée aux modes doux). »
- « Assurer l'intégration de la nouvelle traversée Nord-est dans les quartiers traversés en évitant une prédominance du trafic individuel motorisé par la coexistence des différents modes sur la voirie. »
- « Un contournement du centre modéré et valorisé par des aménagements priorisant les transports publics et la mobilité douce, ... »
- « Une augmentation de la part modale de la mobilité douce. »

## 2.3 Trafic motorisé projeté rue de l'Industrie

Le trafic projeté à terme rue de l'Industrie dépasse les 11'000 véhicules/jour.

Cette projection inclut l'hypothèse de la fermeture de la rue de l'Ancien-Stand aux véhicules motorisés (hors bus en site propre). Mais sans attendre cette fermeture, il est certain qu'un report très important du trafic traversant les voies se fera pas la rue de l'Industrie dès lors qu'elle sera bidirectionnelle et débouchant de chaque côté sur des giratoires bien aménagés. Ce report sera d'autant plus important aux horaires de fermeture du passage à niveau de Clendy.

Dès lors, c'est une très forte charge de trafic motorisé, composée pour partie de camions qui auront à emprunter cet itinéraire offrant un meilleur gabarit, qui devra cohabiter avec les cyclistes sur la chaussée.

## 3. PDL Gare-Lac

Le projet mis à l'enquête contrevient aux dispositions du PDL Gare-Lac en sa version approuvée par Municipalité actuellement devant le Conseil Communal.

### 3.1 Objectifs et principes

Espace rue: Industrie-Sports-Arsenal, Principe d'aménagement 2

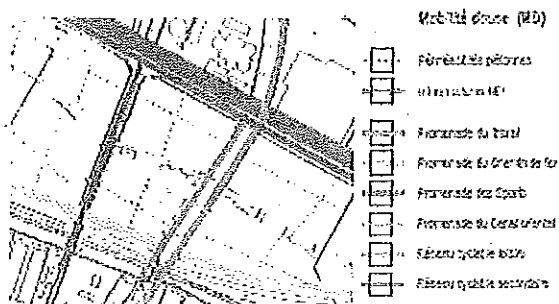
« *Garantir des liaisons transversales de mobilité douce* ».

- ⇒ Pour garantir ces liaisons il est nécessaire d'avoir sur toute la longueur de la rue l'espace nécessaire.

Mobilité Douce (MD), point 2 :

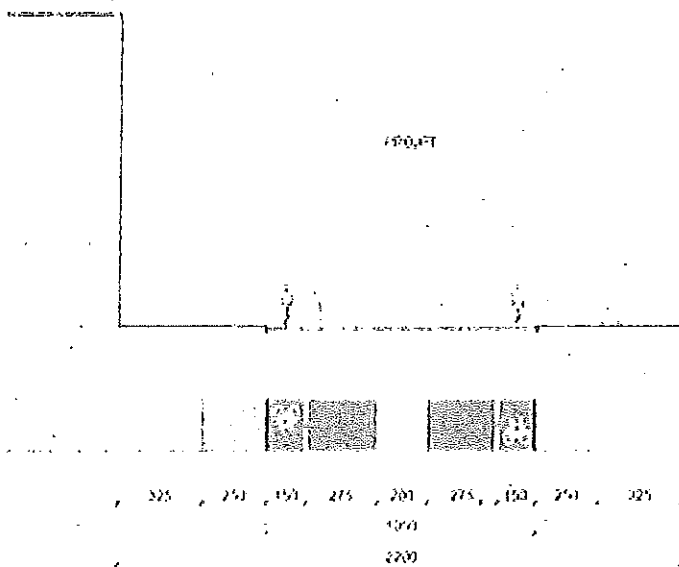
« L'axe Industrie-Sports-Arsenal comportera une bande cyclable et des trottoirs arborés généreux, ainsi que des traversées sécurisées. »

La rue de l'Industrie fait partie du réseau cyclable secondaire à part entière dans le PDL comme on le voit dans la figure ci-dessous.



### 3.2 Projets d'aménagements

Le projet mis à l'enquête ne respecte pas les gabarits décrits comme projets au PDL, et aucun traitement visant à terme de les respecter n'est proposé.



Plan de la rue de l'Industrie par le PDL et les aménagements des Sports (projet AMO)





- Il reste 0.50m disponible pour un cycle !

## 4.2 Gabarit entre le pont CFF et l'avenue des Sports

La largeur disponible hors place de stationnement est de 5.88m au plus étroit. Il s'agit donc d'une largeur encore inférieure à celle sous le pont. Les conditions de circulation pour les cycles dans le sens plaine-lac sont d'autant plus dangereuses que les portières peuvent être ouvertes.

## 5. Giratoires

### 5.1 Voie de circulation à l'entrée

La norme VSS 640 263 précise que la largeur de la voie de circulation à l'entrée doit être choisie de manière à ce que *« déjà avant le point de conflit, la vitesse soit convenablement adaptée et que les véhicules à moteur et les deux-roues circulent en file. Du point de la sécurité routière, une largeur de voie de 3.00 à 3.50 m est considérée comme favorable. »*

Les gabarits mis à l'enquête contreviennent tous à cette exigence, trois entrées dépassant même la largeur de 4.50m.

Une entrée de giratoire trop large incite les automobilistes à dépasser les cyclistes dans l'entrée du giratoire voire à les dépasser dans le giratoire. Elle incite également les cyclistes à dépasser par la droite alors que l'article 41b de l'OCR les autorise à se mettre au milieu de la voie. Ces deux manœuvres sont extrêmement dangereuses et la cause d'accidents nombreux et très graves. En annexe est jointe la fiche de recommandation de la SUVA sur la manière de prendre un giratoire à vélo. Les aménagements doivent être conformes aux normes pour permettre au mieux aux conducteurs de voitures et de cycles d'adopter le bon comportement.

### 5.2 Voie de circulation à l'entrée

En revanche, la même norme précise que la largeur de la voie de circulation à la sortie doit être *« de 3.50 à 4.50 m pour les routes sans voies cyclables et de 4.00 à 4.50 m pour les routes avec voies cyclables ».*

Cette largeur de 3.50m au minimum n'est pas disponible en sortant du giratoire de l'Avenue des Sports vers la rue de l'Industrie, alors même que cette rue devrait disposer d'une bande cyclable.

## 6. Piétons rue de l'Industrie sud

Notre association se préoccupe des intérêts des cyclistes. Cependant nous ne pouvons rester indifférents aux risques auxquels seront exposés les piétons habitants ou visitant les propriétaires riveraines au sud de la rue de l'Industrie, côté Lac, étant à noter qu'une église est là implantée entre autres. Aucun trottoir ne leur est proposé pour quitter leur domicile et rejoindre les passages piétons. Alors que cette situation est déjà assez dangereuse dans une rue pratiquement en sens unique, elle deviendra intolérable lorsque le report de trafic pouvant atteindre 11'000 véhicules/jour se matérialisera rue de l'Industrie. On peut citer pour mémoire la rue du Cheminet entre rue Edouard-Verdan et rue des Uttins, dans laquelle une situation



similaire a imposé de mettre en place des mesures temporaires mais conséquentes de modération du trafic et de protection des piétons.

## 7. Expérience à d'autres passages à Yverdon-les-Bains

La mise en double sens telle que proposée dans le projet à l'enquête, sans surfaces réservées aux vélos aux goulots d'étranglement, dans un trafic automobile dense ne fera que reproduire des situations dangereuses en divers lieux de la ville, que PRO VELO Yverdon combat activement et pour lesquels plusieurs propositions ont été faites.

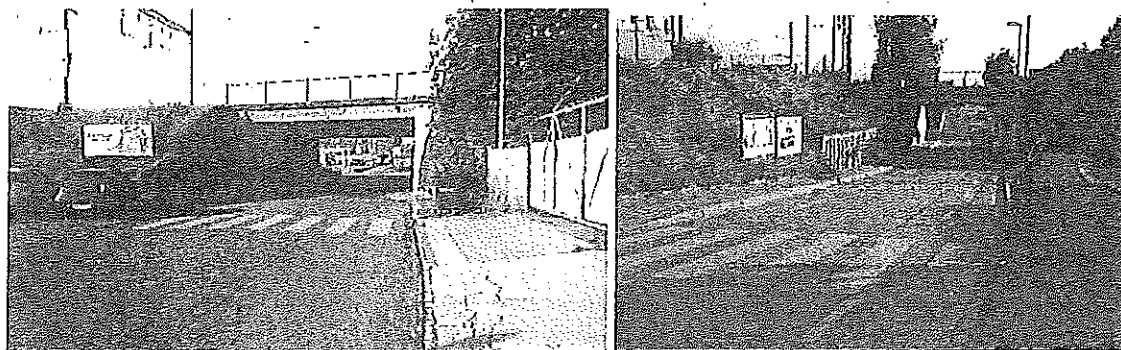
Entre autres on peut citer les passages sous voies CFF suivants :

- Rue William-Barbey
- Pont de Clendy
- Rue des Cygnes

Et les passages en surface suivants :

- Avenue des Sports, pont sur le Buron
- Rue Haldimand, pont sur le Buron
- Rue Edouard-Verdan, arrêt de bus
- ...

A titre d'illustration on peut comparer la largeur de la rue de l'Ancien-Stand à celle de la rue de l'Industrie. On voit que la largeur disponible est sensiblement la même. Or la constatation que la rue de l'Ancien-Stand, surtout sous le pont CFF, est trop étroite pour permettre une bonne liaison de mobilité douce entre la ville et le lac a conduit à planifier sa fermeture au trafic motorisé. La même constatation doit s'imposer rue de l'Industrie.



## 8. Propositions alternatives

Outre le status quo, la solution idéale à tous les points soulevés dans cette opposition consiste à élargir le passage sous voie ainsi que la rue du côté Lac. Cet élargissement entraîne certainement des coûts conséquents qui ne permettent pas de l'envisager d'ici plusieurs années. Cependant cette solution ne doit pas être abandonnée car elle seule permettra d'allier fluidité et sécurité du trafic.

Notre association souhaite contribuer de manière positive à la recherche de solutions convenables pour l'aménagement de cette rue. C'est pourquoi des propositions alternatives sont proposées ci-après, que nous sommes prêts à discuter.

### 8.1 Passage sous le pont

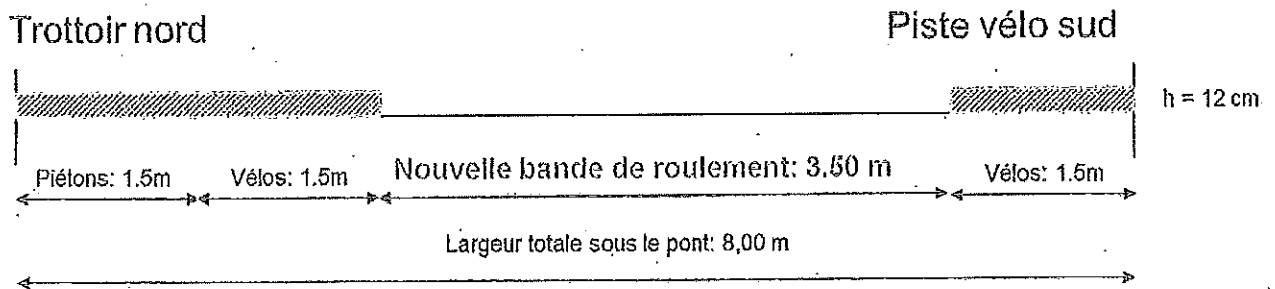
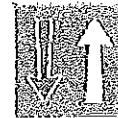
Au vu des motifs exposés ci-dessus, il n'est pas envisageable de maintenir une circulation bidirectionnelle des voitures et poids-lourds sous le pont CFF. Cependant il est tout à fait possible d'établir une priorité dans les cas où la chaussée se rétrécit (art. 42 OSR) juste sous le pont, comme il en existe par exemple rue Edouard-Verdan.

Le sens de circulation prioritaire importe peu du point de vue cycliste mais il serait logique que la priorité soit donnée à la sortie de ville (vers le lac et Yvonand).

Ceci permettrait d'assurer la sécurité des piétons et des cyclistes, sous conditions qu'ils soient isolés du trafic comme cela a été fait chemin de la Sallaz ou au pont de Pomy par exemple. Ces aménagements sont très appréciés des cyclistes yverdonnois qui ne regrettent que leur trop courte longueur.

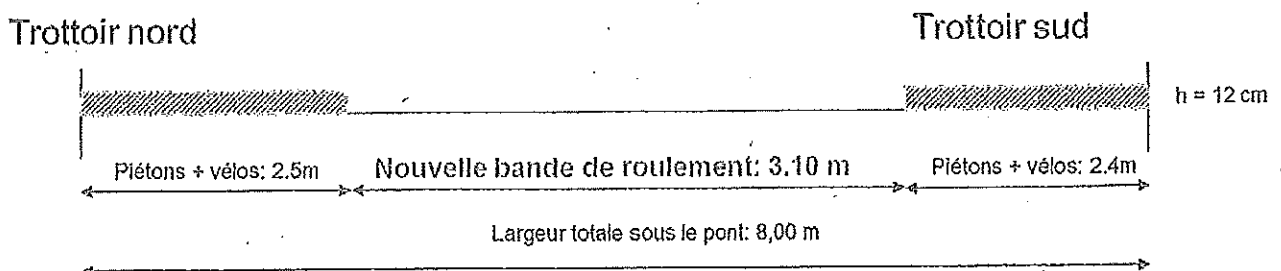
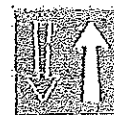
Trois variantes seraient envisageables :

#### a. Circulation piétonne sur un côté seulement, au nord.



Cette version assure un large passage aux piétons et cyclistes, de 3,00m, qui est celui du chemin de la Sallaz et du pont de Pomy. Au sud seuls les vélos sont autorisés à circuler, ce qui risque d'être mal compris par les piétons.

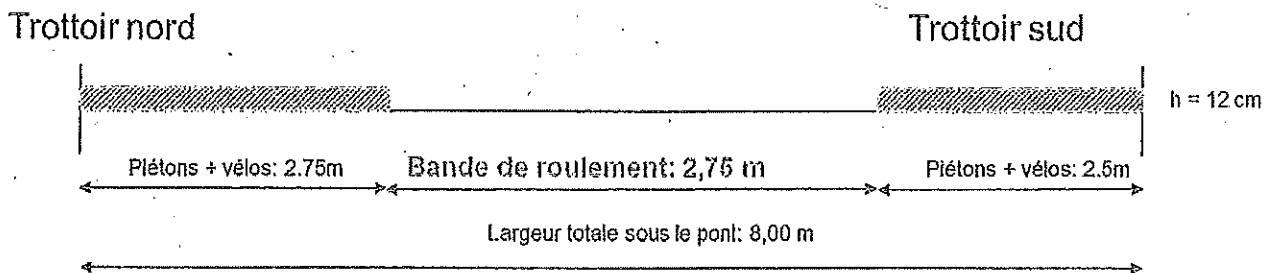
#### b. Circulation mixte des deux côtés





Dans cette version, deux trottoirs mixtes sont prévus pour les piétons et les cyclistes. Conformément au manuel d'aide « Vélos sur le trottoir » de la Conférence Vélo Suisse (SVK), un minimum de 2.50m est prévu pour le trottoir mixte au nord. Cependant la largeur nécessaire aux poids lourds de 3.10m ne laisse qu'un trottoir de 2.40m au sud. Malgré cette étroitesse relative, cette solution permet d'ouvrir un trottoir aux piétons de chaque côté de la rue et serait plus cohérente avec les propositions suivantes.

### c. Circulation mixte et chaussée réduite

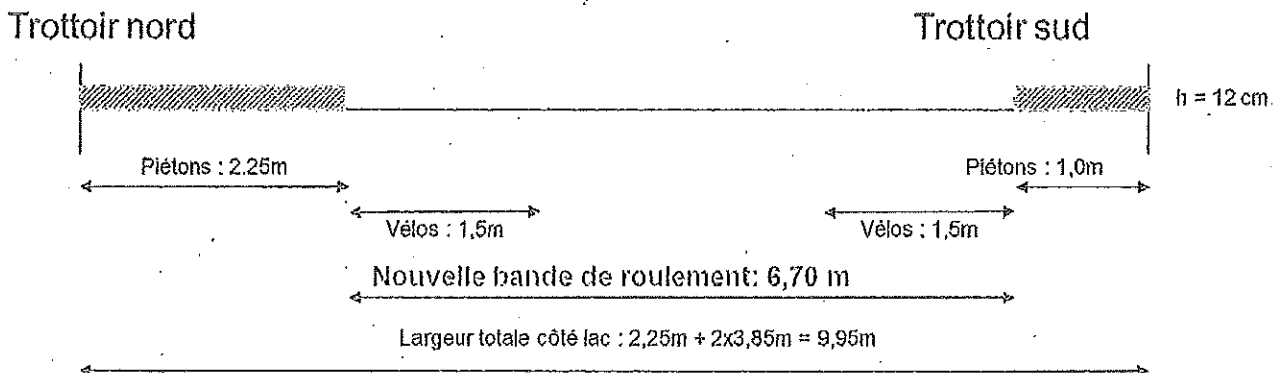


Dans cette version, la largeur de 2.75m prévue au PDL est retenue. Ceci permet d'assurer une largeur minimale de 2.5m au trottoir mixte côté sud et d'élargir de 0.25m le trottoir mixte côté nord. Une largeur égale des trottoirs serait également possible.

### 8.2 Entre le pont et l'avenue des Sports

Sur ce tronçon il est nécessaire d'introduire un trottoir côté sud et de supprimer le stationnement pour atteindre un trafic de 11'000 véhicules/fluide.

Il est possible de le faire en gardant une circulation cycliste relativement sûre en prévoyant une bande centrale neutralisée flanquée de deux bandes cyclables. A terme une expropriation des parcelles au sud doit être prévue pour assurer le gabarit prévu au PDL.



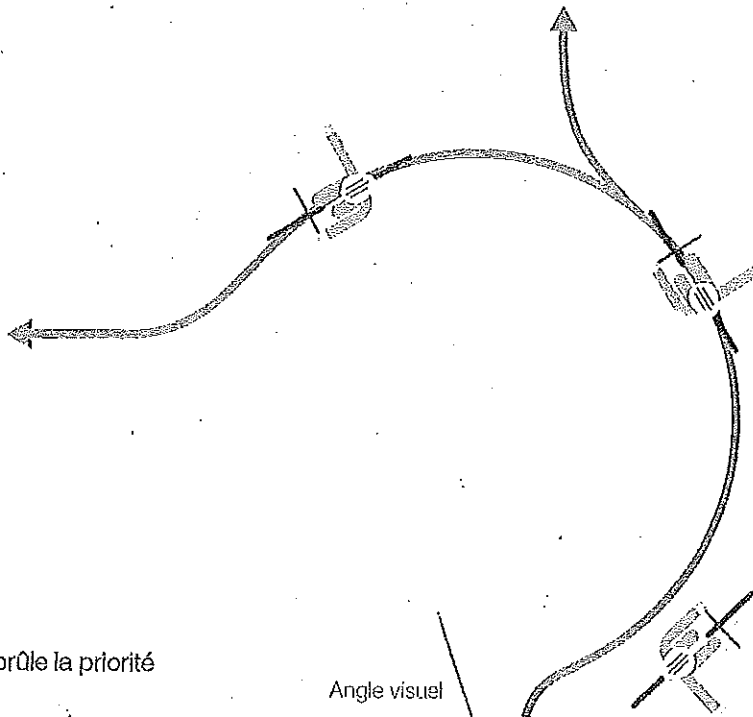
## 9. Points positifs à maintenir

Malgré des points inacceptables en l'état car menaçant la sécurité des cyclistes, le projet mis à l'enquête comporte des points très positifs que PRO VELO souhaite voir maintenus lors de la révision du projet :

- Gabarit de la rue entre voies CFF et la rue Haldimand, conforme aux attentes du PDL Gare-Lac et aux besoins de sécurité
- Le principe d'un giratoire sur l'avenue des Sports, qui améliorera la traversée de l'avenue par les cyclistes
- Création du cheminement de mobilité douce le long des voies CFF, permettant une meilleure mobilité nord-sud. Il faut cependant relever que celui-ci ne pourra pas corriger les défauts de conception de l'itinéraire est-ouest relevés dans cette opposition

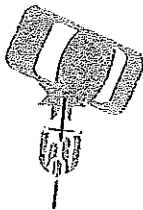
# Prenez la voie du milieu!

Dans les giratoires à une voie, les cyclistes sont autorisés à rouler au milieu de la chaussée, ce qui permet d'éviter tout conflit avec les véhicules à moteur qui dépassent ou quittent le giratoire.

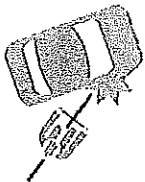


## Dangers

Une voiture brûle la priorité au cycliste.



Une voiture dépasse le cycliste et lui fait une queue de poisson.



Ne jamais rouler à côté d'un camion ou d'un bus: le chauffeur risque de ne pas voir le cycliste masqué par l'angle mort.

Angle visuel

Angle visuel

## Voie de circulation 1

- Jeter un coup d'œil derrière soi et faire un signe de la main.
- Avant d'entrer dans le giratoire, se déplacer vers le milieu de la chaussée.
- Dans le giratoire, rouler de façon bien visible au milieu de la chaussée.
- Avant de quitter le giratoire, regarder derrière soi et indiquer clairement le changement de direction par un signe de la main.
- A l'entrée et à la sortie du giratoire, faire spécialement attention aux piétons et leur accorder la priorité.

## Voie de circulation 2

- Entrer dans le giratoire sans faire un signe de la main.
- Rester bien à droite de la chaussée et indiquer que vous quittez le giratoire par un signe de la main.

Exception: dans les carrefours giratoires à plusieurs voies, il est interdit de rouler au milieu d'une voie!

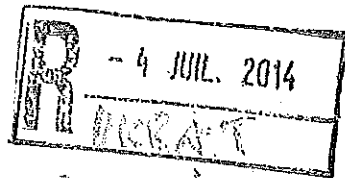
**suvaliv**

Vos loisirs en sécurité

**Annexe 1 : Règles de conduite pour les cyclistes dans les giratoires, SUVA**  
<http://www.suva.ch/fi/infografik-kreisel.pdf>



REÇU - 7 JUL. 2014



Dominique Fracheboud  
Et 38 habitants de la rue du Buron  
p. a. Rue du Buron 27  
1400 Yverdon

Yverdon, le 2 juillet 2014

Greffe municipal  
Place Pestalozzi 1  
1401 Yverdon-les-Bains

### Lettre Recommandée

### Opposition à l'avis d'enquête RC 401 B-P Aménagement de la rue de l'Industrie.

Madame, Monsieur

Par la présente, nous vous faisons parvenir une opposition à l'aménagement de la rue de l'Industrie, mentionnée ci-dessus.

Nous faisons opposition à la mise en double sens de la rue de l'Industrie avant la sécurisation de la rue du Buron. En effet la rue du Buron est soumise à un trafic de transit de plus en plus grand ceci au détriment de la sécurité de ses habitants et principalement des piétons sur la partie dépourvue de trottoir.

Cette augmentation est due en partie à l'attractivité de la rue du Buron pour rejoindre l'autoroute. Nous pouvons imaginer que le problème sera amplifié dès que la rue de l'Industrie sera mise en double sens avec pour conséquence une augmentation insupportable de la circulation sur la rue du Buron.


Nous nous opposons donc formellement à la mise en double sens de la rue de l'Industrie tant que la rue du Buron n'aura pas été sécurisée et tant que les mesures supplémentaires pour limiter l'augmentation du transit n'auront pas été mises en place.

Nous vous demandons donc de :

1. Sécuriser la rue du Buron dans un premier temps
2. Prendre les mesures nécessaires pour limiter l'augmentation du trafic à la rue du Buron
3. **Et ensuite seulement** de permettre l'ouverture du double sens de la rue de l'Industrie

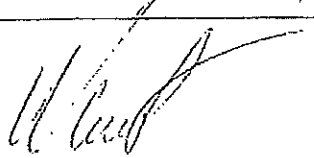
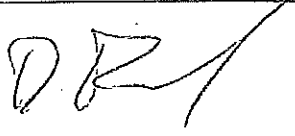
Cette opposition est co-signée par trente-neuf habitants de la rue du Buron.

Dans l'attente de votre réponse, veuillez agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées

  
D.Fracheboud

**Opposition à l'avis d'enquête RC 401 B-P  
Aménagement de la rue de l'Industrie.**


Listes des opposants à ce projet.

Noms	Adresses	Signatures
Weissbrodt Renard	Rue du Baron 22	
Frachon et Domizée	Baron 27	

**Opposition à l'avis d'enquête RC 401 B-P  
Aménagement de la rue de l'Industrie.**

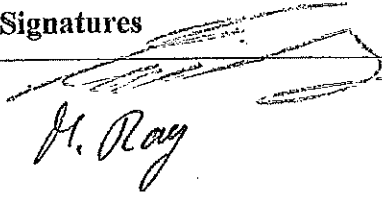
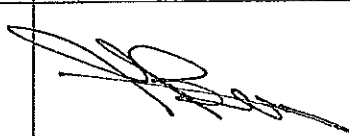
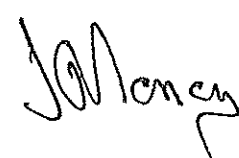
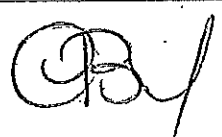
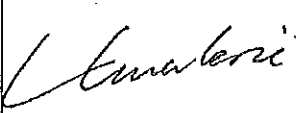
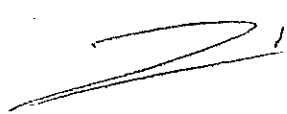
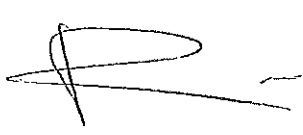
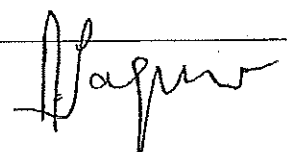
Listes des opposants à ce projet.

Noms	Adresses	Signatures
MOGIS Gilbert Mogis Roselyne C Gui Douk	Buron 7 Yu. Buron 7 Yu. Buron 7	<del>Mogis</del> R Mogis C Guidouk
PRIETO Primitivo	Buron 15	<del>Signature</del>
Mussbaum Gady Mussbaum Stanyclaire Mussbaum Claude	Buron 8 Buron 8 Buron 8	Gy Mussbaum St. Mussbaum Claude
Paul Pommert Etienne Pommert Gaston Pommert	9 rue du Buron 1400 Yverdon	Gaston Signature
Pulvis Mario	Buron 12	Pulvis Signature
Mogis Eva	Buron 7, 1400 Yverdon	Signature
Yotterand Stéphane Weber Roger	Buron 4 Buron 19	Signature Signature
Bloch Georges	Buron 6	Signature

BLANCO Fernando BURON 17 

**Opposition à l'avis d'enquête RC 401 B-P  
Aménagement de la rue de l'Industrie.**

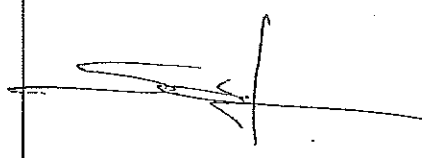
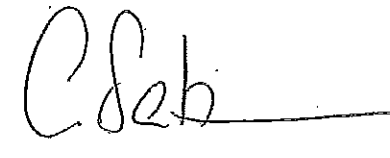

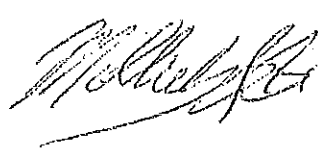
Listes des opposants à ce projet.

Noms	Adresses	Signatures
MARTIN Gilles RAY Madeleine	Buron 7 Buron 16	
Benev Isabelle	Buron 28	
Benev Jean-Philippe	Buron 28	
Bloch Christiane	Buron 6	
Guaterzi Luca	Buron 29	
Guaterzi Giulio	Buron 29	
Guaterzi Valérie	Buron 29	
JACQUIER Marine	Buron 12 bis	




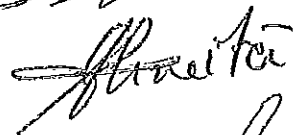

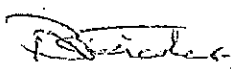
**Opposition à l'avis d'enquête RC 401 B-P**  
**Aménagement de la rue de l'Industrie.**

Listes des opposants à ce projet.

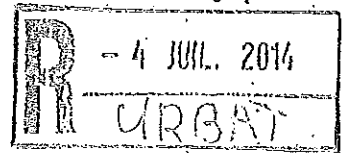
Noms	Adresses	Signatures
Christophe SALZMANN	Buron 20 Verdon.	
Caroline SALZMANN	Buron 20 Verdon	
Chapuis Jean-Pierre	Buron 18	
Malliet Jean-Pierre	Buron 26	

**Opposition à l'avis d'enquête RC 401 B-P  
Aménagement de la rue de l'Industrie.**

Listes des opposants à ce projet.

Noms	Adresses	Signatures
Schneiter Alvin Schneiter François	Buron 2 Buron 2	 
Schneiter Colette Nicole Yvonne	Buron 3 Buron 4	 S. Nicole
Nicole Bernard	Buron 1	
Schneiter Lucette TIMOWALTER	Buron 2 Buron 3	L. Schneiter Timowalter
CHRISTINET FRACHEBOUD Nathalie	Buron 27	M. Christinet Fracheboud

REÇU - 7 JUIL. 2014



RECOMMANDE

Marie-Louise Sauterel  
 Marie-Claire Sauterel  
 Romain Sauterel  
 Av. Haldimand 36  
 1400 Yverdon-les-Bains

Copie : Municipalité  
 STE  
 CEH

Greffe communal d'Yverdon  
 Hôtel de ville  
 Place Pestalozzi  
 1400 Yverdon-les-Bains

Yverdon, le 3 juillet 2014

Enquête publique relative à l'aménagement de la rue de l'Industrie RC-401 B-P

Mesdames et Messieurs les Conseillers municipaux,

Dans le délai d'enquête arrivant à échéance le 6 juillet 2014, nous vous adressons les observations et l'opposition suivantes :

1.- Situation et préoccupations des opposants

Selon procuration en annexe, Marie-Claire et Romain Sauterel donnent pouvoir à leur mère Marie-Louise Sauterel de les représenter dans la présente cause. Nous sommes tous trois copropriétaires de l'immeuble sis à l'avenue Haldimand 36. Sur cette parcelle est édifiée une maison d'habitation construite en 1914 dans laquelle résident notamment Marie-Louise Sauterel et sa fille Marie-Claire Sauterel, ainsi que les enfants de celle-ci. Cette maison désignée par le n° 1002 sur l'annexe 1 du dossier d'enquête est située à courte distance du giratoire distribuant la circulation au croisement de l'avenue Haldimand avec l'axe rue Cordey - rue de l'Industrie.

Nous subissons déjà de plein fouet les désagréments causés par l'augmentation du trafic automobile à l'avenue Haldimand et à la rue Cordey liée notamment à l'explosion de la population ces dernières années : bruit envahissant, continu aux heures de pointe, pollution de l'air, trépidations et encombrement des accès routiers. Il est prévisible que les projets communaux visant à implanter de nouveaux quartiers d'habitation en ville, notamment entre la gare et le lac, et la construction du nouveau quartier St-Roch-Industrie renforceront encore ces effets néfastes.

Le projet de réaménagement de la rue de l'Industrie consiste à l'élargir de manière à l'affecter à la circulation dans les deux sens comme route cantonale en traversée et à l'ouvrir au passage des véhicules lourds dans l'objectif d'en faire un axe principal de circulation débouchant sur l'avenue des Sports au Nord de la ville et d'y reporter une part, voire la totalité, du trafic actuel de la rue de l'Ancien-Stand. Il en découlera inmanquablement une intensification significative des nuisances pour les bordiers de l'avenue Haldimand, plus particulièrement à proximité du giratoire sur lequel débouche la rue de l'Industrie.

Comme principe général régissant l'aménagement, l'art. 3 al. 2 let b LAT énonce notamment qu'il convient de préserver autant que possible les lieux d'habitation des atteintes nuisibles ou incommodantes, telles que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations. De plus, selon le principe de proportionnalité énoncé à l'art. 4 LATC, lorsque plusieurs mesures permettent d'atteindre l'objectif visé, l'autorité applique celle qui lèse le moins les intéressés. Or, le projet ne prend aucunement en considération notre situation, les nuisances qu'il engendre pour nous et, partant, ne propose aucune mesure visant à les supprimer ou à les atténuer.

## 2.- Défaut de conformité aux principes directeurs en matière de circulation

Les plans directeurs ont force obligatoire pour les autorités (art. 9 LAT). Ces plans fixent les grandes lignes des objectifs à atteindre (art. 25 LATC). Ils servent de référence et d'instrument de travail pour les autorités (art. 31 LATC), notamment sur le plan communal en matière de réseaux et de voies de communication (art. 36 LATC).

Le Dossier directeur de la Ville d'Yverdon-les-Bains approuvé par le Conseil d'Etat le 28 mai 1997 qualifie la rue de l'Ancien-Stand et la rue des Pêcheurs de « prolongement urbain principal branché sur le cœur du centre-ville et bénéficiant directement de l'interface principal ». Le schéma directeur attribue à la distribution principale (élément de dérivation des transports individuels destiné à décharger le centre-ville) tant la rue de l'Ancien-Stand que la rue de l'Industrie. Or, le projet ici contesté consiste, en matière de circulation automobile, à retirer à la rue de l'Ancien-Stand sa fonction de distribution principale pour reporter celle-ci sur la rue de l'Industrie et imposer ainsi à cette rue une distribution doublement principale !

Le Plan directeur des transports comporte à son chiffre 3.1 « La hiérarchie du réseau routier » le passage suivant :



*Parmi les éléments structurants du Plan directeur des circulations, il faut mentionner:*

- \* la réalisation de la Collectrice-Sud;*
- \* la réalisation de la "Liaison-Est", dont le rôle est d'assurer l'accessibilité aux zones à potentiel d'urbanisation (Villette,...), de soulager le secteur Bains / Cordey / Quatre-Marronniers du trafic automobile (volonté urbanistique de "protéger" la zone de tourisme et de thermalisme de la Ville) et de garantir la desserte du secteur situé entre la Gare CFF et le lac (plans de quartier à l'échelle regroupant de l'habitat, des postes de travail, des commerces,...);*
- \* la définition d'un réseau distributeur permettant d'envisager des diminutions sensibles de trafic dans le secteur du centre-ville, grâce à des mesures d'accompagnement apportées sur le réseau routier (exploitation et aménagement).*

Il en résulte notamment que l'objectif de soulager le secteur Bains / Cordey / Quatre-Marronniers du trafic automobile était déjà perçu comme une nécessité lors de l'adoption du plan directeur et qu'il imposait de réaliser une « Liaison-Est ». Loin de diminuer, cette exigence s'est bien évidemment accrue ces dernières années avec l'accroissement de la population et des besoins supplémentaires en trafic motorisé qui en découle. La tendance de ces prochaines années va dans le même sens. L'aménagement contesté, loin de s'inscrire dans l'objectif de réduction ou de délestage de l'axe considéré, prolongé de l'avenue Haldimand, consacre une augmentation sensible du trafic automobile. Avant d'autoriser le cas échéant cet aménagement, il est impératif de procéder à une étude générale et actualisée du trafic dans cette partie de la ville intégrant des prévisions claires et de prendre des mesures concrètes de réduction ou de déviation du trafic, conformément aux principes directeurs adoptés.

### 3.- Trépidations

Construite en 1914, la maison des opposants est donc centenaire. Le sol qui la supporte est composée d'une mince couche de 50 à 60 cm de terre végétale, puis de sable. Cet édifice présente des fissures à plusieurs endroits de ses planchers, révélatrices de sa fragilité et de sa sensibilité aux vibrations ainsi qu'aux mouvements de son soubassement.

Ouvrir la rue de l'Industrie au trafic des véhicules lourds revient bien évidemment à augmenter la circulation de tels véhicules dans les deux sens à l'avenue Haldimand au droit de notre habitation.

Or, en dépit du principe général de la LAT visant à préserver les habitations des atteintes incommodantes que sont les trépidations, le projet ne comporte pas une ligne sur ce thème et n'évoque donc ni étude à ce sujet ni a fortiori de mesures pour y remédier. Il s'agit là d'une lacune qu'il importe de combler préalablement à l'entrée en matière sur l'aménagement routier projeté.

#### 4.- Pollution de l'air

Le même grief d'absence d'étude et de mesures de protection dans le projet mis à l'enquête est formé au sujet de la pollution de l'air, soumise à des limites légales notamment par les art. 18 et 19 OPAIR, qui résultera de l'accroissement du trafic, en particulier le trafic lourd mû par des moteurs Diesel. Cette pollution sera encore intensifiée par les émissions des moteurs tournant à l'arrêt à l'occasion des bouchons qui se forment déjà quotidiennement aux heures de pointe sur l'avenue Haldimand et la rue Cordey.

#### 5.- Bruit

La lutte contre le bruit fait l'objet du chapitre 5 (établi par le mandataire Triform SA) du dossier d'enquête. En introduction, on y mentionne un état de référence pour l'assainissement qui ressortirait d'une étude générale en cours consacrée à l'assainissement du bruit routier sur le territoire communal, mais sans en communiquer les données et les bases précises, en particulier les chiffres du trafic pris en considération. On se borne à cet égard à renvoyer au trafic futur déterminé dans le projet AggloY alors même que ces données datent déjà. Plus loin, l'évolution du trafic à la rue de l'Industrie est ainsi purement et simplement renvoyée à AggloY, soit si on comprend bien au report du trafic résultant de la fermeture de la rue de l'Ancien-Stand à la circulation, sans intégrer d'autres facteurs d'augmentation, ce que le dossier d'enquête qualifie lui-même d'approximation. Cette méthode simplificatrice est contestable dans la mesure où elle ne recherche pas à établir et prévoir la réalité fine du trafic, soit de disposer de données aussi fiables que possible pour cibler les mesures adéquates à prendre ou que la réglementation impose.

Dans la section 5.3 consacrée aux nuisances sonores, le dossier constate que les valeurs limite d'immission sont déjà dépassées à l'état actuel au rond-point pour les bâtiments Cuendet et de l'ancien café du Raisin. On en déduit qu'il en va de même des immeubles situés aux autres extrémités du croisement ou à proximité immédiate.

On constate toutefois que dans le dossier d'enquête l'examen des nuisances sonores est géographiquement limité aux immeubles bordiers de la rue de

l'Industrie et au tronçon de l'avenue des Sports compris entre la rue de l'Ancien-Stand et la rue de l'Industrie, la double mise en sens y provoquant une augmentation sensible du bruit (soit de plus de 1dBA). En revanche, pour une raison non expliquée l'augmentation des nuisances induite par le même phénomène sur le tronçon parallèle de l'avenue Haldimand, plus particulièrement à courte distance du giratoire, est complètement occultée.

Cette inégalité de traitement ne peut être admise. Il importe d'inclure notre immeuble d'habitation dans l'étude du bruit pour vérifier s'il s'impose de lui attribuer des mesures de protection, notamment sous la forme de paroi antibruit ou d'isolation phonique.

#### 6.- Difficultés d'accès

L'adoption du projet se traduira par une intensification du trafic au rond-point de l'intersection rue de l'Industrie, avenue Haldimand, rue Cordey. Les bouchons qui se forment déjà actuellement aux heures de forte circulation n'en seront que plus denses. Pour sortir en véhicule sur l'avenue Haldimand au débouché de la rue Neuve, nous devons tenter de nous glisser dans la colonne de véhicules à droite et emprunter le rond-point. Pour entrer en véhicule depuis le même rond-point nous devons attendre la fin du bouchon ou, si les véhicules prioritaires nous laissent passer, couper leur colonne sans disposer de visibilité avec le risque supplémentaire d'entrer en collision avec les usagers prioritaires de la bande cyclable, la manoeuvre alternative peu respectueuse de l'environnement, car génératrice de circulation motorisée évitable, consistant à emprunter le « bon côté » de l'avenue Haldimand en allant tourner au rond-point du Casino.

#### 7.- Conclusions

On l'aura compris, notre opposition a trait pour l'essentiel au trafic automobile supplémentaire. Nous demandons en substance que notre situation soit prise en compte et que les nuisances à redouter soient soigneusement évaluées et que, si le projet est maintenu, des améliorations concrètes de lutte contre le bruit, la pollution, les trépidations et la garantie des accès ou, en cas d'impossibilité vérifiée, des mesures compensatoires nous soient accordées. En l'état, nous nous opposons à la réalisation du projet tout en demeurant ouverts à une discussion permettant de concilier les légitimes intérêts publics et privés.

Veillez croire, Mesdames et Messieurs les Conseillers municipaux, à l'assurance de mes sentiments distingués.

*M. Sauterel*

Pour les opposants : Marie-Louise Sauterel

Procuration

Marie-Claire Sauterel, née le 24 juillet 1961, domiciliée av. Haldimand 36 à 1400 Yverdon, fille et héritière légale de feu Léon Sauterel,

et

Romain Sauterel, né le 1<sup>er</sup> avril 1963, domicilié av. Maria-Belgia 1 à 1006 Lausanne, fils et héritier légal de feu Léon Sauterel,

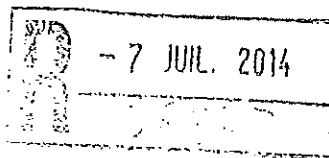
donnent par la présente procuration à leur mère Marie-Louise Sauterel pour agir en leurs noms dans le cadre de l'enquête publique relative à l'aménagement de la rue de l'Industrie RC-401 B-P.

Yverdon, le 27 juin 2014

Marie-Claire Sauterel : *M. C. Sauterel*

Romain Sauterel : *R. Sauterel*

Pierrette ROULET-GRIN  
 Av. Quatre-Marronniers 28  
 1400 Yverdon-les-Bains  
 Tél. 079 213 26 68  
 Courriel : p.roulet-grin@bluewin.ch



M. Roulet-Grin  
 Mobilité  
 Municipalité

**RECOMMANDE**

Municipalité d'Yverdon-les-Bains  
 Par le Greffe municipal  
 Place Pestalozzi  
 1400 Yverdon-les-Bains

Yverdon-les-Bains, le 4 juillet 2014

**OPPOSITION – Dossier « AMENAGEMENT DE LA RUE DE L'INDUSTRIE »**

Mis à l'enquête du 7.6.au 6.7.14

Madame, Monsieur,

Par la présente, je m'oppose au projet précité, constatant que dans l'aménagement mis à l'enquête la sécurité des cyclistes sur le tracé à réaménager entre av. Haldimand et av. des Sports – plus précisément sous les voies CFF – n'est pas réalisée.

**Les faits :**

- Par le préavis 08.24 du 22.5.08 accordant 3,7 mio.de fr à la Municipalité pour mettre en oeuvre la *Convention du projet d'agglomération yverdonnoise AGGLO-Y du 21.12.2007* - plus précisément dans la « *Feuille de route pour la Commune d'Yverdon-les-Bains – Mesures infrastructurelles – chiffre 9* » - qui fait partie intégrante de ce préavis - la Municipalité s'est engagée - **entre 2008 et 2011 - à réouvrir le passage St-Roch passant sous les voies CFF.** Six ans plus tard, cette réouverture facilitant le transit piétons-cyclistes entre ville et rives du lac n'est toujours pas réalisée.
- Par le préavis 10.53 du 21.12.10 - accepté par le CC le 7 avril 2011- la Municipalité a reçu mandat de réaliser un **chemin « mobilité douce »** utile aux piétons et cyclistes **le long du Buron, entre Av.Haldimand et rue des Iris.**
- A ce jour, les travaux n'ont même pas débuté, ni pour l'un, ni pour l'autre de ces aménagements.

**Conclusion**

- Les deux projets précités doivent être réalisés avant la mise en oeuvre du réaménagement de la rue de l'Industrie. La présente opposition pourra être retirée aussitôt que **les deux mesures infrastructurelles citées plus haut auront été réalisées,** l'une et l'autre assurant – **en site propre** – une circulation sécurisée des cyclistes de chaque côté du nouveau quartier à construire.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, mes meilleures salutations.

  
 P. Roulet-Grin