

**PREAVIS AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS**

*concernant*

*une demande de crédit d'investissement de CHF 790'000.- pour les études d'avant-projet des mesures nécessaires à la mise en place du Plan directeur des circulations, la réponse à la motion de M. le Conseiller communal Jean-François Chouet du 2 juillet 1987 relative à un pont routier sur la Thièle,*

*la réponse à la motion de Mme la Conseillère communale Anne Giroud du 2 mai 1991 « Sécurité sur les routes » et*

*la réponse à la motion de Mme la Conseillère communale Silvia Giorgiatti du 31 mai 2007 « Rues à grand trafic vivables et sécurisées »*

Monsieur le Président,  
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

**Préambule**

L'élaboration du Plan directeur des circulations (ci-après PCir) consiste en la mise en place d'une vision stratégique pour la gestion des circulations en ville d'Yverdon-les-Bains avec le nouvel Axe principal d'agglomération et les grands projets en cours (parking de la Place d'Armes, nouvelles affectations du secteur Gare-Lac, etc.). Cette vision complète et précise, à l'échelle de la ville d'Yverdon-les-Bains, le concept de transports individuels motorisés TIM AggloY 2015, validé à l'échelon de l'agglomération en 2015.

Pour assurer le fonctionnement du réseau routier avec le nouvel Axe principal d'agglomération, différents secteurs/carrefours avaient été identifiés stratégiquement sur la base des constats du Concept TIM AggloY 2015 (cf. figure 1 ci-dessous), en marge du lancement des études du plan directeur (cf. préavis PR 16.35PR concernant l'octroi d'un crédit d'études de CHF 360'000.- pour le lancement des études d'avant-projet d'un Plan directeur des circulations, accepté par le Conseil communal le 2 février 2017).

Le plan directeur des circulations a dès lors étudié, jusqu'au stade de l'étude préliminaire au sens de la norme SIA 103, chaque secteur d'un point de vue « mobilité » et « paysager ». Ces analyses locales ont été réalisées en marge du développement de la stratégie, à l'échelle de la ville, qui devait confirmer les principes de gestion des circulations déjà partiellement réfléchis dans le concept TIM AggloY 2015.

C'est sur ces bases cohérentes, tenant compte de tous les grands projets en cours en ville, qu'ont été définies les mesures à prévoir ces prochaines années pour assurer le fonctionnement global des réseaux de transport et pour protéger les riverains des nuisances générées par la densification projetée de la ville.

A ce jour, le rapport technique final du Plan directeur des circulations n'est toutefois pas encore finalisé. Il s'avère en effet que plusieurs conclusions de ce rapport dépendront étroitement de

choix, notamment en matière d'aménagement, qui doivent encore être faits dans le cadre de certains avant-projets à lancer une fois l'obtention du crédit d'étude demandé dans le présent préavis.

C'est la raison pour laquelle ce préavis présente en détail les aspects stratégiques arrêtés par la Municipalité à ce jour, ainsi que les principales mesures à prévoir ces prochaines années pour réussir la mise en place cette stratégie de gestion du trafic. La plupart des mesures présentées ci-après feront l'objet d'un préavis séparé, du fait de la nécessité d'obtenir un crédit de réalisation et/ou de faire adopter par le Conseil communal un projet routier, en application de la loi sur les routes.

Ce préavis traite également les réponses aux motions de M. le Conseiller communal Jean-François Chouet, du 2 juillet 1987 relative à un pont sur la Thièle, celle de Mme la Conseillère communale Anne Giroud du 2 mai 1991 « Sécurité sur les routes » et celle de Mme la Conseillère communale Silvia Giorgiatti du 31 mai 2007 « Rues à grand trafic vivables et sécurisées ».

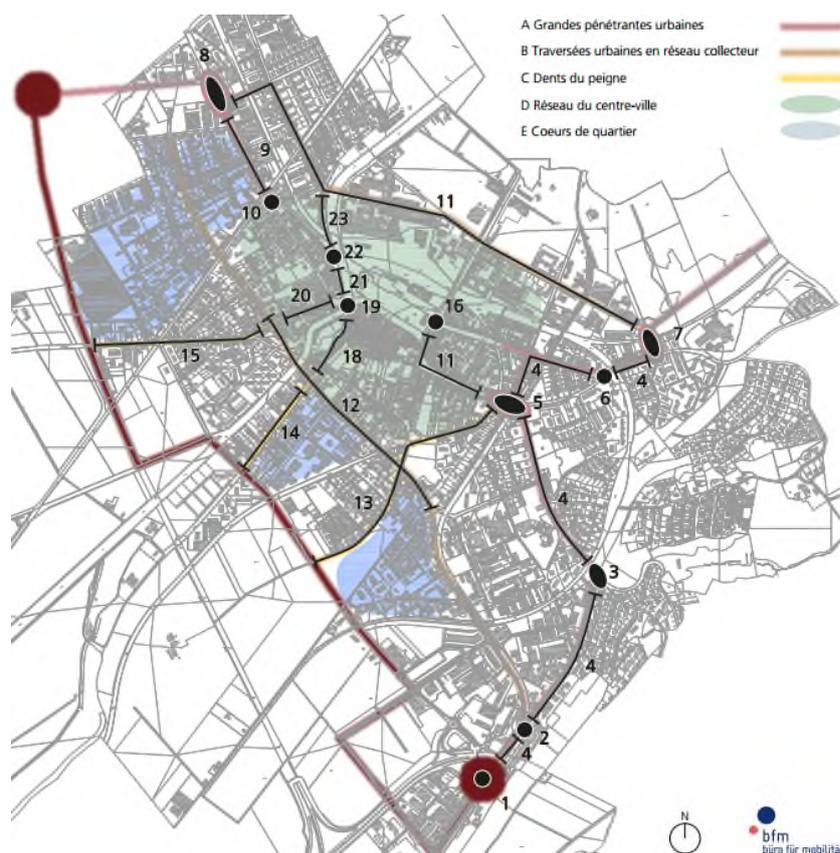


Figure 1 : 23 secteurs identifiés au lancement de l'étude

## Rappel des bases et objectifs du Plan directeur des circulations

Les documents de planification suivants ont servi de base à l'élaboration du Plan directeur des circulations de la Ville d'Yverdon-les-Bains:

- Concept TIM AggloY 2015, validé en 2015 par le COPIL AggloY ;
- Plan directeur de la mobilité douce, (cf. préavis PR19.20PR concernant une demande de crédit d'investissement de CHF 470'000.- pour la mise en place des premières mesures du plan directeur de la mobilité douce, accepté par le Conseil communal le 3 octobre 2019) ;
- Concept de transports publics 2019-2030 AggloY, lequel sera complété en 2020 par le Plan directeur des transports publics (cf. préavis PR 20.02PR concernant une demande de crédit d'étude de CHF 100'000.- pour établir un plan directeur des transports publics et l'adoption de la réponse à la motion du 5 novembre 2009 de M. le Conseiller communal Vassilis Venizelos « Pour une offre en transports publics attractive », accepté par le Conseil communal le 5 mars 2020).

Les objectifs définis pour la gestion des circulations s'inscrivent dans le développement du Plan directeur communal, proposant une urbanisation diversifiée et un système de transport multimodal. Ils se déclinent de la manière suivante :

- Hiérarchiser le réseau routier communal et définir des principes d'aménagement liés à chaque niveau hiérarchique, dans le but d'assurer la cohérence des aménagements routiers à l'échelle de la ville ;
- Assurer l'accessibilité au centre-ville et dans les quartiers résidentiels ;
- Optimiser la distribution des charges de trafic sur le réseau routier, dans le but de limiter la congestion des réseaux de transports et permettre, à terme, le développement de nouvelles zones habitées, respectivement favoriser la progression des autres modes de transports.
- Protéger les quartiers résidentiels, le centre-ville et les rues fréquentées des nuisances générées par le trafic automobile.

## Présentation du Plan directeur des Circulations

Le Plan directeur des circulations est constitué de plusieurs volets :



### Volet 1 : Définition de la stratégie de gestion des circulations à l'échelle de la ville

La gestion des circulations à l'échelle de la commune a été analysée en tenant compte de la construction de l'Axe principal d'agglomération, du parking de la Place d'Armes et des nombreux quartiers d'habitation projetés en ville. Une attention particulière a été portée sur le fonctionnement du secteur du Pont de Gleyres, lequel représente un secteur clé pour protéger le centre-ville et assurer son accessibilité.

Concrètement, l'élaboration de la stratégie de gestion du trafic a consisté à définir :

1. les principes d'accessibilité aux différents secteurs de la ville et la gestion des trafics de transit ;
2. les carrefours clés sur lesquels le « contrôle » des flux est nécessaire pour orienter les usagers sur les « bons » axes routiers ;
3. la hiérarchie du réseau (axe principal, axe collecteur, axe de desserte), définissant le rôle de chaque rue ;
4. le concept d'aménagement, définissant la typologie d'aménagement à prévoir en fonction de la hiérarchie.

#### Volet 2 : Définition des mesures pour la mise en place du plan directeur

Ce volet a consisté en l'analyse détaillée de chaque secteur (rue, carrefour, quartier, etc.) directement impacté par un changement lié à la mise en place de la nouvelle stratégie de gestion du trafic retenue.

Chaque secteur a fait l'objet d'une étude de faisabilité pour :

- 1) définir le fonctionnement des mobilités à privilégier (p. ex. mise en sens unique, modification de la programmation des feux, etc.) ;
- 2) identifier le potentiel en matière de réaménagement ;
- 3) évaluer les synergies possibles avec des projets connexes (notamment projet d'assainissement de réseaux souterrains, projets de densification d'habitat, etc.).

#### Volet 3 : Priorisation des mesures

Sous l'angle de différents critères (voir ci-après), les mesures à prévoir pour assurer le fonctionnement du réseau de transport ont été priorisées. Pour ce faire, les mesures envisagées dans le cadre du Plan directeur des circulations ont été croisées avec les planifications existantes dans différents domaines (énergie, assainissement, urbanisme, développement immobilier, etc.).

Cette priorisation permet d'ordonner les différentes mesures dans le temps, notamment pour anticiper les études nécessaires à leur développement et assurer une planification

### **Volet 1 : Stratégie de gestion des circulations du trafic individuel motorisé (TIM)**

#### **Accessibilité générale, gestion des trafics et carrefours clés**

Pour rendre le principe de la hiérarchie et du concept un peu plus parlant, voici quelques figures et explications illustrant les principes de gestion des circulations TIM retenues par la Municipalité.

Les réseaux de mobilité douce (MD) et de transports publics (TP) font l'objet de plans directeurs séparés. Pour assurer une vision planificatrice cohérente à l'échelle de la ville, la vision présentée ci-dessous a bien entendu été vérifiée sur la base de ces planifications.

#### ***Une accessibilité maximale par les axes principaux***

L'accès au centre-ville et aux futurs plans de quartier (notamment Gare-Lac) a été réfléchi pour optimiser l'usage de l'Axe principal d'agglomération (APA), sans pour autant le rendre exclusif. L'objectif est d'équilibrer les charges de trafic d'accès au centre-ville sur les axes principaux.

Le schéma ci-dessous résume la vision retenue pour l'accessibilité au centre-ville, aux futurs quartiers Gare-Lac et de manière plus générale, aux quartiers d'habitation.

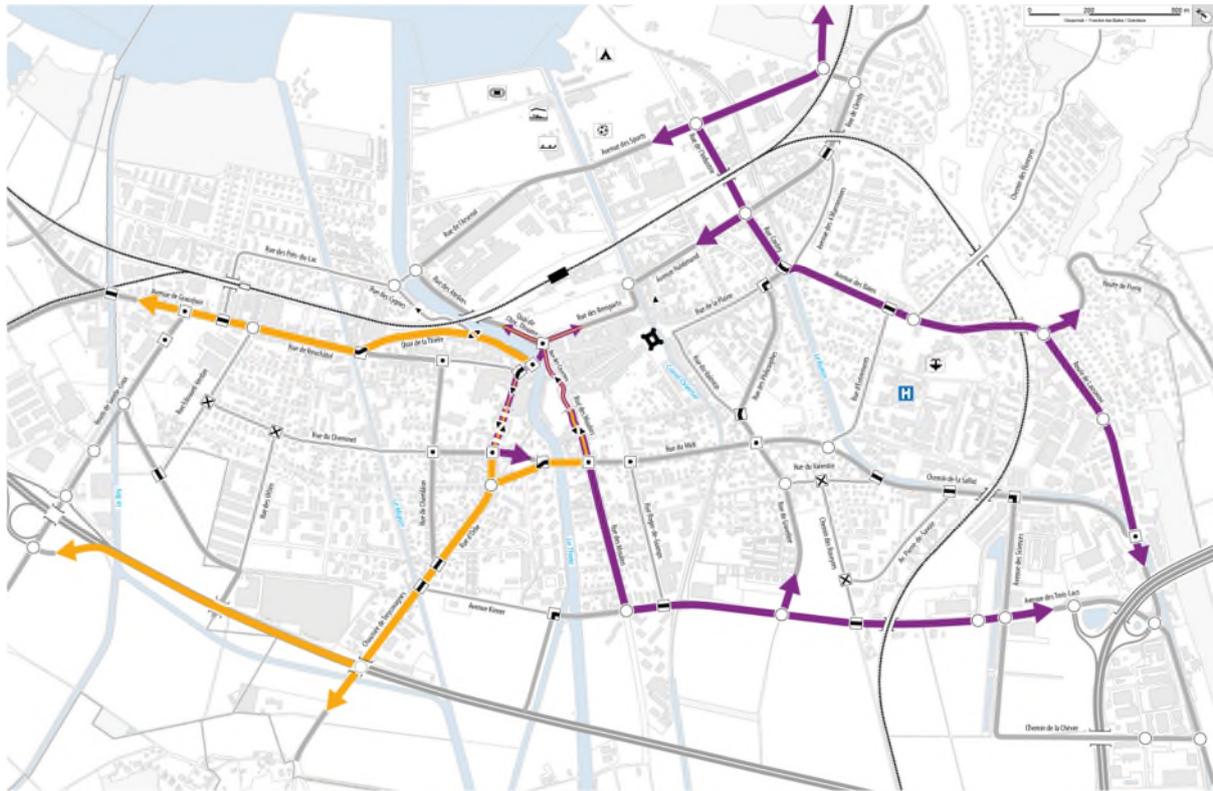


Figure 2 : Principales directions pour l'accès au centre-ville et quartiers depuis les entrées/sorties de ville

L'axe Route de Lausanne-Av. des Bains restera un axe d'entrée de ville fortement fréquenté, notamment pour desservir les futurs quartiers dans le secteur de Gare-Lac. Il sera néanmoins déchargé d'une partie de son trafic actuel grâce à la mise en service de l'APA. Le trafic accédant actuellement au centre-ville par la rue du Midi sera également redirigé vers l'APA.

Depuis l'ouest de la ville, l'accessibilité se fera également au moyen de deux axes principaux, l'Av. de Grandson et l'APA-Ouest. La configuration géographique est telle que l'Av. de Grandson desservira plus naturellement les communes situées au nord-ouest de l'agglomération (Grandson, Valeyres, etc.), alors que l'APA-Ouest devra reprendre la grande majorité du trafic en provenance de l'A5 et de la route de Sainte-Croix. Cette configuration devrait permettre de soulager les rues de desserte (en vert ci-dessous) des quartiers Prés-du-Lac et St-Georges/Cheminet, à caractère résidentiel.

### **Un trafic de transit dirigé et contrôlé**

L'automobiliste « en transit » est un usager qui ne trouve ni sa destination, ni son origine dans la zone étudiée.

Pour faciliter les réflexions, deux types de trafic de transit ont été identifiés. Leur traitement diffère.

- i. Trafic de transit inter-quartiers (p. ex. un trajet Rue de Chamblon – Av. des Bains)
- ii. Trafic de transit hors Yverdon-les-Bains (p. ex. un trajet Montagny – Yvonand).

*Traitement du trafic de transit inter-quartiers :*

Ce type de trafic est très important en ville à ce jour. Par exemple, les études origine-destination récemment réalisées au centre-ville montrent que ce trafic « interne à la ville » représente 25% du trafic total circulant dans ce secteur. Cette proportion est probablement supérieure sur les autres axes, encore plus destinés, par leur situation géographique, à accueillir un trafic dit de « transit ».

Au vu des objectifs fixés, notamment la protection du centre-ville, le trafic de transit entre les quartiers de la ville devra être dans toute la mesure du possible dirigé, notamment par des mesures adéquates aux carrefours, sur les axes parallèles que sont l'Av. des Sports, la rue du Midi et l'APA. Ces mesures permettront le développement des projets déjà annoncés sur la rue des Remparts, notamment la mise en zone de rencontre (20 km/h) de cette rue.

La figure ci-dessous illustre le principe retenu pour la gestion du trafic de transit inter-quartiers :

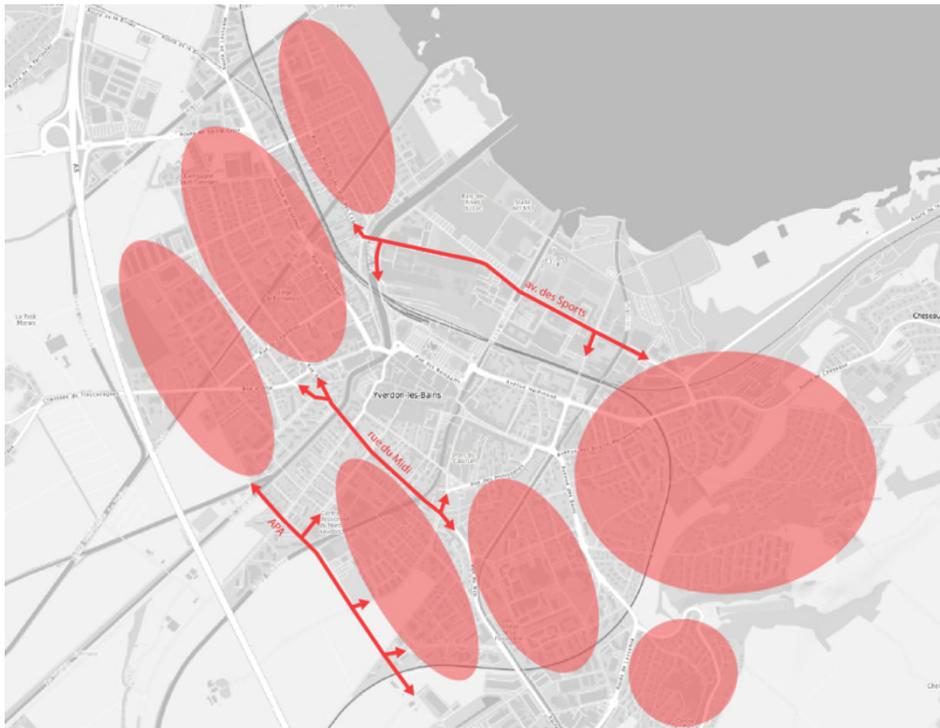


Figure 3 : Gestion des flux de transit pour soulager le centre-ville

Selon les études de trafic réalisées à ce jour, notamment la campagne de relevés des origines et destinations réalisée au centre-ville durant l'automne 2019, les charges de trafic ne devraient pas ou peu augmenter sur la rue du Midi. Il s'avère en effet qu'une bonne partie du trafic actuel circulant sur cet axe sera reporté sur l'APA dès son ouverture. La rue du Midi pourra alors, par effet domino, reprendre une partie du trafic de transit de la rue des Remparts.

Il ne s'agit pas de surcharger cet axe au caractère très urbain, relativement étroit et à la situation très centrale, comportant un grand nombre de points de croisements (aux carrefours) avec des axes également bien fréquentés (notamment rue d'Orbe, rue des Moulins, rue Graveline, etc.), mais au contraire d'aboutir à un bilan neutre en termes de charges de trafic.

L'axe rue de l'Arsenal-Av. Sports et l'APA reprendront quant à eux un trafic plus conséquent, en adéquation avec leurs aménagements actuels et/ou projetés.

Il est évident que cette volonté de protéger le centre-ville induira un changement dans les pratiques des automobilistes. Toutefois, au vu de la taille relativement réduite du territoire, les nouveaux itinéraires à suivre pour traverser la ville d'est en ouest ne généreront que de très

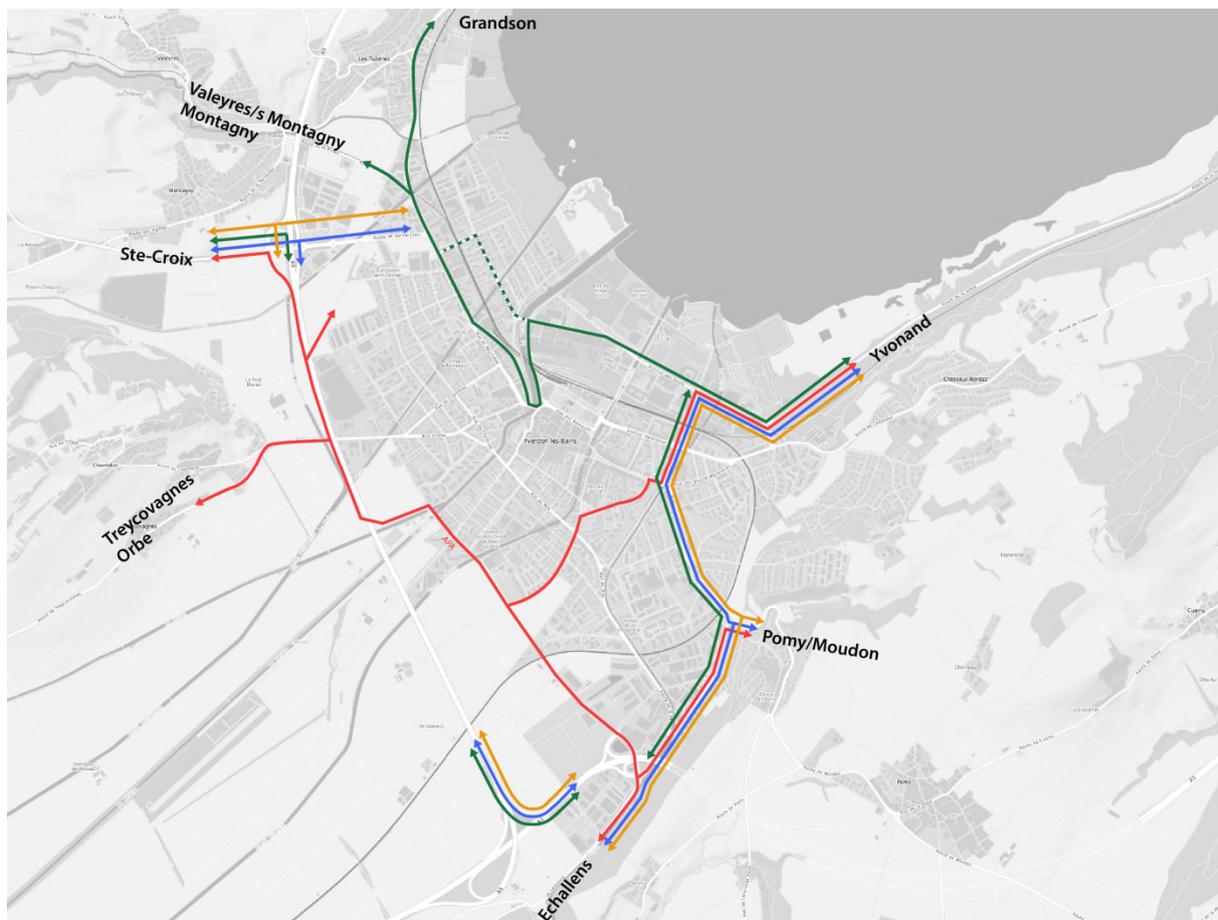
faibles détours. Une bonne signalisation ainsi qu'une stratégie de régulation cohérente à l'échelle de la ville seront des éléments primordiaux pour « guider » efficacement les usagers.

#### *Traitement du trafic de transit hors Yverdon-les-Bains :*

Ce type de trafic de transit, sur les axes routiers à l'intérieur de la ville, est faible. Les études récemment réalisées chiffrent ce trafic à moins de 10% du trafic total.

Une grande partie des usagers effectuant des trajets entre les communes situées à l'ouest de l'agglomération (Grandson/Montagny, etc.) empruntent déjà l'autoroute pour leurs trajets vers le sud/est (Echallens, Pomy, Thierrens, etc.). La mise en service de l'Axe principal d'agglomération permettra de reprendre, le cas échéant, ces trajets.

Le trafic qui trouve son origine ou sa destination à Yvonand/Cheyres et sur les villages qui surplombent cette commune est une exception. Il s'avère en effet que l'accès à ces localités depuis le sud/ouest, se fait presque totalement à travers le réseau routier yverdonnois. Le réseau routier tel qu'il est pensé par le Plan directeur des circulations assurera l'accès à ces localités par les routes principales, notamment les axes de l'Av. des Sports, Midi-Philosophes, APA-Graveline et Bains/Industrie.



*Figure 4: Illustration du principe de traitement du trafic de transit hors Yverdon (ou externe)*

Avec le nouveau schéma de circulation retenu, peu de changements auront lieu quant au fonctionnement de ce type de trafic. L'APA soulagera toutefois la rue du Midi, qui reprend à ce jour une très grande partie du trafic identifié en rouge ci-dessus. L'usage de l'autoroute A5, plutôt que la traversée du centre-ville, devra aussi entrer dans les habitudes des usagers effectuant des trajets Est-Nord (p. ex. Pomy-Grandson).

### **Un contrôle du trafic aux carrefours clés**

Plusieurs carrefours représentent des points clés pour la gestion du trafic. Ils seront traités spécifiquement, tenant compte d'une stratégie de gestion du trafic globale à l'échelle de la ville. Autrement dit, leur programmation sera adaptée à leur rôle pour le fonctionnement du réseau.

Par exemple, le carrefour Midi-Moulins devra assurer à la fois l'accessibilité au centre-ville (axe Nord-Sud) et la fluidité des charges de trafic de transit évitant le centre-ville (axe Est-Ouest). Dans le même ordre d'idées, les carrefours Ch. de la Sallaz- Rte de Lausanne et Av. de Ste-Croix/Av. de Grandson devront permettre de contrôler les entrées en ville et encourager, de façon calculée, les usagers à utiliser l'Axe principal d'agglomération (cf. figures 4 et 5). Enfin, le carrefour Gleyres/Ancienne-Douane/Remparts aura pour objectif de protéger le centre-ville et ainsi de diriger le flux de transit au centre-ville via les rues parallèles (Av. des Sports/rue du Midi), sans pour autant réduire l'accessibilité au parking central.

La figure ci-dessous résume les carrefours clés pour la gestion du trafic futur à Yverdon-les-Bains. Une attention particulière devra être accordée à leur conception et à leur éventuelle programmation (s'ils sont équipés d'un système de feux), afin d'assurer le fonctionnement global de toute l'infrastructure routière.

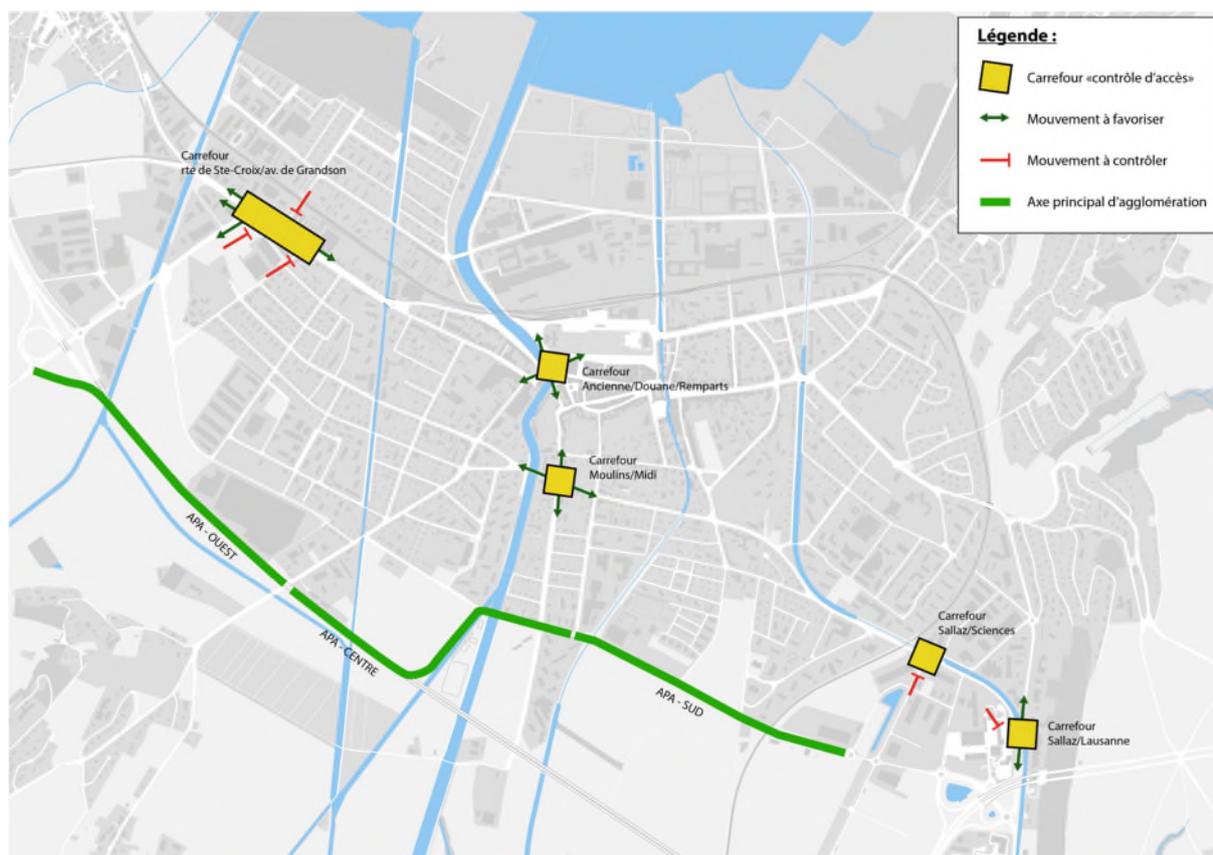


Figure 5 : Carrefours clés identifiés pour la gestion des circulations à l'échelle de la ville

### **Hiérarchie routière**

La hiérarchie d'un réseau routier a pour but de définir la fonction de chaque tronçon du réseau de voirie. Elle définit aussi, par le concept d'aménagement (cf. ci-après), les conditions et contraintes d'aménagement et d'exploitation à assurer pour garantir le bon fonctionnement

des circulations. Par exemple, une rue de desserte ne sera pas aménagée comme un tronçon routier ayant vocation à accéder aux jonctions autoroutières.

Dans le cas présent, cette hiérarchie et la fonction des axes qui en découle, conduit à définir quatre types d'axes:

1. le réseau principal d'agglomération (en rouge), qui a pour objectif de recueillir et écouler les flux de transit, permettre l'accessibilité rapide aux jonctions autoroutières;
2. le réseau collecteur d'agglomération (en bleu), qui distribue le trafic d'échange de la ville (trafic généré par celle-ci), et qui assure de collecter le trafic des quartiers et d'en assurer la distribution à travers la ville;
3. le réseau de desserte principale (en vert), qui assure la desserte des quartiers à partir du réseau principal ou collecteur,
4. le réseau de desserte secondaire (en blanc/transparent) qui assure la desserte fine à l'intérieur des quartiers et joue un rôle important dans la vie de ces derniers.

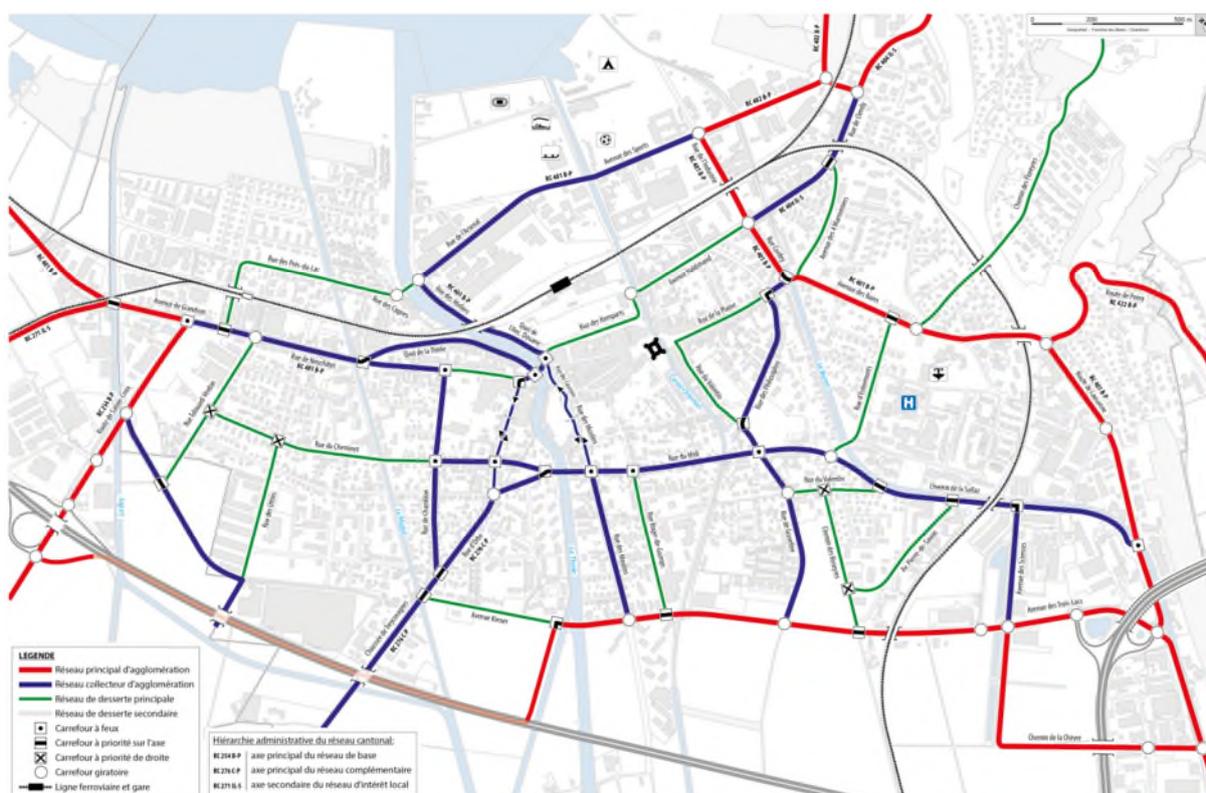


Figure 6 : Hiérarchie du réseau retenue (grand format en annexe)

Bien que la hiérarchie retenue soit en grande partie identique à celle issue du Concept TIM AggloY 2015, trois zones présentent une modification de la fonction de leurs axes.

- *Zone nord Cordey - Industrie – Clendy* : Passage de la rue de l'Industrie en route principale d'agglomération permettant de soulager l'Av. des 4-Marronniers et l'Av. Haldimand/rue de Clendy



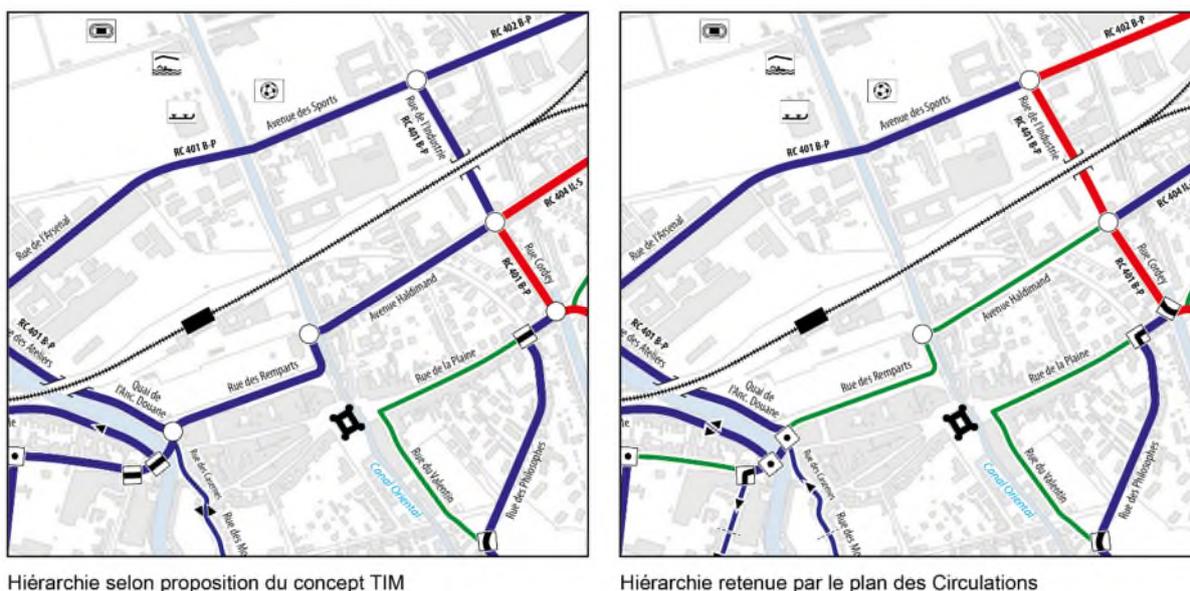


Figure 9 : Modification de la hiérarchie proposée dans le secteur Remparts-Haldimand

### **Concept d'aménagement des rues**

Le « concept d'aménagement » précise les aménagements recommandés pour chaque type d'axe, en fonction de sa hiérarchie. Le but de ces planches est d'assurer une cohérence dans la planification du réseau routier.

Ces diverses préconisations peuvent bien évidemment présenter des exceptions. De ce fait, l'analyse détaillée du contexte local reste un élément de choix prépondérant pour l'aménagement de la voirie. Ces fiches n'ont pas de caractère contraignant pour le planificateur.

Le concept d'aménagement figurant dans le Plan directeur des mobilités douces détaille, plus finement, les différents aménagements possibles et recommandés pour les modes doux. Il doit être considéré à même niveau lors de la conception des infrastructures, et doit compléter le concept d'aménagement proposé par le Plan directeur des circulations.

Les fiches de recommandations établies pour chaque type hiérarchique figurent en annexe 1 de ce préavis, pour information.

### **Volet 2 : Mesures**

Les nombreuses mesures nécessaires à la mise en place de la vision stratégique sont classées en trois catégories.

- 1) Mesures nécessaires à une gestion des circulations proactive
- 2) Mesures nécessaires à la protection des riverains
- 3) Mesures de mise en valeur de l'espace public

Mesures nécessaires pour la gestion des circulations à l'échelle de la ville :

- Carrefours Sallaz/Lausanne, Sallaz/Sciences et Sciences/Av. des Trois-Lacs

Les trois carrefours situés en marge de la jonction autoroutière Yverdon-Sud (communément appelée Jonction-Sud) représentent des carrefours clés pour contrôler les circulations en entrée/sortie de ville. Autrement dit, ils devront servir à orienter/contrôler efficacement les flux automobiles circulant sur l'Axe principal d'agglomération, sur l'axe route de Lausanne/Av. des Bains et sur le chemin de la Sallaz. Le traitement de ces carrefours et des mesures adjacentes (p. ex. sécurisation MD, priorisation TP, etc.) fera l'objet d'une procédure de légalisation (d'ici fin 2020) et d'un préavis séparé, si possible d'ici mi-2021. La réalisation de cette mesure est inscrite au Plan des investissements (ligne 6024).

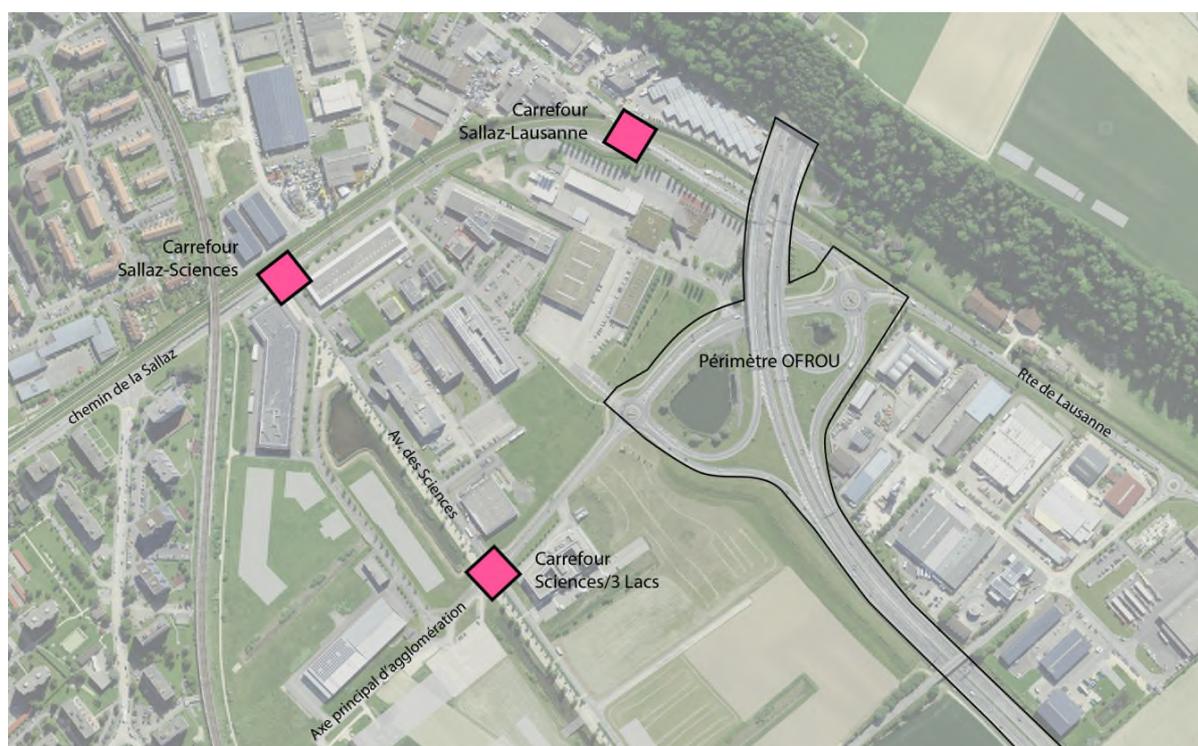


Figure 10 : Secteur de la Jonction-sud – Carrefours clés pour la gestion du trafic au sud de la ville

- Rue des Casernes

Ce secteur est clé pour la gestion des circulations d'accès au centre-ville, dès la mise en service de l'APA. En effet, pour assurer l'attractivité de l'APA, le traitement des rues perpendiculaires accédant directement au centre-ville (dites « dents du peigne ») est primordial. Plusieurs variantes ont été analysées, en tenant compte notamment des recommandations du concept TIM qui laissait ouverte l'option d'une réouverture à double sens de la rue d'Orbe pour soulager la rue des Casernes (cf. ci-dessous).

L'analyse a montré qu'il était recommandé d'assurer l'accès au centre-ville par la rue des Casernes, et la sortie par la rue d'Orbe, notamment pour améliorer le fonctionnement de la place Bel-Air (nœud TP majeur) et du carrefour Ancienne-Douane/Remparts (suppression d'un mouvement gênant). Aussi, cette mesure permet d'éviter la circulation TIM bidirectionnelle dans le passage étroit de la rue des Casernes. Il est ainsi possible de sécuriser

un axe MD principal à moindre frais et de prévoir à terme, dans la prolongation du centre-ville historique, une revalorisation de l'espace public.

La variante proposée dans le concept TIM (voir au centre ci-dessous) n'est pas recommandée, dans la mesure où elle n'apporte aucune plus-value. Au contraire, les charges de trafic augmenteraient de façon significative sur la rue d'Orbe, augmentant les nuisances pour les riverains et perturbant potentiellement le fonctionnement général de la place Bel-Air.

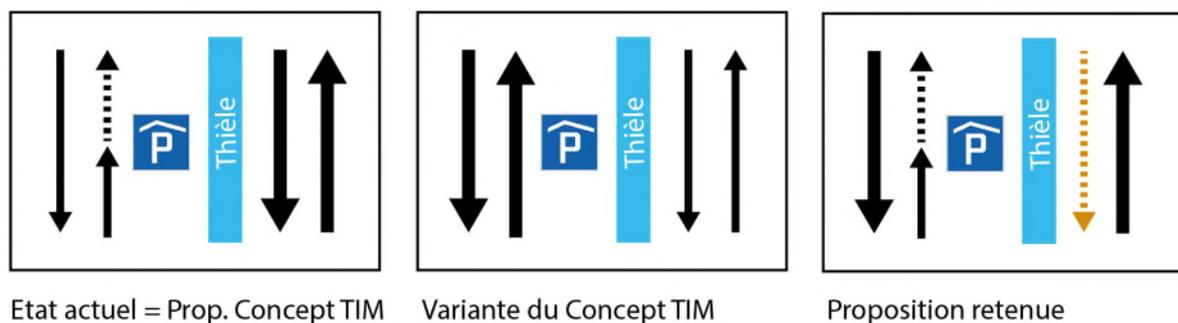


Figure 11 : Schéma des variantes étudiées

En termes de réalisation, la mise en sens unique de la rue des Casernes (avec contre-sens cyclable) est une mesure à réaliser à court terme, car elle facilitera l'exploitation du carrefour Ancienne-Douane-Remparts et améliorera la sécurité pour les modes doux dans le passage resserré des anciennes casernes. La sortie de ville se fera provisoirement par les axes habituels que sont le Quai de la Thièle et l'Av. des Bains, soulageant du même coup la rue du Midi d'un trafic « d'accès au centre-ville » non négligeable.

Le coût de cette mesure est très faible, car la réalisation d'un marquage et la pose d'une signalisation appropriée suffiront pour assurer le sens unique. La légalisation de la signalisation nécessaire à cet égard est prévue en marge du développement du parking de la Place d'Armes, conjointement au traitement du carrefour entre la rue des Remparts et le quai de l'Ancienne-Douane. Ces coûts seront couverts par le budget courant pour la signalisation et le marquage.

- Modification des programmations dans les carrefours à feux et ajustement de la signalétique aux intersections

Avec la mise en service de l'Axe principal d'agglomération, plusieurs carrefours à feux verront les flux principaux changer de provenance. Ainsi, leur programmation devra être actualisée pour éviter des enclonnements non souhaités et assurer la fluidité du trafic. Les carrefours de la rue du Midi et ceux de l'Av. de Grandson sont concernés. La plupart de ces carrefours fait l'objet d'une modernisation (changement des contrôleurs et des boîtes à feux), dans le cadre du renouvellement validé par le Conseil communal le 7 mars 2019 (cf. préavis PR 19.01PR concernant une demande de crédit d'investissement de CHF 700'000.- pour le renouvellement des installations de gestion du trafic (feux de signalisation) aux carrefours « Avenue de Grandson », « Midi/Valentin » et « Neuchâtel/Chamblon »). Cette modernisation est nécessaire pour actualiser les programmations en marge de la mise en service de l'APA.

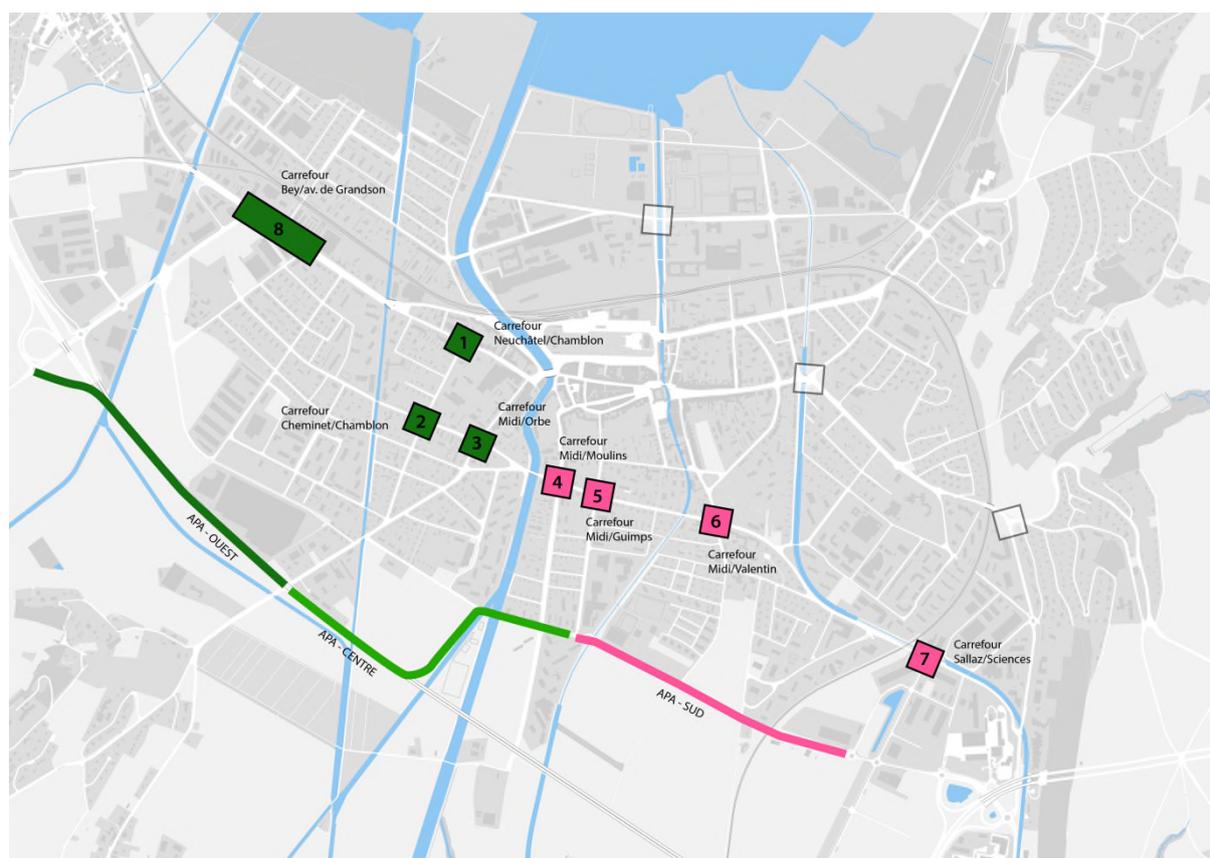


Figure 12 : Carrefours à feux à reprogrammer avec la mise en service de l'Axe principal d'agglomération

Les coûts à consentir pour ces modifications sont dès lors uniquement des coûts d'études portant sur le changement de la programmation des carrefours. Ils sont compris dans la présente demande de crédit.

D'autre part, il s'agira de mettre à jour la signalisation directionnelle, à l'échelle de la ville, pour guider au mieux les automobilistes et assurer des itinéraires continus en directions des principaux points d'intérêts et des principaux villages/villes voisines.

- Quai de la Thièle, rue d'Orbe et carrefours adjacents

La mise à double sens du Quai de la Thièle fait partie des mesures clés pour la gestion des circulations au centre-ville. Cette réorganisation des circulations a un but principal : soulager la rue de Neuchâtel. Cette diminution des charges de trafic sur cette rue est indispensable pour plusieurs raisons :

- Réduire les nuisances sonores qui dépassent les valeurs limites admissibles ;
- Faciliter l'exploitation du carrefour Bel-Air – rue d'Orbe (en tenant compte des modifications retenues avec le nouveau principe d'accès au centre-ville (cf. mesure concernant la rue des Casernes ci-avant) ;
- Donner la possibilité de revaloriser, à moyen terme, l'espace rue pour renforcer le lien entre le centre-ville historique, la gare est le pôle commercial Bel-Air/MMM.

Cette réorganisation des circulations, contrôlée par un carrefour à feux aux intersections Remparts/Ancienne-Douane/Quai de la Thièle/Place Bel-Air (voir ci-dessous) permettra

d'équilibrer les charges de trafic entre les trois axes, tout en assurant une fonctionnalité optimale, tant pour les réseaux de transports publics et de mobilité douce que pour le flux automobile qui accédera au centre-ville et au secteur Gare-Lac dans le futur. Elle est la solution qui optimise les coûts totaux d'intervention, en exploitant au mieux les gabarits disponibles, tant sur le Quai de la Thièle que sur la rue d'Orbe.



Figure 13 : Principes de circulation retenus dans le secteur centre

Les mesures à prendre pour assurer ce nouveau schéma de circulation sont partiellement comprises au Plan des investissements (PI). Les aménagements définitifs à réaliser doivent encore être précisés, et les coûts d'intervention seront dès lors affinés avant d'y être inscrits. A première vue, les mesures suivantes sont à prévoir pour protéger notamment les riverains concernés par une augmentation de trafic :

1. Pose d'un revêtement phono-absorbant sur tout ou partie de la rue d'Orbe (inscrit au PI, ligne 6022) ;
2. Réaménagements ponctuels des voiries pour mettre en double sens le Quai de la Thièle (à inscrire au PI) ;
3. Pose d'un revêtement phono-absorbant sur tout ou une partie du Quai de la Thièle (inscrit au PI, ligne 6022) ;
4. Installation d'un carrefour à feux à l'intersection Bel-Air/Quai de la Thièle (inscrit au PI, ligne 6030) ;

## 5. Ajustement des priorités au carrefour Neuchâtel-Quai de la Thièle (à inscrire au PI).

- Carrefour Ancienne-Douane/Remparts et rue du Casino

En marge du développement du projet de la nouvelle Place d'Armes et de la rue des Remparts, le traitement de ces deux secteurs (en orange sur la figure ci-dessous) est nécessaire pour assurer le bon fonctionnement de l'infrastructure routière.



Figure 14 - Délimitation des projets, secteur « Place d'Armes »

Côté ouest, le carrefour Ancienne-Douane/Remparts doit être transformé en carrefour à feux pour assurer le contrôle des flux de trafic entrant/sortant de la rue des Remparts. Il fonctionnera de pair avec le carrefour projeté au débouché du Quai de la Thièle sur la Place Bel-Air pour assurer l'accessibilité depuis toutes les branches de ce carrefour. Un tel ouvrage permettra de récupérer un important espace au profit de la mobilité douce et du paysage. La priorisation des bus pourra être également mise en place, de manière à améliorer leur circulation dans un secteur stratégique à proximité de la gare. Enfin, ce nouvel aménagement permettra de faire respecter la hiérarchie routière, en vue notamment de pouvoir reprendre les charges de trafic accédant au centre-ville et aux futurs quartiers prévus dans le secteur Gare-Lac.

Côté Est, la rue du Casino devra être traitée sommairement, dans le but d'assurer un raccordement fonctionnel et intégré, au niveau de l'aménagement, avec la nouvelle rue des Remparts décalée contre le nord.

Ces deux interventions sont étroitement coordonnées avec les projets de la Place d'Armes et feront l'objet d'une mise à l'enquête coordonnée.

L'étude de ces secteurs est financièrement supportée par le crédit d'investissement attribué par le Conseil communal le 2 février 2017 lors de l'adoption du préavis PR 16.35PR concernant l'octroi d'un crédit d'études de CHF 360'000.- pour le lancement des études d'avant-projet d'un Plan directeur des circulations. Leur réalisation est inscrite au plan des investissements (ligne 6030).

- Carrefours 4 Marronniers et modération « Sablonnaire »

La configuration actuelle du carrefour des 4 Marronniers ne permet pas une fluidité suffisante sur l'axe principal Av. des Bains-Av. Cordey (en rouge ci-dessous). Autrement dit, la hiérarchie des rues devra être mieux respectée pour assurer la fluidité du trafic automobile et de transports publics. Rappelons que l'axe Av. Cordey/A. des Bains est l'axe le plus fréquenté de la ville, tant par les voitures que par les lignes de bus urbaines/extra-urbaines.



Figure 15 : Situation et flux principaux

Avec les développements projetés dans le secteur Gare-Lac et l'augmentation de trafic que cette densification induira inéluctablement, le traitement du carrefour des 4 Marronniers sera indispensable. La simplification/sécurisation des flux de mobilité douce sera traitée simultanément.

La modération du quartier de Sablonnaire sera possible dans le même temps, pour protéger les riverains. La création d'une zone 30 km/h à l'échelle du quartier de Sablonnaire devra être étudiée.

Ces interventions ne sont pour l'heure pas inscrites au plan des investissements.

### Mesures nécessaires pour la protection des cœurs de quartier

- Rue des Moulins

Le réaménagement de la rue, entre la rue des Casernes et l'avenue Kiener est prévu pour améliorer la sécurité des usagers et protéger les riverains des nuisances induites par le trafic. La revalorisation paysagère de cet axe majeur et historique ainsi que la réfection des conduites souterraines sont projetées simultanément.

Le projet sera présenté à la population ces prochains mois. Il sera également présenté au Conseil communal dans le cadre de la procédure de légalisation. La réalisation de ce projet est inscrite au plan des investissements (ligne 6032).

- Chaussée de Treycovagnes et carrefour Kiener/Montagny/Orbe

Le réaménagement de la chaussée de Treycovagnes entre l'Avenue Kiener et la sortie de ville est projeté, dans la continuité des réalisations projetées sur le tronçon hors localité de ce même axe (entre Yverdon et Treycovagnes, cf. préavis PR 19.25PR concernant une demande de crédit d'étude de CHF 79'950.- pour les études de projet de la mesure PM-08 du Projet d'agglomération, à savoir la création d'un itinéraire de mobilité douce le long de la RC 276 C-P (Chaussée de Treycovagnes) et la sécurisation du carrefour du Châtelard, accepté par le Conseil communal le 5 décembre 2019).

Il permettra d'assurer la continuité et la sécurité des itinéraires de mobilité douce sur cette entrée de ville. Il protégera également les riverains des nuisances induites par le trafic (notamment en éventuelle attente du secteur centre de l'APA). Une revalorisation paysagère est également projetée.

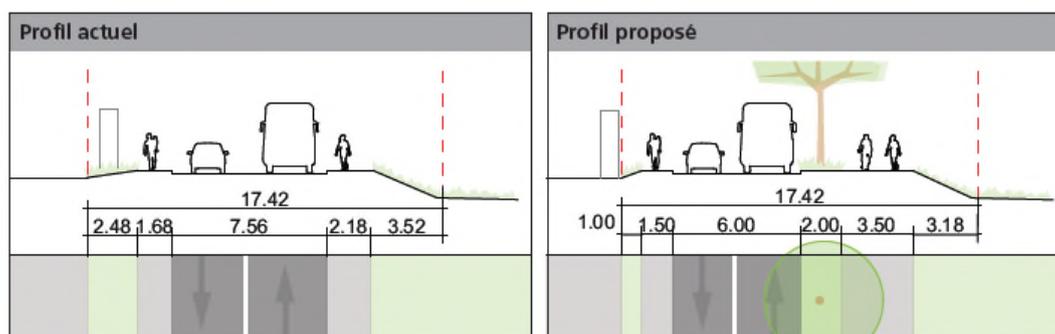


Figure 16 : Coupe type du réaménagement à l'étude

Le traitement du carrefour Kiener/Montagny/Orbe est projeté simultanément.

Ces interventions sont projetées dans le cadre du crédit d'investissement « APA light » (ligne 4038), en marge de la réalisation du tronçon ouest de l'APA.

- Modération du trafic dans les quartiers Pierre-de-Savoie, Roger-de-Guimps, Général-Guisan et Cheminet/St-Georges

Les quatre quartiers cités ci-dessus doivent être protégés des reports de charges de trafic que générera probablement la mise en service de l'Axe principal d'agglomération. Les objectifs de ces projets dit de « modération », développés à l'échelle des quartiers, est de sécuriser les modes doux, mettre en valeur l'espace public et limiter le trafic de transit ainsi que les nuisances. Ces projets seront réalisés avec des moyens très limités et apporteront une grande plus-value pour l'espace public de ces quartiers. Leur rapport coût-utilité/bénéfice est très élevé.

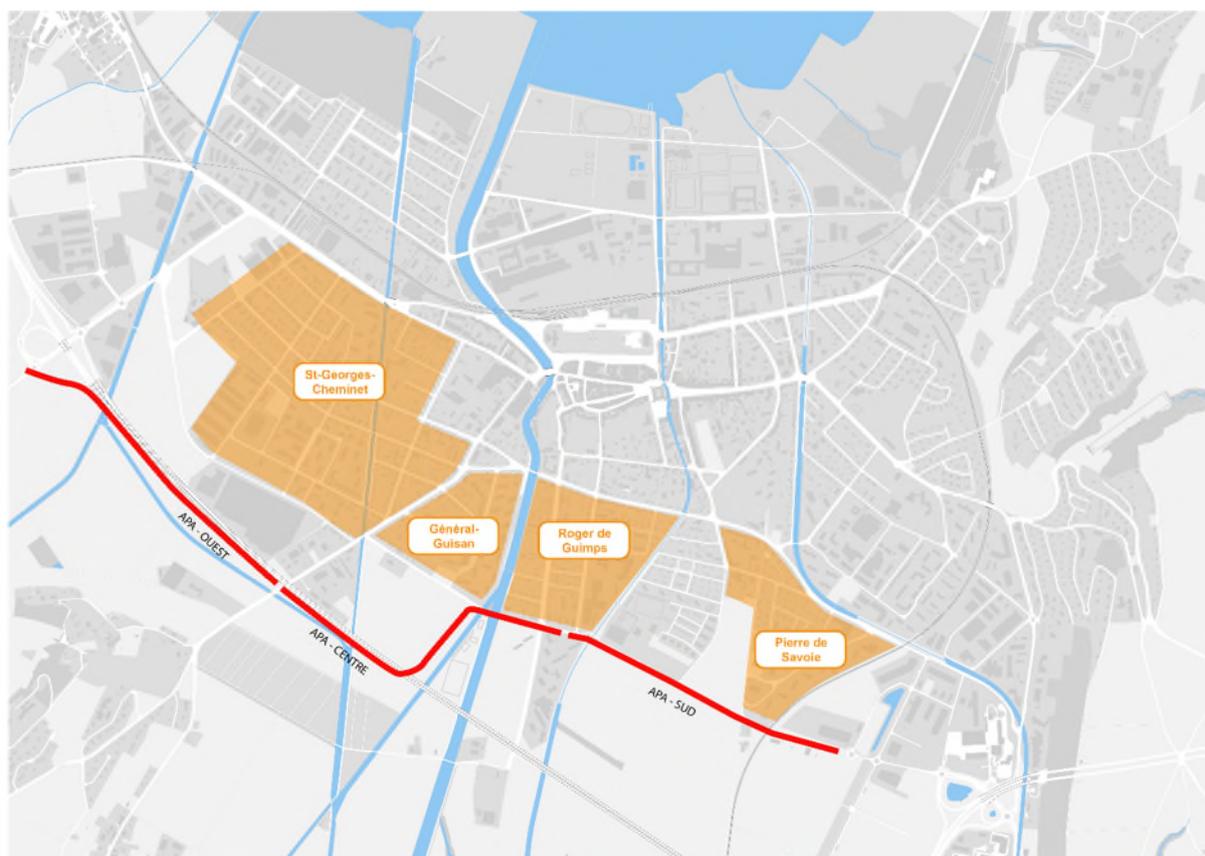


Figure 17 : Situation et quartiers à traiter

Une intervention par étapes est projetée, dans le but de proposer, à court terme déjà, des mesures de modération. Ces mesures resteront simples et seront à priori couvertes par tout ou une partie des crédits de réalisation inscrits au Plan des investissements à cet effet (lignes 6016 et 6018). Ces projets font l'objet d'étroites collaborations avec les associations de quartiers et les représentants « sociaux » employés par la ville, représentant les intérêts des habitants.

Autres mesures clés pour l'amélioration de la sécurité et de la qualité de vie en ville

- Fermeture du goulet du Château (rue du Casino)

La fermeture du goulet du Château à la circulation TIM est une mesure du Projet d'agglomération de première génération. Les objectifs de la mesure sont de :

- dissuader le transit rue de la Plaine-Lac par le centre-ville ;
- redonner la priorité aux piétons et aux cyclistes dans le passage étroit de la rue du Casino ;
- améliorer la circulation des véhicules de transports publics ;
- valoriser l'espace public au centre-ville en replaçant le château au centre du bâti historique et en rattachant la rue de la Plaine du centre-ville historique.

Pour l'heure, aucun choix n'a été arrêté sur l'avenir des circulations à cet endroit.

Toutefois, les études réalisées montrent que l'impact de la fermeture au TIM de ce tronçon de rue impacterait de manière raisonnable et justifiable les axes parallèles (rue du Midi, Av. Haldimand). Il s'avère en effet que l'Axe principal d'agglomération déchargera de façon significative ces deux axes ; ainsi, le report de trafic que générerait la fermeture du goulet du Château ne ferait pas augmenter, au bilan, les charges de trafic sur ces rues.

Cette mesure est intégrée aux réflexions en cours sur la dissuasion du trafic de transit au centre-ville.

- Rue de la Plaine

La réfection à prévoir des conduites souterraines à la rue de la Plaine offre une réelle opportunité de repenser l'espace public sur cette rue. Les gabarits à disposition sont très généreux, offrant de belles perspectives de valorisation. L'opportunité de créer un véritable espace de vie pour les Yverdonnois, en prolongement du centre-historique, est à considérer. Le projet devra tenir compte des différentes contraintes du lieu (accessibilité aux commerces et stationnement, circulation éventuelle des bus, etc.). Ce projet fera l'objet d'une demande de crédit d'étude séparée.

- Av. des Sports

L'Avenue des Sports est un axe clé à considérer en marge du développement du PDL Gare-Lac. Il permettra l'accès aux quatre nouveaux plans de quartiers ainsi qu'aux ateliers CFF, au collège des Rives, aux Rives du Lac et au complexe Sports 5. Son réaménagement est nécessaire à l'horizon de réalisation des plans de quartier, pour sécuriser les carrefours existants, les futurs carrefours d'accès, ainsi que les itinéraires de mobilité douce et assurer la progression des bus qui desservent cette zone. Ce projet fera l'objet d'une demande de crédit d'étude séparée (ligne 3041 du Plan des investissements).

- Rue du Midi (tronçon entre la rue des Moulins et la rue de Chamblon)

Dans la continuité de l'aménagement réalisé en 2018 à la rue du Midi, le traitement du tronçon ouest de cette même rue (entre la rue des Moulins et la rue de Chamblon) sera nécessaire à moyen terme. La modernisation des systèmes de feux aux carrefours, la réfection de la chaussée et des réseaux souterrains, ainsi que la sécurisation des modes doux sont à prévoir dans le cadre de ce futur projet.

Ce projet fera l'objet d'une demande de crédit d'étude séparée (pour l'heure non inscrit au PI car non prioritaire ; les coûts doivent être précisés).

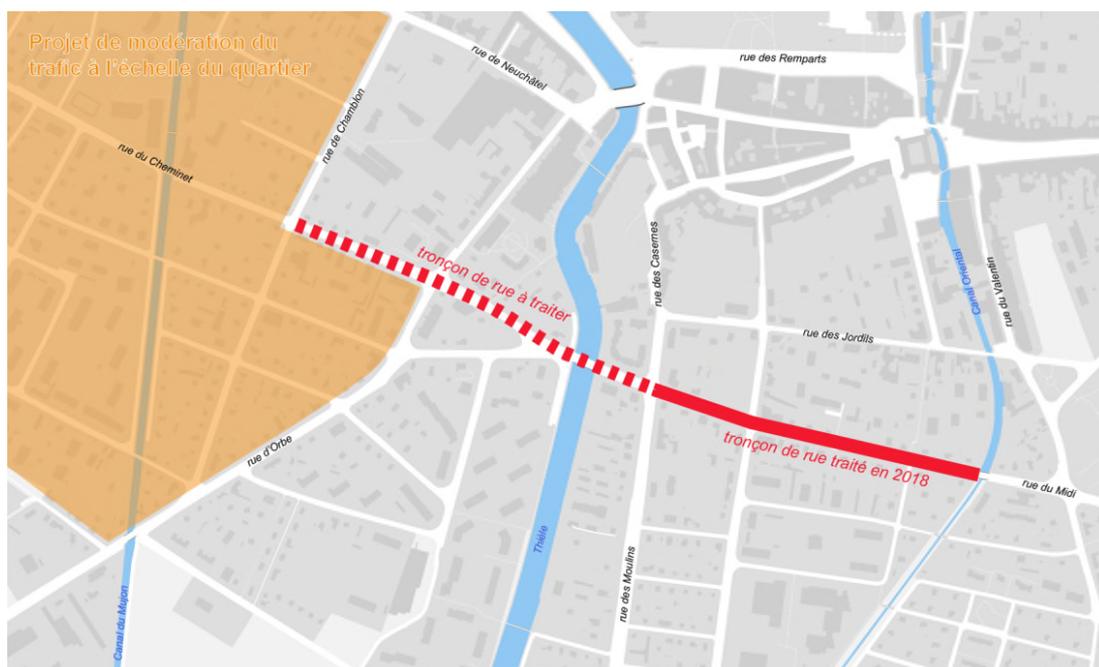


Figure 18 : Situation

- Rue de Neuchâtel

Avec le nouveau schéma de circulation retenu dans ce secteur, le trafic sur la rue de Neuchâtel diminuera. La revalorisation de cette rue pourra être entreprise, dans l'idée d'augmenter l'espace public à disposition des modes doux, et ainsi valoriser un espace de vie supplémentaire au centre de la ville. Ce projet, couplé aux projets en cours de passerelles sur la Thièle (COOP et CFF) pourra permettre de renforcer l'interaction entre l'espace commercial MMM/Bel-Air, le centre-ville et la gare.

Ce projet fera l'objet d'une demande de crédit d'étude séparée (pour l'heure non inscrit au PI car non prioritaire ; les coûts doivent être précisés).

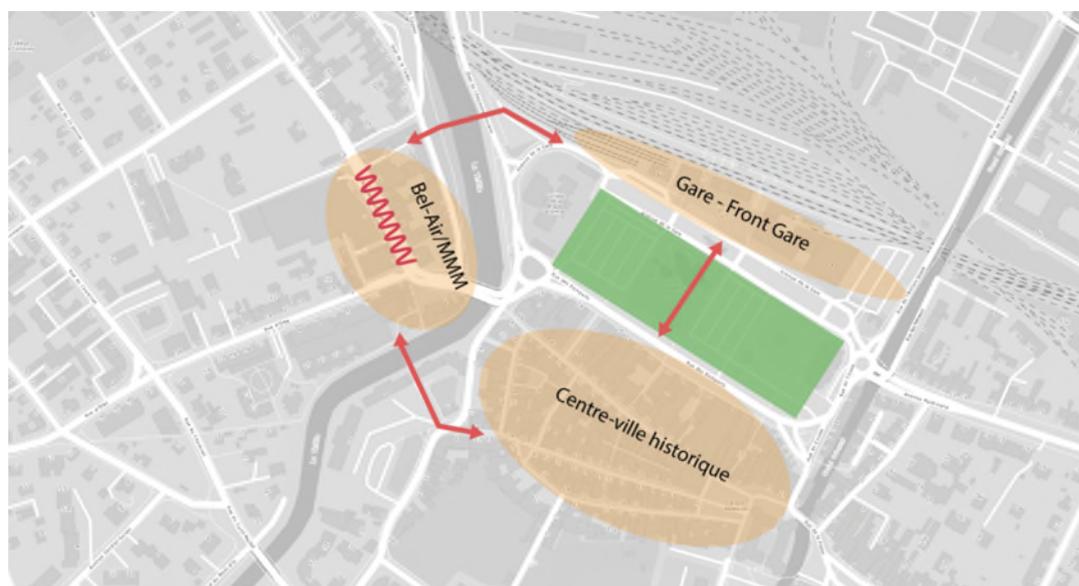


Figure 19 : Connexions prévues entre les différents centres d'intérêts au cœur de la ville

**Volet 3 : Priorisation**

Chaque mesure a été évaluée sous l'angle de différents critères techniques, par ordre d'importance, pour définir leur priorité et ainsi permettre leur ordonnancement dans le temps :

- 1) Sécurité des usagers
- 2) Assainissement et fonctionnement des réseaux (souterrains et surfaces)
- 3) Lois (concessions, exigences concernant le bruit routier, etc...)
- 4) Décisions politiques relatives à la mesure
- 5) Financement (plan des investissements) et co-financement/subventions
- 6) Confort

L'ordonnancement des interventions nécessaires à la mise en place du plan directeur des circulations a sur cette base été décidé par la Municipalité, pour les prochaines années. Il est le suivant :

Grand projet lié	Mesure	Horizon de réalisation projeté de la mesure
APA SUD	Rue du Midi (Moulins, Roger-de- Guimps, Valentin) – (régulation avec APA)	2021
	Rue des Casernes	2021
	Quartiers Pierre-de-Savoie, Roger-de- Guimps et St-Georges/Cheminet – Modération du trafic	2021-22
	Carrefours Sallaz/Lausanne et Sallaz/Sciences et chemin de la Sallaz	2021-23
	Rue des Moulins (entre rue du Midi et Av. Kiener)	2023
Parking PA et rue des Remparts	Carrefour Ancienne-Douane/Remparts	2023-24
	Rue du Casino	2023-24
APA Ouest - Centre	Carrefours de l'Av. de Grandson (régulation avec APA)	2025
	Carrefours Chamblon/Cheminet et Midi/Orbe – (régulation avec APA)	2025
	<b>Quai de la Thièle et carrefours adjacents</b>	<b>2025</b>
	Chaussée de Treycovagnes et carrefour Kiener/Montagny/Orbe	2025
	<b>Carrefour 4 Marronniers et modération Sablonnaire</b>	<b>2025-27</b>

Les aménagements définitifs à réaliser (pour les projets indiqués **en rouge**) doivent encore être précisés, et les coûts d'intervention seront dès lors affinés avant d'être inscrits au PI.

## Coûts et financement

Le développement d'avant-projets pour chaque mesure envisagée dans le cadre du Plan directeur des circulations est aujourd'hui nécessaire pour détailler les projets d'infrastructures à prévoir ces prochaines années. Les propositions issues de la première phase d'étude réalisée à ce jour ne sont en effet que des études de faisabilité, et ne suffisent pas pour poursuivre les démarches en vue de légaliser chaque projet.

Ces études d'avant-projet permettront d'élaborer les plans d'ouvrage, établir le coût exact des interventions à prévoir, consulter la population et légaliser les projets en application de la loi sur les routes.

La Municipalité demande dès lors un crédit d'étude groupé pour toutes les mesures nécessaires à la mise en place du Plan directeur des circulations. Cette démarche permettra d'éviter de multiplier les demandes de crédits d'études spécifiques, réduisant ainsi le nombre de préavis à traiter. Un seul préavis par mesure sera ainsi rédigé, lorsqu'il s'agira de légaliser le projet et de demander le crédit de réalisation.

En procédant ainsi, la Municipalité pourra lancer un appel d'offres pour un ou plusieurs contrats cadres afin de s'entourer de bureaux d'études reconnus et proposant de bonnes expériences dans le développement des différents types de projets (réaménagement de rue, carrefours, modération du trafic dans les quartiers, programmation de carrefours à feux). L'objectif est, par le biais des appels d'offres prévus, d'économiser sur le coût total des études.

A première vue, et en comparaison à des études similaires réalisées ces dernières années pour différents projets en ville, la répartition des coûts d'études prévus se résume de la manière suivante :

Libellé des études d'avant-projet nécessaires	Montant
Rue du Midi (Moulins, Roger-de-Guimps, Valentin) - Nouvelle régulation avec APA	CHF 60'000 .-
Quartiers Pierre-de-Savoie, Roger-de-Guimps, St-Georges/Cheminet et Général-Guisan – Modération du trafic	CHF 140'000 .-
Carrefours du secteur Jonction-Sud	CHF 60'000 .-
Rue des Moulins (entre rue du Midi et Av. Kiener)	CHF 115'000 .-
Carrefours de l'Av. de Grandson – Nouvelle régulation avec APA	CHF 60'000 .-
Carrefours Chamblon/Cheminet et Midi/Orbe - Nouvelle régulation avec APA	CHF 60'000 .-
Quai de la Thièle et carrefours adjacents	CHF 90'000 .-
Chaussée de Treycovagnes et carrefour Kiener/Montagny/Orbe	CHF 80'000 .-
Carrefour des 4 Marronniers et modération Sablonnaire	CHF 95'000 .-
Mise à jour de la signalétique directionnelle	CHF 30'000 .-
<b>TOTAL</b>	<b>CHF 790'000 .-</b>

Comme précisé plus haut, les études d'avant-projet du carrefour Ancienne-Douane/Remparts et de la rue du Casino (goulet du Château) ne figurent pas dans le tableau ci-dessus puisqu'elles sont couvertes par le crédit octroyé par le Conseil communal dans le cadre du préavis PR 16.35PR précité.

La Municipalité demande dès lors au Conseil communal d'Yverdon-les-Bains d'accorder le montant nécessaire aux études des mesures mentionnées ci-dessus, soit un crédit de CHF 790'000.-.

Ce montant est inscrit au plan des investissements 2019-2028 (ch. 6014), réparti sur les années 2020-2023.

Les charges annuelles d'investissement se montent à CHF 163'925.- et comprennent les frais d'intérêts variables sur le capital investi par CHF 5'925.- et les amortissements par CHF 158'000.-. La dépense sera amortie sur 5 ans au plus.

---

**Réponses aux motions déposées par M. le Conseiller communal Jean-François Chouet, Mme la Conseillère communale Anne Giroud et Mme la Conseillère communale Silvia Giorgiatti.**Motion de M. le Conseiller communal Jean-François Chouet

Au cours de la séance du Conseil communal du 2 juillet 1987, Monsieur le Conseiller communal Jean-François Chouet a déposé une motion demandant à la Municipalité d'étudier la création d'un pont sur la Thièle, entre l'Av. de la Gare prolongée et le quai de la Thièle. Le texte de cette motion figure en Annexe 2.

L'analyse du plan directeur des circulations présentée dans ce préavis démontre l'absence d'intérêt d'un tel ouvrage. Avec les mesures décidées pour l'avenir des circulations au centre-ville, les bénéfices de cet ouvrage seraient minimaux (uniquement pour les bus qui éviteraient ainsi le Pont de Gleyres). Le flux de trafic qui débouchera de l'Av. de la Gare sera en effet très faible. De plus, un tel ouvrage nécessiterait un investissement très important, disproportionné par rapport à son intérêt pour la gestion des circulations. Un tel ouvrage n'est donc pas justifié. Déjà à ce stade, il est ainsi permis de considérer que la poursuite d'études plus approfondies sur ce point ne se justifie pas. La Municipalité considère dès lors avoir répondu à cette motion.

Motion de la Conseillère Anne Giroud « Sécurité sur les routes »

Au cours de la séance du Conseil communal du 2 mai 1991, Madame la Conseillère communale Anne Giroud a déposé une motion demandant d'étudier les mesures susceptibles d'améliorer la sécurité de tous les usagers, sur le réseau routier de la ville. Le texte de cette motion figure en Annexe 3.

La réflexion présentée dans ce préavis, menée à l'échelle de la ville, offre de réelles opportunités pour améliorer la sécurité dans de nombreuses rues et carrefours. Menée en parallèle, l'étude des points noirs du réseau routier, pilotée par la DGMR, permet un monitoring des problématiques sécuritaires sur le réseau routier. Force est de constater (cf. Tableau en page 22) que de nombreux cas de conflits, ayant généré ou pouvant générer des accidents, seront traités ces prochaines années grâce à la mise en place des mesures du PCir. La Municipalité considère lors que la présente réflexion permet de répondre à la motion de Mme la Conseillère communale Anne Giroud.

Motion de la Conseillère Silvia Giorgiatti « Rues à grand trafic vivables et sécurisées »

Au cours de la séance du Conseil communal du 31 mai 2007, Madame la Conseillère communale Silvia Giorgiatti a déposé une motion demandant d'étudier les mesures susceptibles de contrôler le trafic dans les quartiers résidentiels et sur les axes à fort trafic. Le texte de cette motion figure en Annexe 4.

La protection de nombreux cœurs de quartiers résidentiels et le contrôle des circulations sur les axes principaux font partie des priorités de la Municipalité.

Au vu des mesures projetées pour la mise en place du schéma de circulation retenu dans le cadre du Plan directeur des circulations présenté dans le présent préavis, la Municipalité estime avoir répondu à cette motion.



Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères, 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 : Un crédit d'investissement de CHF 790'000.- est accordé à la Municipalité pour les études d'avant-projet des mesures nécessaires à la mise en place du plan directeur des circulations.

Article 2 : La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée au compte n° 60.960400.20 « Crédits d'étude plan directeur des circulations » et amortie en 5 ans au plus.

Article 3 : La réponse à la motion de Monsieur le Conseiller communal Jean-François Chouet du 2 juillet 1987 relative à un pont routier sur la Thièle est acceptée.

Article 4 : La réponse à la motion de Madame la Conseillère communale Anne Giroud du 2 mai 1991 « Sécurité sur les routes » est acceptée.

Article 5 : La réponse à la motion de Madame la Conseillère communale Silvia Giorgiatti du 31 mai 2007 « Rues à grand trafic vivables et sécurisées » est acceptée.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic :



J.-D. Carrard



Le Secrétaire :



F. Zürcher

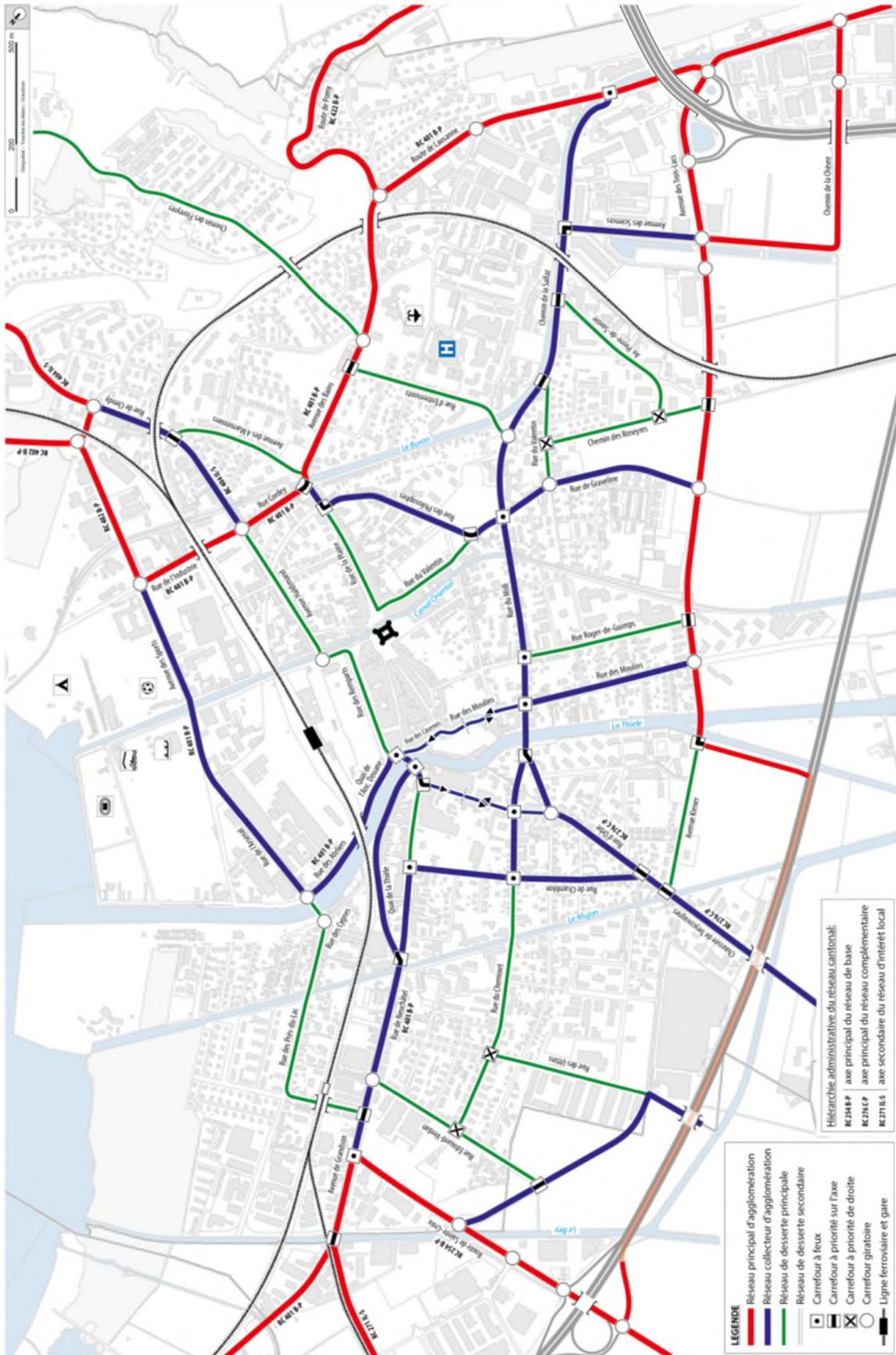
Annexes :

1. Plan directeur des circulations – Hiérarchie et concept d'aménagement retenus
2. Motion de M. le Conseiller communal Jean-François Chouet, du 2 juillet 1987
3. Motion de Mme la Conseillère communale Anne Giroud, du 2 mai 1991
4. Motion de Mme la Conseillère communale Silvia Giorgiatti, du 31 mai 2007

Déléguée de la Municipalité : Mme Valérie Jaggi Wepf, municipale

# Annexe 1 : Plan directeur des circulations - Hiérarchie et concept d'aménagement retenus

## Hiérarchie du réseau



## Concept d'aménagement des rues et d'exploitation des carrefours

**Réseau principal d'agglomération**

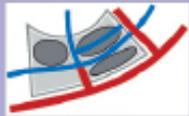
**Fonction :** – recueillir et écouler le trafic de transit (flux non repris sur l'autoroute)  
 – orienter le trafic d'échange  
 – protéger l'intérieur des quartiers d'habitations des nuisances dues au trafic

**Principe :** – logique de séparation des flux



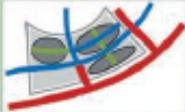
Vitesses cibles	50 – 60 km/h.
<b>Transports Individuels motorisés</b> 	
Exploitation de l'axe : – axe – présélections	Circulation bidirectionnelle avec plusieurs voies par sens de circulation envisageables Possible
Modération de trafic (vitesses et/ou charges)	Pas envisageable
Zones 30 et de rencontre	Pas envisageables
Stationnement en bordure de chaussée	Pas envisageable
<b>Transports publics</b> 	
Priorité aux carrefours	Recommandée
Voies bus, couloir d'approche	Recommandés si le gabarit le permet
Aménagement des arrêts	Avec dépassement par VP à assurer
<b>Vélos</b> 	
Bandes, pistes cyclables	Recommandées, piste cyclable à privilégier
Sas cyclables, feux anticipés	Recommandés
Contresens cyclables	En principe ne s'applique pas (double sens de circulation)
Voie centrale banalisée (VSS 640 212)	Déconseillée
<b>Piétons</b> 	
Traversées piétonnes	Passages pour piétons marqués avec feux et/ou îlot (VSS 640 241)
Chemins sécurisés	Au moins d'un côté

Figure 1.1 : Typologie du réseau – rue du réseau principal d'agglomération

Réseau collecteur d'agglomération	
<p><b>Fonction :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- distribuer le trafic d'échange</li> <li>- collecter le trafic des quartiers et en assurer la distribution</li> <li>- relier les secteurs contigus</li> <li>- collecter le trafic en lien avec le réseau principal</li> </ul> <p><b>Principe :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- logique de séparation des flux</li> </ul>	

Vitesses cibles	30 – 50 km/h.
<b>Transports Individuels motorisés</b> 	
Exploitation de l'axe : - axe - présélections	Une voie par sens ----- Possible
Modération de trafic (vitesses et/ou charges)	Envisageable si compatibilité avec TP
Zones 30 et de rencontre	Pas envisageables
Stationnement en bordure de chaussée	Envisageable
<b>Transports publics</b> 	
Priorité aux carrefours	Recommandée
Voies bus, couloir d'approche	Envisageables si le gabarit le permet
Aménagement des arrêts	Envisageables sans dépassement par VP
<b>Vélos</b> 	
Bandes, pistes cyclables	Recommandées
Sas cyclables, feux anticipés	Recommandés
Contresens cyclables	Recommandés sur toute voie à sens unique
Voie centrale banalisée (VSS 640 212)	Envisageable
<b>Piétons</b> 	
Traversées piétonnes	Passages pour piétons marqués avec feux et/ou îlot (VSS 640 241)
Chemins sécurisés	Recommandés des deux côtés

Figure 1.2 : Typologie du réseau – rue du réseau collecteur d'agglomération

Réseau de desserte principale	
<b>Fonction :</b> – assurer la desserte des quartiers	
<b>Principe :</b> – logique de mixité des flux	

Vitesses cibles	30 – 50 km/h.
<b>Transports Individuels motorisés</b> 	
Exploitation de l'axe : – axe – présélections	Une voie par sens ----- Déconseillées
Modération de trafic (vitesses et/ou charges)	Envisageable
Zones 30 et de rencontre	Zones 30 recommandées
Stationnement en bordure de chaussée	Envisageable
<b>Transports publics</b> 	
Priorité aux carrefours	Déconseillée
Voies bus, couloir d'approche	Déconseillés
Aménagement des arrêts	Recommandés sans dépassement par VP
<b>Vélos</b> 	
Bandes, pistes cyclables	Recommandées
Sas cyclables, feux anticipés	Envisageables
Contresens cyclables	Recommandés sur toute voie à sens unique
Voie centrale banalisée (VSS 640 212)	Envisageable
<b>Piétons</b> 	
Traversées piétonnes	Passages pour piétons sécurisés hors zones 30 ou de rencontre
Chemins sécurisés	Recommandés des deux côtés

Figure 1.3 : Typologie du réseau – rue de desserte principale

Réseau de desserte secondaire	
<b>Fonction :</b>	– assurer la desserte fine des quartiers – jouer un rôle important dans la vie des quartiers grâce à un aménagement adapté
<b>Principe :</b>	– logique de mixité des flux

Vitesses cibles	<b>30 – 50 km/h.</b>
<b>Transports Individuels motorisés</b> 	
Exploitation de l'axe : – axe – présélections	Une voie par sens ----- Déconseillées
Modération de trafic (vitesses et/ou charges)	Recommandée
Zones 30 et de rencontre	Recommandée
Stationnement en bordure de chaussée	Envisageable
<b>Transports publics</b> 	
Priorité aux carrefours	Déconseillée
Voies bus, couloir d'approche	Déconseillés
Aménagement des arrêts	Recommandés sans dépassement par VP
<b>Vélos</b> 	
Bandes, pistes cyclables	Mixité recommandée
Sas cyclables, feux anticipés	Pas applicable
Contresens cyclables	Recommandés sur toute voie à sens unique
Voie centrale banalisée (VSS 640 212)	Mixité recommandée
<b>Piétons</b> 	
Traversées piétonnes	Envisageables hors zones 30 ou de rencontre
Chemins sécurisés	Mixité recommandée

Figure 1.4 : Typologie du réseau – rue de desserte secondaire

## **Annexe 2 : Motion de M. le Conseiller communal Jean-François Chouet, du 2 juillet 1987**

### Motion de M. Jean-François CHOUET relative à un pont routier sur la Thièle.

" Considérant

- l'extension de plus en plus perceptible du centre des achats vers la rive gauche de la Thièle;
- l'accroissement du trafic pendulaire et postal entre le Sud et le Nord-Ouest de la ville;
- l'engorgement du pont de Gleyres, son inquiétant vieillissement et la limite des charges qu'il peut supporter (voie amont: 80 tonnes; voie aval: 18 tonnes, alors qu'un train routier normal en pèse 28);
  - le prochain déménagement du Service du feu;
  - la nécessité de désengorger la place de la Gare et d'aménager une gare routière à la mesure d'un trafic postal qui est le 7ème de Suisse par son volume.

### Le Conseil communal d'Yverdon-les-Bains

invite la Municipalité

- a) à reprendre, en l'actualisant, l'étude du projet de 1979 d'une nouvelle avenue de la Gare prolongée par un nouveau pont routier aboutissant au quai de la Thièle.
- b) à présenter un projet au Conseil communal avant la fin de la présente législature."

## Annexe 3 : Motion de Mme la Conseillère communale Anne Giroud, du 2 mai 1991

Madame Anne GIROUD (Motion Sécurité sur les routes)

Conformément à l'art. 55 du Règlement du Conseil communal, je désire intervenir par voie de motion.

Alors que je menais une recherche, dans le cadre de mes études, sur les effets des contrôles par radar dans différentes villes du canton, je suis tombée sur une information qui m'a beaucoup impressionnée. Cette information est le nombre des accidents de circulation qui ont eu lieu sur le territoire de notre commune en 1989. Ce nombre était de 365. N'étaient pas compris les accidents qui avaient provoqué des dégâts matériels pour moins de fr. 500.-, ceux qui avaient eu lieu sur l'autoroute ou sur le territoire de la commune de Montagny, "En Chamard" et, évidemment, tous ceux qui n'ont jamais été déclarés à la police. Si ces accidents n'avaient faits que des dégâts matériels, nous pourrions dire qu'ils ont fait le bonheur de nos carrossiers et en rester là ! Mais, hélas, ces 365 accidents ont causé des blessures à 108 personnes, dont 15 enfants en-dessous de 16 ans, ainsi que 3 morts, pour cette année-là. Si vous comptez, 108 cela fait le Conseil communal au complet, la Municipalité et Madame Pierrette Roulet (rires).

J'ai ensuite demandé au commandant de la police cantonale, M. Aepli, l'autorisation de consulter l'ordinateur de la gendarmerie pour m'informer plus avant sur cette question des accidents à Yverdon-les-Bains. Je tiens à le remercier ici pour l'aide qu'il m'a apportée, ainsi que de celle de l'adjudant Bally, du Bureau de la statistique de la Gendarmerie cantonale. J'ai ainsi obtenu les chiffres qui concernent les quatre années écoulées, soit 1987, 1988, 1989 et 1990. Le total des accidents relevés est de 1'324, soit une moyenne de 331 par année. Le total des blessés est de 363, dont 63 enfants et le total des personnes décédées des suites de leur accident est de 6.

Nous sommes en présence d'un grave problème. Nous devons le résoudre et, de plus, très rapidement. Nous ne pouvons pas nous payer le luxe d'avoir une centaine de concitoyens mis hors jeu chaque année. Car si la plupart d'entre eux sont "réparables", d'autres sont définitivement atteints dans leur santé. Je ne vous parlerai pas de la somme de souffrances que tout cela représente, vous êtes tous assez sensibles pour vous en rendre compte par vous-mêmes.

Aujourd'hui le problème des accidents est entre les mains de la police municipale, qui fait tout ce qu'elle peut, dans la mesure de ses moyens. Il est clair que ces moyens ne suffisent pas.

Pour user aujourd'hui d'un terme cher au Parti libéral, je désire ici nous jeter un défi, à nous tous, membres du Conseil communal, de la Municipalité et aux Services de l'administration communale concernés (police, urbanisme, travaux). Voici mon défi: faisons en sorte que dans deux ans, le nombre des accidents ait baissé de moitié et qu'il continue à baisser régulièrement dans les années suivantes. Pourquoi faut-il fixer un objectif si précis, un laps de temps si court ? Pour nous obliger à agir. Parce que nous n'avons pas le temps d'attendre, ça coûte trop cher en personnes.

Concrètement, je demande que la Municipalité nous présente un train de mesures à prendre pour résoudre le problème. Une seule mesure, aussi bonne soit-elle, ne peut suffire. Nous devons mettre en oeuvre tout ce qui est à notre disposition pour enrayer ce stupide jeu de massacre.

Bien des gens croient, ou font semblant de croire, que les accidents de la circulation sont une fatalité, un mal sans remède. Ce n'est pas vrai. Bien des villes ont fait un travail admirable tant par la volonté qu'elles ont montré de venir à bout du problème que par les résultats obtenus. Je vous rappelle que nous sommes responsables du bien-être et de la sécurité de nos concitoyens, en particulier de ceux d'entre eux qui sont les plus fragiles, je veux parler des enfants et des personnes âgées. Je crois que c'est à notre tour de donner un coup de collier et je vous prie de bien vouloir soutenir ma motion.

Vote sur la prise en considération: accepté.

Le Président demande ensuite à l'Assemblée de voter sur l'accord d'envoyer cette motion pour étude et rapport à la Municipalité.

## **Annexe 4 : Motion Mme la Conseillère communale Silvia Giorgiatti, du 31 mai 2007**

### **Motion de Madame la Conseillère Silvia GIORGIATTI (Rues à grand trafic vivables et sécurisées)**

Après la prise en compte de la pétition concernant la rue des 4-Marronniers, je vais peut-être enfoncer des portes ouvertes, mais au fond, si elles sont ouvertes, autant entrer et ce n'est qu'une sécurité de plus.

Je vais donc vous présenter une motion qui rejoint les préoccupations qui ont été amenées par Madame LECHMANN tout à l'heure. Ma motion s'intitule : « Rues à grand trafic vivables et sécurisées ».

Nous venons de renvoyer à la Municipalité une pétition des habitants de la rue des 4-Marronniers, demandant que des mesures soient prises pour sécuriser cette rue à grand trafic.

C'est une réaction légitime que beaucoup d'habitants de cette ville pourraient imiter. Je pense notamment aux riverains des rues des Cygnes, Prés-du-Lac, Remparts et j'en passe... je n'ai pas de liste exhaustive.

Des axes et des rues traversantes de notre ville sont soumis à un trafic intense qu'il est difficile d'enrayer certes, mais des solutions doivent absolument être trouvées pour améliorer la vie quotidienne et la sécurité des riverains.

A l'image d'autres cités courageuses et inventives, dont les réalisations efficaces en ont fait la notoriété ; je pense notamment à Köniz (38'000 habitants) ou Fribourg-en-Brigau (200'000 habitants), Yverdon-les-Bains se doit de prioriser la résolution des problèmes liés à l'intensité de trafic de ses rues traversantes. Des mesures simples et coordonnées, telles que la mise en sens unique de certaines routes et la réduction de la vitesse, donnent des résultats probants. On n'a pas besoin de réinventer la roue, on peut aller voir ailleurs comment ils ont fait. Il faut simplement empoigner le problème et oser les mesures !

Je demande donc à la Municipalité :

- qu'elle détermine rapidement, par un comptage du trafic actualisé, quelles sont les rues à grand trafic ;
- qu'elle établisse et réalise un plan de mesures courageuses et efficaces pour réduire le trafic, diminuer la vitesse et les risques encourus par les riverains (zones 30km/h – sens uniques ...)
- et qu'elle applique ce plan et ces réalisations de manière prioritaire !

Notre Cité y gagnera en bien-être et en notoriété. Je vous remercie.