
**Rapport de la commission du Conseil communal d'Yverdon-les-Bains
chargée de l'examen du préavis PR25.42PR**

concernant

**l'adoption, en application de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes
(LRou), du projet de réfection de la RC 401 B - P en traversée de localité
« Accès Nord – Séquence 6 – Le Bey (Montagny-près-Yverdon et
Yverdon-les-Bains) » sur le territoire de la Commune
d'Yverdon-les-Bains**

**et une demande de crédit d'étude de CHF 290'000.- pour financer les
honoraires y relatifs**

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

La commission a siégé le 8 janvier 2026.

Elle était composée de Mesdames et Monsieur, Claude-Anne JAQUIER, Layla OUTEMZABET, Nantana MCKINLAY, Nicolas DURUSSEL, Xavier FISCHER, Philippe PAVID, Sylvain PLAGELLAT, et de la soussignée, désignée présidente.

La délégation municipale était composée de Messieurs Pierre DESSEMONTET, Syndic – Suppléant de Mme Brenda TUOSTO pour le secteur mobilité, Sandro ROSSELET, Chef de service MEI, M. Benoît CORDAY, Responsable mobilité et André RAINHO, Chef de projet mobilité. Nous remercions la délégation municipale d'avoir pu donner des renseignements précieux et utiles aux commissaires pour leurs prises de position.

Compte tenu du contexte légal de la mise à l'enquête, la Municipalité a signalé qu'il est impératif que le projet soit validé d'ici à février 2026 pour être poursuivi.

Après deux ans et demi de discussions avec les opposants au projet, Grandson a pu faire valider ce dernier lors de son dernier conseil, sans opposition. Il s'agit désormais pour Montagny et Yverdon-les-Bains d'en faire de même.

La délégation municipale a rappelé qu'étant donné le peu de territoire yverdonnois impliqué dans l'ensemble du projet, une opposition du Conseil communal serait peu sérieuse à l'égard des deux autres communes concernées.

RESUME DU PREAVIS

Le projet « Accès Nord » de réfection de la RC 401 B-P en traversée de localité s'inscrit dans le cadre du paquet de mesures PM-01 du Projet d'agglomération AggloY. Il vise à assurer une continuité de mobilité douce entre les communes de Grandson (porte environ 80%), Montagny-près-Yverdon (10 à 15%) et Yverdon-les-Bains (environ 3-5%).

L'ensemble du projet poursuit plusieurs objectifs :

- renforcer la sécurité et l'attractivité des déplacements à vélo et à pied ;
- réduire la prédominance de la circulation motorisée au profit d'un partage équilibré de l'espace public ;

- améliorer la desserte des transports publics et la lisibilité des arrêts ;
- contribuer à la qualité urbaine et paysagère des secteurs traversés.

Les coûts du réaménagement sont estimés à CHF 2'140'000.- et le crédit d'étude sera de CHF 290'000.-.

Les aménagements prévoient :

- La création de deux nouvelles passerelles de 4 mètres de largeur de part et d'autre du pont routier existant sur le canal du Bey, assurant la continuité des cheminements piétons et cyclistes de/vers Montagny-près-Yverdon et respectivement Grandson ; la délégation municipale a informé les commissaires que l'esthétique des passerelles serait pensée de façon à répondre aux normes et contraintes, tout en s'intégrant dans le décor. Après interrogation des commissaires, la délégation municipale a également précisé qu'aucune séparation physique entre cyclistes et piéton•ne•s n'était prévue pour l'utilisation de la passerelle de mobilité douce.
- Le réaménagement du carrefour Bey/Grandson afin de permettre les manœuvres de poids lourds et de sécuriser les traversées des modes doux.
- La prolongation des cheminements de mobilité douce en provenance de Montagny- près-Yverdon vers l'Avenue de Grandson, garantissant un itinéraire continu et lisible. La délégation municipale a souligné que cet aménagement est nécessaire dans la mesure où la limite autorisée est de 80km/h sur ce tronçon, rendant le trajet très périlleux pour les cyclistes.
- La mise en conformité des quais de l'arrêt de bus « Yverdon-les-Bains, Le Bey », afin de répondre aux normes d'accessibilité et d'améliorer le confort des usagères et usagers.
- La reconfiguration des trottoirs et des accès afin de maintenir la desserte des propriétés riveraines et de mieux intégrer les différents usagers.

REALISATION DU PROJET

La commission a souhaité savoir comment serait organisé le chantier. Actuellement, la question reste de savoir s'il s'agira de lancer un seul appel d'offre intercommunal ou si chaque commune mènera son chantier. Le crédit d'étude couvre toutes les options possibles, à savoir, soit le cas où une convention tripartite serait établie, dans laquelle chaque commune s'engagerait à terminer ses travaux en un temps donné, soit dans l'éventualité où un mandataire unique serait en charge de la réalisation de ces derniers.

PERTINENCE D'UNE VOIE DE MOBILITE DOUCE

La commission a relevé que les cyclistes se rendant à Grandson ne s'y rendent pas par l'avenue de Grandson, mais par le bord du lac, et que cet aménagement fait doublon. En revanche, un accès facilité et sécurisé entre les Près-du-lac et le carrefour du Bey serait fort pertinent, car le passage par le goulet de William-Barbey est très risqué. La délégation municipale a précisé que l'aménagement du projet sécurisera la route pour les vélos utilitaires et les personnes qui travaillent et qui doivent utiliser cet axe routier direct entre Yverdon et Grandson-Montagny-près-Yverdon. Concernant la circulation en mobilité douce depuis les Près-du-lac, un axe est prévu le long du Bey, dans le projet.

ACCESSIBILITE

Certains commissaires ont relevé que le bus pourrait bloquer la circulation sur la portion de route. La délégation municipale a justifié cet aménagement par deux raisons :

1. Les normes accessibilités de la LHAND imposent de prévoir une place importante (+3m de chaussée en plus, ce qui est impossible dans la configuration des lieux). En outre, cela nécessite des mètres supplémentaires pour que le bus manoeuvre avant son arrêt. Les commissaires ont relevé qu'un îlot de trois mètres de large était prévu au centre des voies de circulation, ce que la délégation municipale a signalé comme étant indispensable à la sécurité des piéton•ne•s et des automobilistes, car cela les rend visibles.

2. Les arrêts en encoche sont réservés pour les terminus, lorsque le bus doit rester arrêté un moment. Si toutes les voitures le dépassent, il se retrouve ralenti car elles se retrouvent devant, et le bus doit attendre derrière une longue file aux feux rouges. Ces quelques secondes accumulées le retardent et il n'y a plus de garantie de correspondance à la gare, alors que les automobilistes ne gagnent que quelques secondes, en fin de compte. Cet arrêt de bus améliore donc le temps de parcours des bus, car les voitures ne peuvent pas le dépasser. La cadence et les correspondances sont donc assurées.

ZONE DE RENCONTRE

La commission a demandé à expliciter la nomenclature « zone de rencontre », afin d'éviter les confusions : ce terme désigne une zone limitée à 20km/h où les piéton•ne•s y sont prioritaires, sécurisant ainsi leurs déplacements.

CONCLUSIONS :

S'agissant d'une sécurisation attendue et nécessaire, c'est à l'unanimité de ses membres que la commission vous recommande, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers, d'accepter ce préavis.

Yverdon-les-Bains, le 12 janvier 2026



La présidente, Viviane Fehlmann