Rapport de la commission du Conseil communal d'Yverdon-les-Bains chargée de l'examen du préavis PR26.25PR

concernant

une demande de crédit d'étude de CHF 650'000.- pour la mise en œuvre de l'initiative populaire « Pour la création d'un parking souterrain de l'ordre de 1'000 places, ainsi que la création d'un espace vert et de détente en surface sur la Place d'Armes »

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

La commission a siégé le jeudi 8 octobre 2026. Elle était composée de Madame et Messieurs Nantana Mckinlay, Maximilien Bernhard, Gildo Dall'Aglio, Konrad Ehrbar, Thierry Fracheboud, Ruben Ramchurn, Jean-Marc Sutterlet, Nicolas Durussel et du soussigné, désigné président.

La délégation municipale était composée de Madame et Messieurs François Armada, Syndic, Brenda Tuosto, Municipale, Benoît Corday, Chef de service ad intérim (MED), Guy Corbaz, Responsable de la filière développement immobilier et grands projets (BAT)

Nous les remercions pour leur présentation du préavis, de l'historique du projet mais aussi de l'interface des transports publics de la gare.

Objet du préavis et mandat populaire

Le préavis PR26.25PR sollicite un crédit d'étude de CHF 650'000.- pour actualiser le projet de la Place d'Armes et déposer un nouveau dossier d'examen préalable auprès des services cantonaux. Il fait suite à l'acceptation de l'initiative populaire le 18 mai 2025 par 55,27 % des voix. Le Conseil communal doit permettre sa mise en œuvre dans le respect des intentions de ses signataires et du droit supérieur.

La solution proposée par la Municipalité, en accord avec le comité d'initiative, porte sur 1'000 places au total dans le périmètre du centre-ville, avec 800 places dans le parking souterrain et 200 places de proximité en surface. Cette répartition constitue la traduction proposée du mandat populaire, dont le texte porte sur un parking souterrain de l'ordre de 1'000 places. Le crédit doit financer les études nécessaires à sa concrétisation et à la coordination avec le parc urbain, les projets Front-Gare et l'interface des transports publics.

Dimensionnement et évolution du stationnement

Méthodologie et hypothèses de calcul

L'étude Transitec applique la norme VSS SN 40 281. Elle part des surfaces et des affectations du périmètre, puis tient compte des taux de satisfaction des besoins, de la complémentarité des usages dans le temps, du cumul des motifs de déplacement et de

l'offre privée existante. Pour la variante retenue, la fourchette haute est utilisée, avec un taux de satisfaction de 65 % pour les logements et de 40 % pour les commerces et activités, ainsi que la mutualisation des places publiques.

Le besoin déjà couvert par l'offre privée est déduit afin d'éviter de le compter une seconde fois dans l'offre publique à créer ou à maintenir.

Il en résulte un besoin de 730 places (270 pour les logements du centre-ville et 460 pour les activités du centre-ville) en fourchette haute, contre 430 en fourchette basse. La variante du PR26.25PR y ajoute les besoins de Front-Gare, du P+R, de l'autopartage et des véhicules de location pour atteindre 1'000 places. Le détail est le suivant :

Besoins retenus	**Places**	**Statut prévu**
Logements du centre-ville	270	Public mutualisé
Activités du centre-ville	460	Public mutualisé
Front-Gare pour les logements et bureaux	120	Privatif
Front-Gare pour les autres affectations	35	Public mutualisé
P+R	90	Privatif
Autopartage Mobility	14	Privatif
Véhicules de location	11	Privatif
Total	**1'000**	**765 publiques et 235 privatives**

Coordination avec Front Gare

Les places destinées à Front-Gare seront situées dans le parking souterrain. Elles seront construites par le partenaire privé et, pour les places privatives, louées aux usagers de Front-Gare. La disponibilité et la mise en service de ces places devront être coordonnées avec les besoins effectivement autorisés.

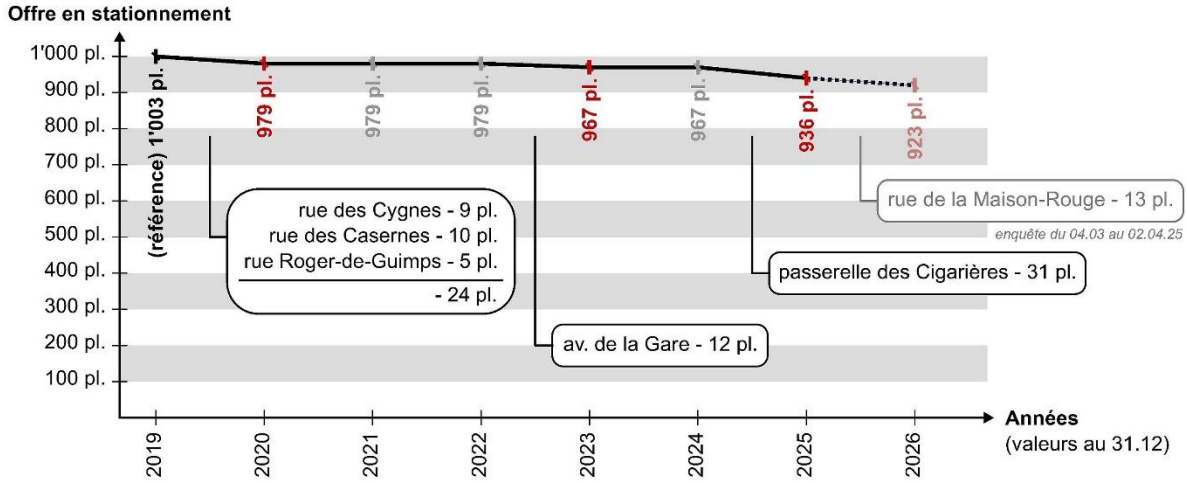
Comparaison des capacités

Le P+R existant, d'environ 240 places, doit disparaître pour permettre l'extension des Ateliers CFF. L'étude régionale des parkings d'échange retient une offre de 90 places près de la gare d'Yverdon-les-Bains et privilégie le développement des autres P+R au plus près du domicile des usagers. Les autres places nécessaires seront donc prévues dans d'autres communes. Les 90 places prévues dans le parking sont comprises dans les 800 places souterraines ; elles ne s'y ajoutent pas. Selon les indications données en séance, les abonnements P+R seront limités à 90 places.

La comparaison des capacités depuis le préavis de 2018 se présente alors comme suit :

Type de stationnement	Existant en 2018 selon PR18.26	Projet PR18.26	Projet PR26.25
Places du centre-ville en surface, hors P+R	1’053	258	200
P+R existant[1]	≈ 240	≈ 240	0
Total en surface	≈ 1’293	≈ 498	200
Parking souterrain Place d’Armes	0	1’000	800
Dont places P+R intégrées au souterrain	-	-	90, comprises dans les 800
Total général	**≈ 1’293**	**≈ 1’498**	**1’000**

L’offre publique de stationnement au centre-ville est passée de 1’003 places en 2019 à 936 places fin 2025 (source : Ville d’Yverdon-les-Bains).



Suppressions en surface

Le maintien de 200 places conduit à supprimer principalement 452 à la Place d’Armes et aux Remparts ainsi que 162 dans le cadre de Front-Gare. La localisation du solde des places à supprimer pour atteindre un résiduel de 200 places en surface reste à préciser dans les études.

Recettes communales et comparaison financière

Les quelque 500 places de la Place d’Armes rapportent environ CHF 1,8 million par an. La Municipalité évalue par extrapolation à environ CHF 2,5 millions les recettes liées aux places appelées à disparaître.

À titre de comparaison, la Municipalité estime qu’une réalisation communale du parking, sur la base d’un investissement d’environ CHF 55 millions, représenterait une charge annuelle proche de CHF 3 millions pendant trente ans : CHF 1,85 million d’amortissement,

[1] Le maintien des 240 places P+R dans le scénario PR18.26 est une hypothèse de comparaison : le préavis ne chiffre pas leur remplacement. Le total de 1’498 places est donc une reconstitution sous cette hypothèse.

CHF 350'000.- d'intérêts et CHF 800'000.- d'entretien. Les charges d'exploitation et de personnel ne permettent pas une comparaison directe avec celles du stationnement en surface.

Maintien du stationnement pendant le chantier

Le parking serait réalisé en deux étapes afin de maintenir environ la moitié de la capacité de la Place d'Armes durant les travaux. Sur les 936 places recensées dans le périmètre, environ 680 resteraient disponibles pendant le chantier. Il n'est donc pas annoncé de compensation intégrale des places temporairement supprimées.

Le PR18.26PR avait accordé CHF 2 millions pour les mesures d'accompagnement, dont CHF 800'000 pour la réalisation en deux étapes. Les autres mesures évoquées concernent notamment la communication, la signalisation et une place de jeux temporaire. Elles visent à réduire les effets du chantier sur les commerces et la vie du centre-ville.

Exigences cantonales et études à poursuivre

La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a été consultée afin que sa position puisse être prise en considération le plus tôt possible et orienter la poursuite des études. Le Canton a validé la méthodologie du dimensionnement des besoins en stationnement pour le transport individuel motorisé (TIM), tout en rappelant que son préavis formel restait conditionné à la démonstration du bon fonctionnement du réseau routier à l'échelle de la Ville, ainsi qu'aux mesures d'assainissement du bruit routier. Cette validation méthodologique ne vaut donc pas approbation définitive du projet.

Les études devront contrôler les charges de trafic sur le réseau routier actuel et examiner le traitement de la rue des Remparts en zones modérées. L'objectif est de mieux répartir le trafic de transit sur les axes périphériques, notamment la rue de l'Arsenal, la rue du Midi et l'avenue des Trois-Lacs. Des simulations devront vérifier le fonctionnement du réseau et les conséquences des variantes d'accès au parking, dont la suppression éventuelle du giratoire enterré au profit de rampes indépendantes.

L'assainissement du bruit routier doit être traité à l'échelle communale. Il sera complété par une étude d'impact spécifique démontrant les nuisances générées par les projets et définissant les mesures nécessaires pour respecter le cadre légal. La circulation, le bruit et les aménagements devront ainsi être étudiés de manière coordonnée, en lien avec le plan d'affectation et les projets voisins.

Une étude d'impact sur l'environnement est nécessaire ; une première étude avait déjà été réalisée lors du premier examen préalable. Le dossier actualisé devra traiter les nuisances et les mesures d'accompagnement, autant pendant la phase d'exploitation que de construction.

Détails du crédit d'étude

Le crédit de CHF 650'000.- se substitue aux CHF 585'000.- du PR24.15, acceptés par le Conseil communal puis refusés en votation populaire et donc non utilisés. L'écart atteint CHF 65'000, soit 11,1 %. L'amortissement est prévu sur dix ans.

Le tableau ci-dessous reprend les postes avec quelques précisions

Crédit d'étude

Analyse de la gestion des places publiques en surface	(800 + 200 places)	CHF 40'000.- TTC
Modélisation de réseau routier et modération du trafic	(charges de trafic)	CHF 25'000.- TTC
Création d'une image directrice du périmètre Place d'Armes	(périmètres TP)	CHF 35'000.- TTC
Modification du parking et adaptation du plan financier	(offre et mutualisation)	CHF 240'000.- TTC
Modification du projet de surface et interaction avec le parking	(impacts en surface)	CHF 180'000.- TTC
Documentation pour PA et rapport 47 OAT	(divers rapports)	CHF 65'000.- TTC
Ingénieur bruit (mise à jour de l'étude sur le bruit routier)	(bruit routier etc.)	CHF 25'000.- TTC
Géomètre et frais de dossier		CHF 15'000.- TTC
Divers et imprévus		CHF 25'000.- TTC
Total pour crédit d'étude		**CHF 650'000.- TTC**

L'image directrice prévue pour CHF 35'000.- doit surtout fixer les gabarits et le périmètre de l'interface des transports publics, puis les limites entre les différents projets. Elle répond à un besoin de coordination malgré l'avancement des projets ou avant-projets existants. Les frais propres à l'interface TP feront l'objet d'un préavis séparé ; les concours des projets Front-Gare seront également financés séparément.

La question de la prise en charge communale des CHF 240'000.- a été expressément posée. La Municipalité explique que le partenaire privé avait étudié un parking de 1'000 places et que la mutualisation, le maintien de places en surface, l'intégration du P+R et l'ajustement du stationnement relèvent de demandes de la Ville. Le financement de ces modifications doit permettre à la Ville de garder la maîtrise du plan financier et de contrôler les tarifs des différentes offres.

Les études devront aussi prendre en compte une éventuelle nouvelle géométrie de l'ouvrage ainsi que les normes et réglementations applicables. Les réponses ne ventilent pas les CHF 240'000.- entre les modifications demandées par la Ville et les adaptations impératives résultant du droit supérieur. Leur répartition et leur formalisation contractuelle restent à préciser avec le partenaire privé.

Appréciation du préavis

Le Conseil communal doit donner une suite concrète à la volonté populaire exprimée le 18 mai 2025. Le crédit demandé permet d'établir les conditions techniques, environnementales et financières de cette mise en œuvre. L'acceptation du crédit porte sur la poursuite des études ; les décisions ultérieures devront reposer sur un projet précisé et sur les résultats de l'examen cantonal.

La Ville est également liée par un contrat existant. L'évolution du projet doit être étudiée avec le partenaire privé, en clarifiant les obligations respectives et en défendant les intérêts communaux. Le plan financier actualisé doit fournir les éléments nécessaires pour examiner les coûts, les recettes, les tarifs et les adaptations du contrat.

Les échanges avec les services cantonaux font partie du développement d'un projet de cette envergure. Ils conduisent à compléter les études et à adapter les solutions. Dans ce dossier, la validation de la méthodologie du stationnement constitue une étape, mais la circulation et le bruit doivent encore être traités. Le projet ne peut avancer sans les études spécialisées correspondantes.

La mutualisation des places publiques et l'intégration de places réservées (P+R, Front-Gare, autopartage, véhicules de location) ont fait évoluer le projet : les places publiques pourront être utilisées par différentes catégories d'usagers à des moments différents, tout en maintenant du stationnement de proximité en surface. Le parking, ses accès et le parc paysager doivent être adaptés ensemble. Financer ce travail permet de poursuivre la réalisation attendue par la population.

Vœux proposés

La commission a émis les vœux suivants :

1. Surseoir aux suppressions de places de stationnement au centre-ville jusqu'à la mise en service du parking, sous réserve de celles strictement nécessaires à la réalisation des travaux. Pendant le chantier, prévoir les mesures temporaires nécessaires pour maintenir l'offre annoncée et l'accessibilité des commerces.

2. Prévoir des essences adaptées à l'évolution climatique et une épaisseur de terre d'au moins 80 cm sur la dalle, tout en garantissant des volumes de sol suffisants pour le développement des arbres. Les études devront vérifier la compatibilité de ces exigences avec la structure du parking et le projet paysager.

Conclusions :

C'est donc à la majorité de ses membres que la commission vous recommande, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers, d'accepter les conclusions de ce préavis.

Yverdon-les-Bains, le 10 novembre 2026

Laurent Roquier

