

## COMMUNICATION AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

*concernant*

*la réponse à l'interpellation INT25.07 déposée le 5 juin 2025 par Monsieur le Conseiller communal Ruben Ramchurn intitulée « Comment la Municipalité compte-elle tenir compte du vote des Yverdonnois ? »*

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

Dans le cadre de la séance du Conseil communal du 5 juin 2025, Monsieur le Conseiller communal Ruben Ramchurn a déposé une interpellation intitulée « Comment la Municipalité compte-elle tenir compte du vote des Yverdonnois ? » (INT25.07). Le texte complet de cette interpellation, à laquelle la Municipalité a jugé judicieux de répondre par écrit, figure en annexe à la présente communication.

La Municipalité répond comme suit aux différentes questions contenues dans cette interpellation.

- 1. La Municipalité confirme-t-elle le retrait du PDCom 2040 à la lumière du résultat du 18 mai ? À défaut, quelles modifications précises prévoit-elle d'y apporter, et dans quels délais ?*

La votation du 18 mai 2025 portait sur une initiative populaire rédigée en termes généraux, et plus spécifiquement sur le nombre de places de stationnement à réaliser dans un secteur déterminé (la Place d'Armes) et la forme de l'ouvrage – en l'espèce souterrain – à construire. Elle ne remet pas en cause le plan directeur communal (PDCom), qui est un document stratégique couvrant des domaines variés : mobilité, quartiers, paysage, climat, énergie, etc.

L'élaboration d'un PDCom est une obligation légale pour Yverdon-les-Bains (art. 16 LATC). Ce plan fixe des principes de développement à 15–25 ans, sans objectifs chiffrés ni mesures techniques, dans le but de pouvoir tenir compte des évolutions des projets, y compris à la suite d'une votation populaire.

Le PDCom n'impose donc ni un nombre de places de stationnement, ni une typologie d'ouvrage et ne remet ainsi nullement en cause la poursuite du projet de parking souterrain. Le rapport explicatif accompagnant le PDCom sera en revanche mis à jour pour intégrer le résultat de la votation.

Le projet a été soumis en consultation publique du 8 mai au 9 juin 2025. Un rapport de consultation (art. 12 al. 2 RLAT) est en préparation. Le processus se poursuivra avec un préavis au Conseil communal prévu d'ici la fin de l'année 2025 ; après adoption du plan directeur par le Conseil communal, le dossier sera transmis au Canton pour approbation par le Conseil d'Etat (art. 19 LATC).

- 2. Le Plan climat yverdonnois sera-t-il entièrement refait, avec un processus d'élaboration plus démocratique, transparent et ouvert à toutes les sensibilités politiques et citoyennes ? ça pourrait par exemple être via un travail de commission,*

*car les commissions du Conseil communal représentent l'équilibre démocratique, contrairement à ces procédures « participatives » où participent surtout les «écoanxieux », ce qui biaise les résultats.*

Le processus d'élaboration du Plan climat communal de 2ème génération n'est pas encore établi à ce jour. Les explications relatives à l'élaboration du plan climat de 1<sup>ère</sup> génération se trouvent sur le site internet de la Commune : [Commune d'Yverdon-les-Bains - Plan climat - Yverdon-les-Bains - Plan climat](#)).

Ce document stratégique a été conçu durant l'année 2022, après un travail de 15 mois en lien étroit avec les milieux politiques et la population; il a été élaboré en consultant tant les groupes politiques, partenaires et associations en lien avec le climat que les Yverdonnois-es. Une démarche participative a été mise sur pied, engageant un panel véritablement représentatif de la population yverdonnoise ; un Conseil citoyen a été mis sur pied début mai 2022. Pour rappel, le processus a été le suivant :

- 2'000 personnes ont été choisies aléatoirement parmi les résidentes et résidents de plus de 16 ans et ont reçu une invitation à prendre part à la constitution du Conseil citoyen pour le climat par tirage au sort ;
- Parmi les plus de 100 réponses positives reçues, 22 personnes ont été tirées au sort selon certains critères de sélection (âge, genre, niveau de formation, sensibilité politique, fréquence de participation aux votations, etc.), afin d'assurer la composition d'un groupe représentatif de la population yverdonnoise, en se basant sur les données démographiques actuelles de la Ville.
- Ces personnes ont ensuite été informées sur les changements climatiques par différents expert-es du domaine afin qu'elles puissent se positionner de manière constructive et éclairée sur le contenu du Plan climat.
- Les groupes politiques ont ensuite été sollicités pour envoyer des représentant-es à une séance de consultation le 30 novembre 2022, et cela selon les mêmes configurations que pour les commissions ad hoc.

Il semble donc difficile de proposer un processus plus représentatif de la population, c'est-à-dire ouvert à toutes les sensibilités politiques et citoyennes, et également à celles et ceux qui ne s'intéressent pas à la politique, pour un sujet qui, selon un consensus scientifique, dépasse les débats d'opinion. En tous les cas, il n'appartient pas à une commission du Conseil communal de participer directement à l'élaboration d'un document destiné à être soumis à la Municipalité. Il lui appartient bien plutôt, dans le respect des processus et règles de compétences, d'examiner celui-ci au moment où il lui est transmis par la Municipalité.

Cela étant, le Conseil communal a pris acte du Plan climat lors de la séance du 2 mars 2023 (cf. rapport sur le postulat PO21.11REP), sans qu'il ait jugé nécessaire de le renvoyer préalablement à l'examen d'une commission.

La Municipalité n'a ainsi aucune raison de penser que ce document serait incompatible avec le respect de la volonté populaire qui s'est exprimée dans le cadre de la votation du 18 mai 2025.

3. *Les plans d'agglomération PA4 (PA5) seront-ils réorientés pour refléter la volonté exprimée par les électeurs en matière de stationnement, d'équilibre modal et de souveraineté communale ? Et également d'intégration dans notre région, car Yverdon est une ville à la campagne et doit se comporter en tant que telle, ce qui implique d'être en mesure d'accueillir les habitants de la campagne. Dans quelle mesure peut-on modifier ces plans d'Agglo ?*

Les projets d'agglomération sont des appels à projet de la Confédération, qui permettent ensuite à celle-ci de subventionner des projets d'infrastructure de mobilité qui ont un impact

favorable sur le report modal des transports individuels motorisés (TIM) vers une mobilité plus durable.

Le PA5 s'inscrit dans la continuité du PA4, en mettant en avant, conformément à la volonté exprimée par la population, le concept de l'Axe principal d'agglomération (APA) et ses mesures d'accompagnement qui permettent de décharger le trafic au centre-ville. Les infrastructures telles que le parking de la Place d'Armes ne pouvant pas bénéficier de subvention dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération, c'est l'aménagement de surface, et plus particulièrement le réaménagement de la rue des Remparts qui ont été inscrits en horizon C du PA5. Le document prévoit également des mesures de gestion du stationnement afin d'harmoniser la politique de stationnement au sein de toute l'agglomération et de limiter la concurrence entre les communes. Enfin, le PA5 prévoit une mesure de réduction du stationnement dans le centre-ville à l'horizon 2036, ce qui ne met pas en péril la réalisation d'un parking souterrain.

Pour le surplus, la politique des agglomérations et le cadre légal applicable relèvent du droit fédéral. Les plans d'agglomération approuvés par le Conseil fédéral ne peuvent pas être modifiés a posteriori. En revanche, les possibilités de subventions des mesures prévues tombent ou sont fortement diminuées si le taux de réalisation est trop faible.

4. *La Municipalité va-t-elle rompre les accords secrets conclus avec l'ATE ? Donner un droit de retard à une association non élue sans légitimité démocratique ne faisait déjà pas de sens avant, mais après ce vote du 18 mai, maintenir ces accords serait incompréhensible.*

Il n'existe aucun accord secret avec l'Association transports & environnement (ATE). Les conventions conclues avec cette association les 18 janvier et 2 février 2022 sont disponibles sur le site internet de la Ville<sup>1</sup>. Bien que ces deux textes n'aient rien à voir avec l'enjeu du scrutin du 18 mai 2025, la Municipalité a en effet décidé, dans un souci de transparence, de les rendre publics.

Ces conventions ont été passées afin de permettre le retrait des oppositions qui grevaient le projet de parking mutualisé à Y-Parc ; la Ville s'est uniquement engagée à consulter l'ATE - comme n'importe quel autre groupe d'intérêt - en amont de la mise à l'enquête du projet de parking de la Place d'Armes.

Cet accord a eu pour effet de rassurer l'ATE sur les intentions de la Municipalité en matière de respect des plans de mobilité et de stationnement ; il a permis de débloquer la situation et d'achever la construction du parking mutualisé d'Y-Parc.

5. *La Municipalité va-t-elle cesser de bloquer l'exploitation des étages supérieurs du parking silo d'Y-Parc ? On a un parking silo dont l'exploitation des étages supérieurs est interdite, ce qui est incompréhensible de maintenir à la lumière du vote du 18 mai ?*

Le règlement du plan partiel d'affectation adopté par le Conseil communal le 5 septembre 2013 et mis en vigueur le 30 octobre 2014 (PPA Parc scientifique et technologique) prévoit à son article 6.5. des règles précises en matière de stationnement voitures. Ainsi, dans le périmètre du PPA, au plus 4000 cases de stationnement peuvent être autorisées, P+R non compris. Par ailleurs, les places de parc doivent répondre à des besoins calculés selon les normes VSS. Au maximum, 50% des places de parc autorisées en fonction des besoins des entreprises, calculés sur cette base, peuvent être implantées sur chaque parcelle. Les places de parc non prévues sur la parcelle considérée, soit au moins 50% des places, doivent être obligatoirement réalisées dans le parking collectif centralisé. Comme pour toute autre offre

---

<sup>1</sup> <https://www.yverdon-les-bains.ch/medias/actualites/detail/projet-parking-de-la-place-darmes-les-conventions-signees-avec-late-sont-rendues-publiques>

de stationnement, le droit fédéral, en particulier la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB) et l'ordonnance sur la protection de l'air (OPAiR) impliquent que l'offre soit strictement adaptée aux besoins calculés, afin de limiter le trafic induit. Les parcs de stationnement (terrain ou bâtiment) pour plus de 500 voitures (ch. 11.4 de l'Annexe à l'ordonnance sur l'étude de l'impact sur l'environnement – OEIE) doivent au demeurant faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement qui porte particulièrement sur ces aspects et dont les conclusions sont intégrées à une autorisation spéciale cantonale, puis au permis de construire. Le parking mutualisé doit respecter ces règles et son exploitation doit donc répondre au besoin objectif, en fonction des normes précitées, en termes de places de parc.

A l'heure actuelle, les différents permis de construire accordés dans le secteur considéré ne justifient pas (encore) un besoin de 978 places, correspondant à la capacité totale future du parking, mais seulement de 789 places (y compris les places nécessaires selon des permis de construire délivrés récemment, mais qui ne sont pas encore mis en œuvre). Pour des raisons d'exploitation et afin de minimiser les coûts du chantier, la Municipalité a accepté que l'ensemble des places de parc nécessaires à futur, en fonction des bâtiments qui pourront faire l'objet de permis de construire dans les mois et les années à venir, soient d'ores et déjà construits et aménagés en une seule étape, sous réserve toutefois qu'ils ne soient exploités qu'au fur et à mesure de l'apparition des besoins correspondants. Le permis de construire intègre cette condition, qui est entrée en force.

A l'heure actuelle, ce parking peut donc être exploité à concurrence de 789 places de parc. Le parking est privé et un certain nombre de places (non individualisées) sont louées aux entreprises du secteur, selon les dispositions rappelées ci-dessus. Cependant, le parking est également accessible au public, payable à l'heure (notamment pour la clientèle des différentes entreprises sur le site). Le public peut ainsi disposer de la capacité résiduelle du parking, étant entendu que les entreprises n'utilisent pas en permanence l'ensemble des places de parc qui leur sont dévolues, leur personnel n'étant pas présent en permanence sur le site (déplacements professionnels, télétravail, vacances etc.) et le calcul de l'offre en stationnement comprenant des besoins pour la clientèle des entreprises. L'expérience démontre que l'offre disponible actuellement est tout à fait suffisante ; on ne constate en effet aucune saturation du parking. En cas de manifestation spéciale, des mesures particulières limitées dans le temps peuvent au demeurant être autorisées par la Municipalité pour répondre aux besoins spécifiques.

En revanche, le droit fédéral impose de limiter le nombre de places de parc attribuées par entreprise en fonction de l'offre justifiée par chaque bâtiment. Cette mesure permet d'éviter une saturation du parking, d'augmenter l'attractivité du trafic individuel et permet de garantir, à terme, le bon développement du PST sans en saturer le réseau routier.

Le scrutin du 18 mai 2025, portant sur la création d'un parking souterrain à la Place d'Armes, doit s'inscrire dans le respect du droit fédéral. Il n'a au demeurant pas pour conséquence de déréglementer l'ensemble des mesures de mobilité sur l'ensemble du territoire communal.

*6. La Municipalité envisage-t-elle une rupture avec certains bureaux d'étude idéologiquement engagés ou le lancement d'appels d'offre plus nuancés, plus transparents et équilibrés, pour des futurs mandats d'études en mobilité ?*

La Municipalité a attribué et continuera d'adjuger tous les mandats d'étude et tous les projets de construction dans le respect de la législation en matière de marchés publics. Elle respecte et continuera de respecter les règles découlant du droit des contrats.

La législation en matière de marchés publics détermine les processus et procédures, en laissant une certaine marge de manœuvre à l'autorité adjudicatrice quant à la détermination des critères et pondérations à prendre en compte. Ceux-ci ne doivent cependant pas être

discriminatoires ou porter sur des questions sans lien avec le marché public considéré. Il en va de même pour les adjudications de gré à gré, lorsque les conditions en sont remplies. En tous les cas, le mandat doit permettre de répondre aux spécifications demandées, avec les compétences scientifiques et l'indépendance requises d'un expert.

Dès lors, il n'est pas possible d'exclure d'un marché public un mandataire ou une entreprise en raison, notamment, des convictions politiques, idéologiques ou religieuses supposées des personnes qui les représentent, ni, notamment, du genre, de l'origine ou de l'orientation sexuelle de celles-ci.

Conformément au serment qu'elle a prêté, la Municipalité s'en tiendra fermement à ces principes.

7. *Quand est-ce qu'un vrai plan de mobilité complet à l'échelle de la ville, afin de comprendre le sens des mesures qui sont prises sur les questions de mobilité.*

Sur la base du crédit d'étude octroyé le 6 octobre 2022 par le Conseil communal (cf. préavis PR22.18PR concernant une demande de crédit d'engagement de CHF 875'000.- pour financer les études et les réalisations nécessaires pour consolider les stratégies sectorielles en matière de mobilité et concrétiser la vision directrice de la mobilité durable), la Municipalité travaille, d'une part à consolider les stratégies sectorielles en matière de mobilité et d'autre part à concrétiser la vision directrice de la mobilité durable.

On compte au total quatre stratégies sectorielles :

- **Modération** : les résultats de cette stratégie sectorielle sont présentés dans le préavis PR25.10PR. Le Conseil communal ayant accepté ce préavis le 19 juin 2025 et octroyé à cet effet les crédits correspondants, cette stratégie va être mise en œuvre progressivement selon le planning indiqué.
- **Transports publics** : la Municipalité en a validé les objectifs dans le courant de l'année 2024. En termes de financement, le développement de l'offre avec TRAVYS est inscrit au budget. L'amélioration des cadences sur la ligne 603 depuis décembre 2024 répond aux objectifs fixés. Le préavis PR25.24PR concernant une demande de crédit d'investissement de CHF 3'400'000.- pour financer les travaux de mise en conformité aux exigences de la LHand d'un premier lot d'arrêts de bus ainsi que l'installation de l'équipement minimal à l'ensemble des arrêts, dans le cadre d'une stratégie de mise en conformité de l'ensemble des arrêts de bus sur le territoire de la commune, transmis au Conseil communal le 14 août 2025, s'inscrit également dans ces objectifs. La Municipalité travaille également, de concert avec les CFF, ainsi que les autorités fédérales et cantonales, sur le projet de halte ferroviaire au Parc scientifique et technologique, qui est un complément majeur au réseau de transport public ; la Municipalité fait tout ce qui est en son pouvoir pour que cette halte puisse se réaliser dans les meilleurs délais.
- **Mobilité douce** : le plan directeur de la mobilité douce (PDMD) a déjà été présenté au Conseil communal, qui a accepté le 26 juin 2019 le 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 ; la hiérarchie vélo est actuellement consolidée et plusieurs projets, dont les mesures prioritaires du PDMD et le projet de mobilité douce le long des canaux sont en cours.
- **Transports individuels motorisés** : la planification en la matière prend en compte le résultat des votations sur les initiatives populaires soumises au corps électoral, en particulier concernant l'Axe principal d'agglomération (initiative acceptée le 25 novembre 2012) et le parking de la Place d'Armes (initiative acceptée le 18 mai 2025).

Les stratégies dans ce domaine s'appuient ainsi sur le concept TIM établi en 2015, sur la base des résultats de la votation du 25 novembre 2012. Concernant le parking de la Place d'Armes, une série de mesures de trafic au centre-ville avaient été intégrées au projet déposé à l'examen préalable en 2020. En particulier, la fermeture du goulet du Casino et la mise en sens unique de la rue des Casernes font partie des mesures intégrées au dossier pour limiter le trafic sur les Remparts, en compensation de l'augmentation générée par le parking. Le préavis PR22.18PR susmentionné prévoit également un montant pour réviser le plan directeur du stationnement, études que la Municipalité a toutefois choisi de ne pas débiter avant que les résultats de la votation du 18 mai 2025 ne soient connus et la manière de la mettre en œuvre actée.

Le PA4, et maintenant le PA5, intègrent ces stratégies et les détaillent, dès lors que la Ville représente une part significative du territoire et des enjeux de l'agglomération. Une synthèse à l'échelle de la ville est à l'étude.

8. *Vu le succès de la nouvelle zone de rencontre à 20km/h vers la Maison d'Ailleurs, la Municipalité envisage-t-elle d'appliquer la même recette au goulet des Casernes, afin de rouvrir ce passage dans les deux sens, ce qui permettrait de désenclaver des quartiers populaires de notre ville comme les Moulins et d'économiser des tonnes de CO<sup>2</sup> en évitant des détours inutilement polluants ?*

La mise en sens unique de la rue des Casernes est une décision de compétence municipale qui a été réalisée en octobre 2020, sur la base d'études antérieures. Cette mesure apporte satisfaction tant pour les piétons, que pour les clients des restaurants. Sa réouverture bidirectionnelle n'a donc pas été réévaluée. Cette position n'a pas changé et elle est même renforcée par l'acceptation de l'initiative concernant le parking de la Place d'Armes, si l'on se fie aux résultats des mesures de compensation définies en 2020.



Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de prendre acte de la présente communication.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic :

  
P. Dessemontet



Le secrétaire :

  
F. Zürcher

Annexe :

- Interpellation INT25.07 du 5 juin 2025

## **Interpellations de Ruben Ramchurn lors du Conseil Communal du 5 juin 2025**

### **Interpellation : Comment la Municipalité compte-elle tenir compte du vote des Yverdonnois ?**

Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Municipaux, Chers Collègues,

Le 18 mai 2025, jour historique, les Yverdonnoises et Yverdonnois ont tranché sans ambiguïté :

- Oui à l’initiative populaire CAPPa pour un parking souterrain de 1000 places (55,27 %)
- Non au contre-projet municipal (61,2 %)

Ce double résultat constitue bien plus qu’un choix ponctuel : il marque un tournant politique clair et un désaveu net de la stratégie actuelle en matière d’urbanisme, de mobilité et de planification climatique.

Il est désormais indispensable que la Municipalité en tire toutes les conséquences, ce qui implique :

- Un retrait du PDCOM 2040, dont les orientations sont en contradiction flagrante avec la volonté populaire
- La refonte complète du Plan Climat Yverdonnois, cette fois sur des bases plus démocratiques et en tenant compte de la volonté exprimée par la population. Par conséquent les objectifs comme la réduction de 80% de l’usage de la voiture en ville ne sont plus en cohérence avec ce qu’ont demandé les Yverdonnois, qui veulent être ouverts à leur campagne.
- La révision des futurs plans d’agglomération (PA5), mais aussi du PA4, pour intégrer les exigences du vote : accessibilité, stationnement, équilibre entre les modes de transport et la fin de la stratégie de délocalisation des places de parc vers Montagny. Une stratégie qui fait le bonheur de la commune voisine et de ses commerces, au détriment des nôtres. Cette stratégie qui est dans le PA4, qu’il faudra revoir afin de rééquilibrer les choses afin que les plans d’agglomérations ne soient pas aussi défavorables à Yverdon et favorable à Montagny. Enfin, bravo à eux.
- Enfin, la remise à plat de certaines études de mobilité, notamment en veillant à confier les mandats à des bureaux connus pour plus de neutralité et non pas des bureaux dont l’orientation idéologique anti-voiture nuit à la crédibilité et à la neutralité des analyses.

J’interpelle la Municipalité afin d’obtenir des réponses aux questions suivantes :

1. Confirme-t-elle le retrait du PDCOM 2040 à la lumière du résultat du 18 mai ? À défaut, quelles modifications précises prévoit-elle d’y apporter, et dans quels délais ?

2. Le Plan climat yverdonnois sera-t-il entièrement refait, avec un processus d'élaboration plus démocratique, transparent et ouvert à toutes les sensibilités politiques et citoyennes ? Ca pourrait par exemple être via un travail de commission, car les commissions du Conseil Communal représentent l'équilibre démocratique, contrairement à ces procédures « participatives » où participent surtout les « écoanxieux », ce qui biaise les résultats.
3. Les plans d'agglomération PA4 (PA5) seront ils réorientés pour refléter la volonté exprimée par les électeurs en matière de stationnement, d'équilibre modal et de souveraineté communale ? Et également d'intégration dans notre région, car Yverdon est une ville à la campagne et doit se comporter en tant que telle, ce qui implique d'être en mesure d'accueillir les habitants de la campagne. Dans quelle mesure peut-on modifier ces plans d'Agglo ?
4. La Municipalité va-t-elle rompre les accords secrets conclus avec l'ATE ? Donner un droit de retard à une association non élue sans légitimité démocratique ne faisait déjà pas de sens avant, mais après ce vote du 18 mai maintenir ces accords serait incompréhensible.
5. La Municipalité va-t-elle cesser de bloquer l'exploitation des étages supérieurs du parking silo d'Y-Parc ? On a un parking silo dont l'exploitation des étages supérieurs est interdite, ce qui est incompréhensible de maintenir à la lumière du vote du 18 mai.
6. La Municipalité envisage-t-elle une rupture avec certains bureaux d'étude idéologiquement engagés ou le lancement d'appels d'offre plus nuancés, plus transparents et équilibrés, pour des futurs mandats d'études en mobilité.
7. Quand est-ce qu'on a un vrai plan de mobilité complet à l'échelle de la ville, afin de comprendre le sens des mesures qui sont prises sur les questions de mobilité.
8. Vu le succès de la nouvelle zone de rencontre à 20km/h vers la Maison d'Ailleurs, la Municipalité envisage d'appliquer la même recette au goulet des Casernes, afin de rouvrir ce passage dans les 2 sens, ce qui permettrait de désenclaver des quartiers populaires de notre ville comme les Moulins et d'économiser des tonnes de CO2 en évitant des détours inutilement polluants.

Je vous remercie par avance pour vos réponses.

Ruben Ramchurn

Conseiller Communal

Yverdon pour Tous