

PREAVIS AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

une demande de crédit d'étude de CHF 585'000.- pour la poursuite des études relatives aux aménagements complémentaires à la future halte CFF « Yverdon Y-Parc »

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

La création d'une halte ferroviaire au Parc scientifique et technologique (PST) d'Y-Parc est un projet majeur pour la mobilité yverdonnoise, qui figure notamment dans le projet d'agglomération (PA) AggloY depuis la première génération en 2007, ainsi que dans différents documents de planification tels que le Plan directeur communal (PDCom). Cette nouvelle halte ferroviaire permettra d'améliorer la desserte en transports publics du parc scientifique, en le dotant d'une véritable interface de transport multimodale, mais permettra également de desservir de nombreux quartiers environnants et des points d'intérêts yverdonnois majeurs (écoles, hôpital, CPNV, etc.). Il s'agit de la première création d'un nouveau point de desserte ferroviaire sur le territoire de la ville depuis la mise en service de la halte « William-Barbey » en 1893.

Ce projet se concrétise dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 du programme national de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES EA 2035). À cet effet, l'Office fédéral des transports (OFT) a mandaté les Chemin de fer fédéraux (CFF) pour étudier et réaliser cette halte. Plusieurs rencontres et ateliers ont eu lieu avec différentes parties prenantes, au cours desquels il est rapidement apparu qu'un certain nombre d'aménagements complémentaires seraient nécessaires au bon fonctionnement et au rayonnement de cette halte dans son environnement direct. Ces aménagements sont à la charge de la Ville, selon une répartition similaire à des projets de gare dans d'autres localités. Ils peuvent faire l'objet de subventions.

Les CFF et la Ville d'Yverdon-les-Bains maintiennent l'objectif fixé depuis le début du projet de mettre en service la halte à l'automne 2030. Cet objectif ambitieux implique une coordination étroite et la tenue d'un planning soutenu de la part des parties prenantes, et notamment de la Ville.

Dans sa séance du 12 décembre 2024, le Conseil communal a accordé à la Municipalité un crédit complémentaire d'un montant de CHF 50'000.- sur le compte 61504.3132.00 à des fins d'études préliminaires pour les projets complémentaires (interface bus, stationnement vélos, etc.) à la halte CFF au PST d'Y-Parc (cf. p. 4 du préavis PR24.31PR concernant la 2^e série de compléments au budget 2024). Grâce à ce crédit, la Municipalité a pu mener à bien les études préliminaires (phase SIA 21) relatives aux aménagements complémentaires à la halte. Ce travail a permis de détailler les besoins et de choisir les variantes d'aménagement y répondant au mieux. Désormais, l'objectif du présent préavis est de présenter l'avancée des projets complémentaires à la future halte au Conseil communal, ainsi que de demander un crédit d'étude de CHF 585'000.- pour les phases suivantes (SIA 31 à 41).

1 Périmètre d'étude

La figure 1 ci-dessous présente la situation de la future halte, des projets complémentaires liés à la halte et des projets connexes menés par la Ville dans les environs. Le périmètre de la halte est bordé, au nord, par la parcelle n° 1450, sur laquelle se situent quatre immeubles d'habitation le long de l'Avenue Pierre-de-Savoie, et, au sud, par les parcelles n° 5449 et 5361. Une route d'accès existante dessert ces deux parcelles ainsi que la parcelle n° 6534 et les relie à l'Avenue des Découvertes. Ces parcelles, se situant à la limite nord du PST, accueillent plusieurs bâtiments occupés par des entreprises et services.

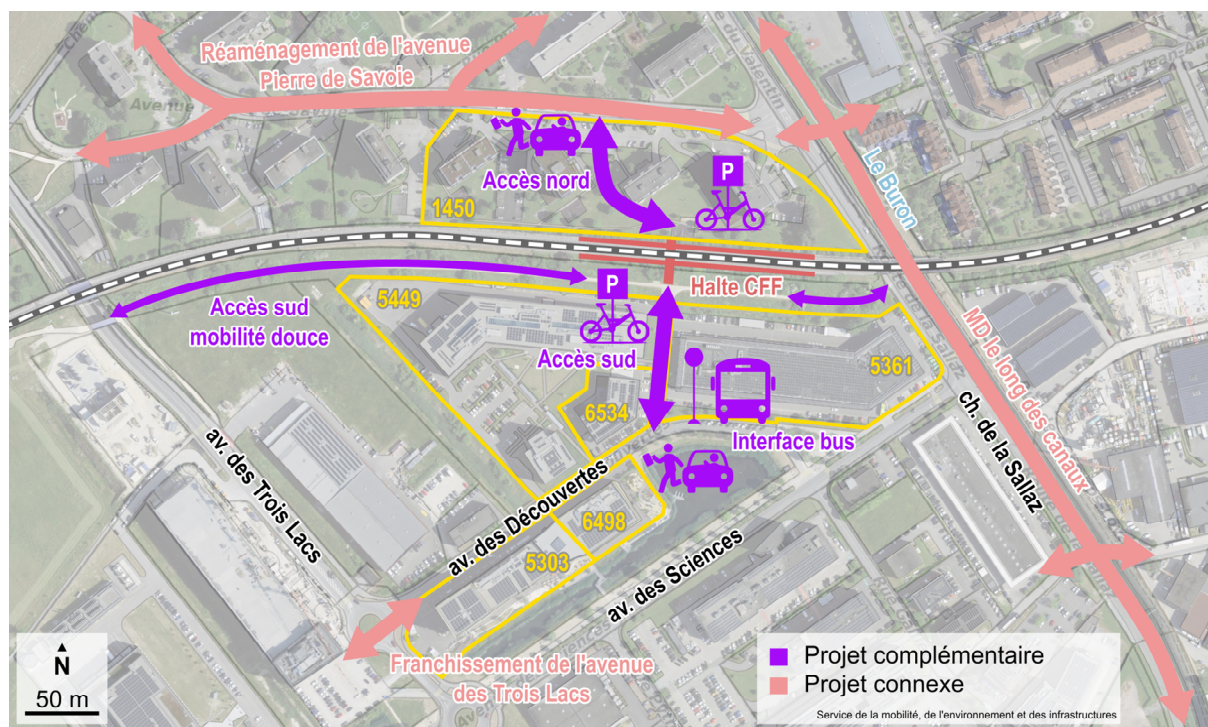


Figure 1 - Future halte CFF (en rouge), entourée par les projets complémentaires liés à la halte (en violet) et par les projets connexes menés par la Ville (en rose). Les parcelles concernées par les projets complémentaires sont indiquées en jaune. Infographie : Service de la mobilité, de l'environnement et des infrastructures (MEI).

En raison des nombreux projets dans le périmètre, il convient de définir la terminologie suivante, utilisée dans ce rapport ainsi que tout au long du projet :

- Le projet de halte concerne le projet ferroviaire mené par les CFF et décrit ci-dessous ;
- Les projets complémentaires concernent tous les aménagements permettant d'intégrer la halte dans son environnement et sont menés par la Municipalité dans un seul dossier, qui fait l'objet de ce préavis ;
- Enfin, les projets connexes sont les projets de la Ville qui se situent à proximité et desservent la halte de manière indirecte, mais qui sont menés de manière séparée. Ils sont mentionnés à titre informatif et décrits dans le chapitre 3 dédié.

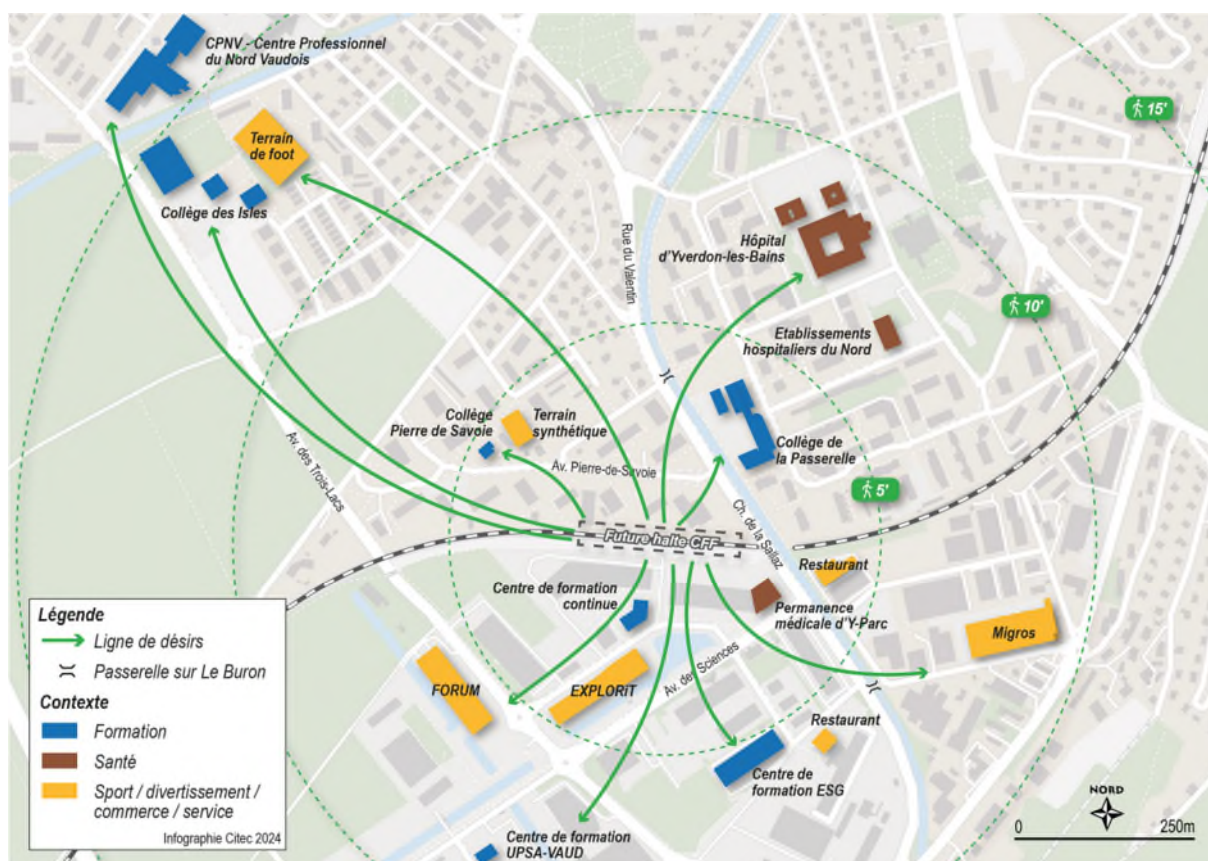


Figure 2 - Points d'intérêts et lignes de désir des modes doux autour de la halte. Infographie : Citec.

La figure 2 permet de contextualiser plus largement l'emplacement de la future halte. Au sud, se situent non seulement les nombreuses entreprises implantées à Y-Parc, mais également plusieurs centres de formation et de services (restaurants, commerces, centres médicaux, lieux de divertissement).

Au nord, plusieurs quartiers d'habitation denses se situent à proximité. Le quartier Pierre-de-Savoie, qui compte environ 1'700 habitant-es, mais également les quartiers des Isles ou de l'hôpital pourront bénéficier d'une desserte ferroviaire plus proche. Cela représente actuellement plus de 5'000 habitants et plus de 4'000 emplois (équivalents plein temps) dans un périmètre de 10 minutes à pied, sans compter les développements prévus à proximité (futur plan de quartier « Roseyres », développement du PST). De nombreux points d'intérêt se situent également au nord de la halte et pourront disposer d'une gare plus proche et/ou d'une alternative à la gare du centre-ville, notamment l'hôpital, le collège de la Passerelle, le centre thermal, le centre sportif des Isles ou encore le CPNV et le collège Léon-Michaud.

2 Description du projet

La figure 3 présente une vue d'ensemble des aménagements prévus. Elle est également disponible en Annexe 1 de ce préavis.

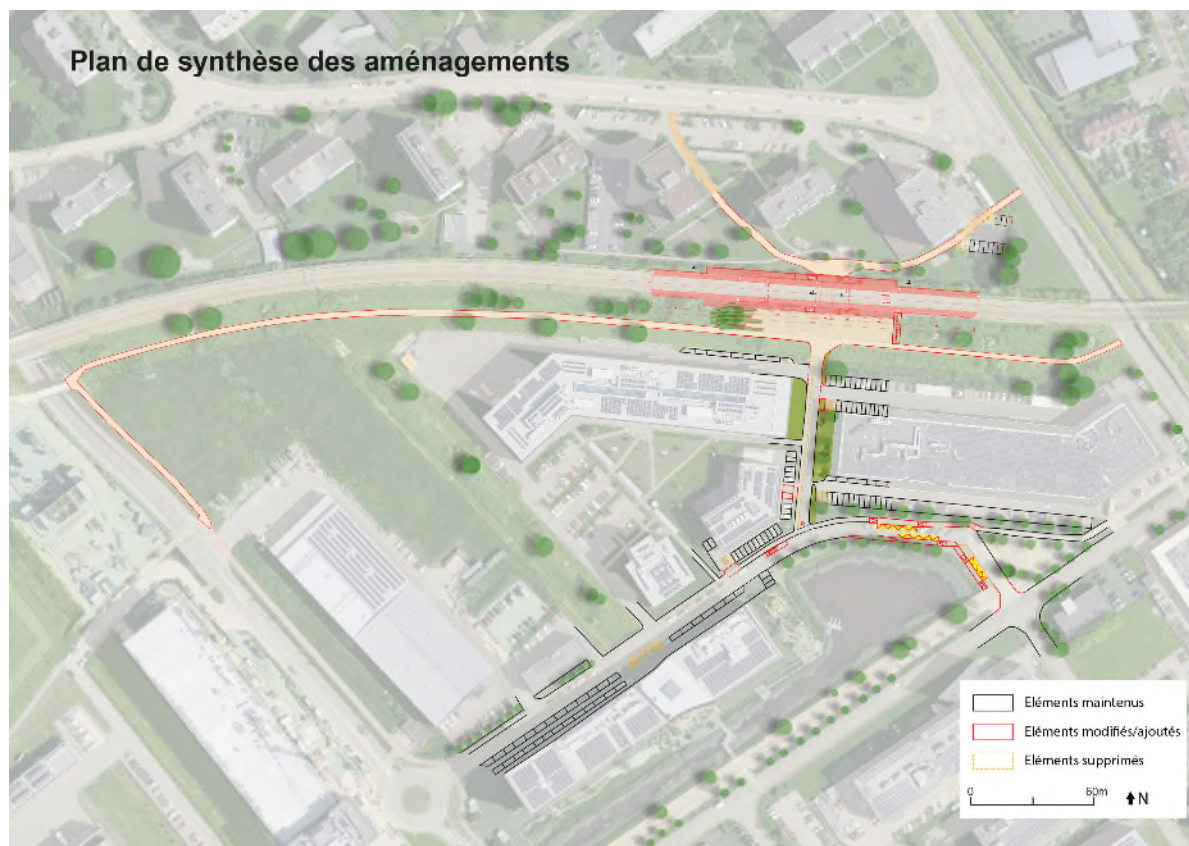


Figure 3 - Vue d'ensemble du projet de halte ainsi que des aménagements complémentaires. En rouge : création ou réaménagement ; en jaune : suppression ; en noir : aménagements existants. Plan : Citec/GEA, adapté par le Service MEI.

2.1 Projet des CFF

En premier lieu, il est utile de décrire les contours du projet CFF tels que connus par la Municipalité en date du présent préavis.

Des délégations des CFF, de la Municipalité et des services communaux se sont rencontrées à plusieurs reprises, notamment dans le cadre de plusieurs ateliers menés par les CFF au printemps 2024. Des séances ont également eu lieu avec des représentant-es de la Ville, des CFF, de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), de l'Office fédéral des transports (OFT) et du Bureau d'agglomération (AggloY). Ces différents échanges ont notamment permis à la Ville de préciser aux CFF le contexte et les enjeux locaux dans lesquels s'inscrit la halte, et réciproquement aux CFF d'expliquer le projet de halte à la Municipalité. En sont ressortis les éléments suivants.

La position de la halte est la même dans toutes les variantes étudiées par les CFF et est indiquée sur les figures ci-dessus. En effet, les CFF planifient tous leurs arrêts sur des tracés rectilignes afin de répondre aux obligations découlant de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) : l'arrêt des trains sur une ligne droite permet de minimiser l'espace entre les portes des rames et le quai, pour une meilleure accessibilité aux trains. Au vu du tracé ferroviaire à proximité du PST, seul le tronçon situé entre l'Avenue des Trois-Lacs et la route de la Sallaz est relativement rectiligne et bien localisé par rapport au PST.

En ce qui concerne l'accès aux quais depuis les deux côtés des voies, les CFF ont d'abord étudié la possibilité d'utiliser l'un des passages inférieurs (PI) à proximité, soit celui de la route

de la Sallaz, à l'est, ou celui de l'Avenue des Trois-Lacs, à l'ouest. Il est apparu que ces variantes entraîneraient un détour de plusieurs centaines de mètres pour les voyageurs se déplaçant entre l'un des quais et l'autre côté des voies. Par ailleurs, le gabarit du trottoir du PI de la route de la Sallaz ne permettait pas d'accueillir le flux additionnel de personnes généré par la halte. Pour ces raisons, la Municipalité, les services cantonaux et les CFF ont conclu que la construction d'un nouveau passage inférieur situé au centre de la halte était recommandée. Les CFF ont informé la Municipalité du fait que le gabarit de ce nouveau passage inférieur serait dimensionné en fonction de la fréquentation prévue de la halte, mais qu'il ne serait pas possible de l'emprunter pour transiter à vélo, car cela impliquerait son élargissement et une participation financière importante de la Commune pour ces travaux. La Municipalité a dès lors validé la création d'un passage réservé aux piétons, décrit plus loin, au vu des aménagements de stationnement vélos prévus de part et d'autre et des itinéraires existants du chemin de la Sallaz et de l'Avenue des Trois-Lacs.

Les quais de gare seront d'une longueur initiale de 160 mètres. Le Canton est en discussion avec les CFF et l'OFT pour réaliser rapidement une extension des quais de 160 à 235 mètres, voire 310 mètres, afin d'augmenter les capacités des rames du RER Vaud sur la ligne Grandson – Lausanne (utilisation de trains plus longs). Des abris pour la clientèle seront aménagés sur les quais. Pour l'accès aux quais, deux rampes sont prévues de part et d'autre de la halte. Une partie du stationnement vélos sera aménagée sous les rampes.

La halte sera desservie par les lignes R1 et R2 du Réseau express régional vaudois (RER Vaud), ce qui offrira deux liaisons par heure en direction de Lausanne et l'arc lémanique, vers le sud, et Yverdon-Gare / Grandson, vers le nord. La fréquentation future de la halte est estimée à environ 5'000 voyageurs par jour ouvré (en 2024, 22'300 voy./jour ouvré pour la gare d'Yverdon-les-Bains¹).

Comme expliqué par les CFF et l'OFT, les projets de transports financés dans le cadre de PRODES EA 2035² se limitent aux aménagements strictement nécessaires pour le fonctionnement des infrastructures ferroviaires. Ainsi, dans le cas d'une halte ferroviaire, le projet comprend les modifications nécessaires sur les infrastructures ferroviaires, les quais avec leurs équipements et les accès minimaux pour que les voyageurs et voyageuses puissent rejoindre les quais. Les chapitres suivants décrivent donc les aménagements additionnels que la Municipalité juge nécessaire de réaliser afin de véritablement intégrer et faire fonctionner la halte dans son environnement direct.

¹ [Page des CFF au sujet des statistiques de fréquentation de la gare d'Yverdon-les-Bains](#)

² [Page de l'OFT au sujet du programme PRODES EA 2035](#)

2.2 Accès sud – Y-Parc



Figure 4 - Route d'accès à la future halte, état actuel. Photo : Service MEI.

Au sud de la halte se trouve une route d'accès (illustrée en figure 4) reliant l'Avenue des Découvertes avec les entreprises sur les parcelles adjacentes n° 5449 et 6534 à l'ouest et n° 5361 à l'est. Cette rue, qui n'a pas de nom à ce jour, constituera la voie d'accès principale à la halte. Les propriétaires des trois parcelles ont été rencontrés à plusieurs reprises et accueillent positivement le projet de halte, ainsi que les projets complémentaires. D'entente avec ces derniers, plusieurs mesures sont prévues, qui ont pour but de renforcer le caractère accueillant pour la mobilité douce de cette rue. Ces mesures sont visibles sur le plan en figure 3 ci-dessus.

Premièrement, il est prévu que cette route ne soit plus utilisée par le trafic motorisé, à l'exception des véhicules de livraison en sortie des parcelles adjacentes. Ces véhicules représentent une faible charge de trafic qui est compatible avec la fonction d'accès à la halte de cette route. Les accès voiture des parcelles seront, eux, reportés sur l'Avenue des Découvertes. Afin de s'assurer qu'aucun trafic non souhaité ne circule sur cette rue, une borne d'accès sera installée à son embouchure avec l'Avenue des Découvertes. Ce tronçon sera donc en mixité *piétons-vélos-camions en sortie*. Le gabarit de la chaussée pourra donc être réduit et les portions reprises seront végétalisées. Ce fonctionnement est similaire à la situation du centre historique, où la cohabitation de ces modes fonctionne bien.

2.3 Accès sud – cheminements de mobilité douce et esplanade

Des cheminements en grave longent actuellement le sud des voies ferroviaires entre le chemin de la Sallaz et l'Avenue des Trois-Lacs. Il est prévu de les réaménager sur toute leur longueur. Ces chemins sont prévus pour une mixité piétons-vélos et adaptés aux personnes à mobilité réduite : ils seront carrossables et d'un gabarit de 3.5 m.

Sur la zone attenante au sud de la gare, une petite esplanade publique sera aménagée pour accueillir les voyageuses et voyageurs, ainsi que le centre d'accueil CFF (automates, panneaux, etc. – pas de guichet). Elle constituera le débouché des cheminements est et

ouest, ainsi que celui de la rue au sud. La couverture arborée devra être étendue par les CFF pour le confort de leurs usagères et usagers. Plus largement, les différentes parties prenantes du projet s'accordent sur l'intention de conserver et valoriser autant que possible le caractère végétal de la zone et notamment de la bande de verdure actuelle le long des voies. Un photomontage illustratif, qui permet de mieux visualiser cette esplanade vue depuis le sud, est présenté en figure 5 ci-dessous.



Figure 5 - Photomontage illustratif et provisoire de la future esplanade au sud de la halte. Photo : Citec/GEA.

2.4 Accès nord – Pierre-de-Savoie

Au cours du projet, il s'est avéré essentiel de créer un accès pour les modes doux également depuis le nord, afin de desservir les nombreux points d'intérêt se situant de ce côté de la halte et cités dans le périmètre d'étude en introduction de ce rapport. La création de cet accès vise à éviter une situation similaire à la gare d'Yverdon-les-Bains, où l'accessibilité depuis le côté nord (lac) est très limitée et difficile à améliorer sans projets complexes. La halte d'Y-Parc doit être pensée dès le début avec des accès sur ses deux fronts.

Lors des études préliminaires, plusieurs cheminements possibles ont été identifiés à travers la parcelle attenante n° 1450 et sont illustrés en figure 6 ci-dessous.

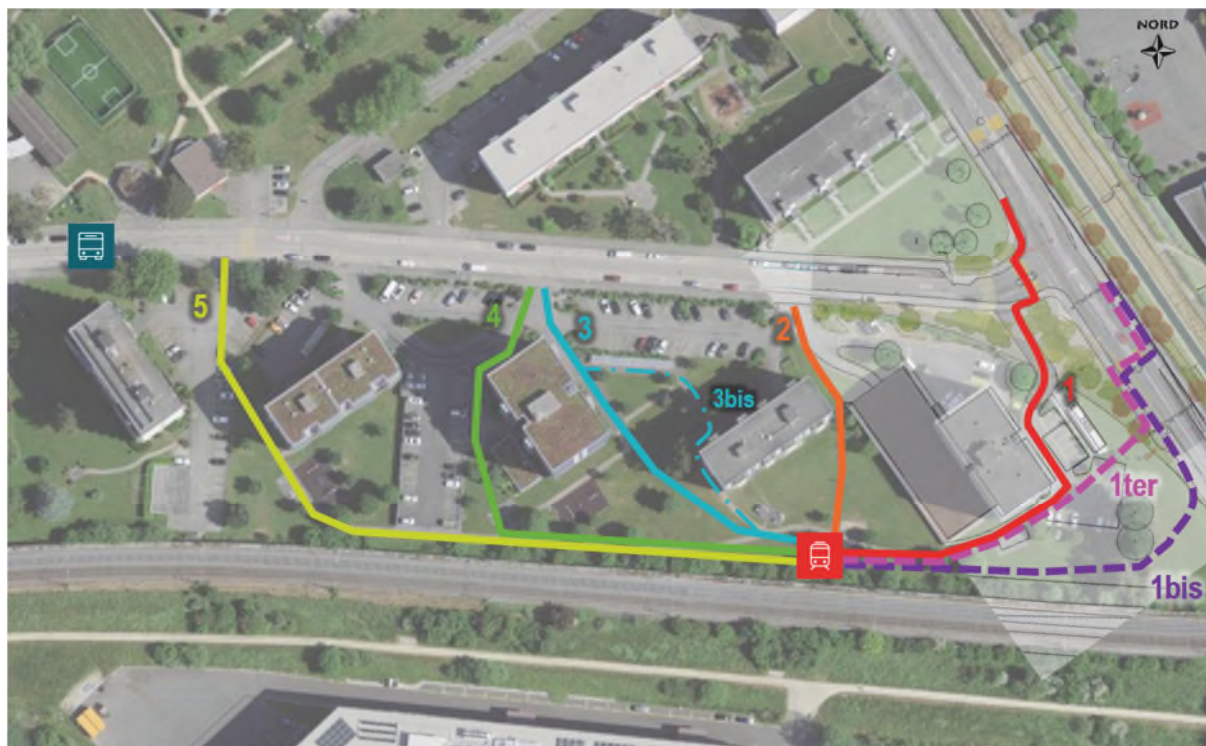


Figure 6 - Variantes de cheminements de mobilité douce au nord de la halte, avec l'arrêt de bus indiqué en haut à gauche. Plan : Citec/GEA.

La solution la plus simple serait de créer un cheminement unique et direct entre la halte et l'Avenue Pierre-de-Savoie, suivant, par exemple, la variante 2. Cependant, sur ce tracé se trouve un parking semi-enterré dont le dénivelé et la sortie de véhicules rendent la réalisation de cette variante complexe. La solution privilégiée est donc de réaliser deux cheminements pour desservir de manière adéquate et efficace les points d'intérêts se situant au nord-est (dont l'hôpital et les bains) et au nord-ouest (dont les quartiers denses à proximité et le CPNV) de la halte.

La Municipalité souhaite privilégier l'option basée sur les variantes 1ter et 3. En effet, ces dernières s'intègrent au mieux dans les cheminements existants et ceux prévus dans le réaménagement du carrefour Pierre-de-Savoie / Sallaz, tout en évitant la traversée d'une parcelle supplémentaire à l'ouest et, par conséquent, des procédures avec d'autres propriétaires. Les discussions sont actuellement en cours avec le propriétaire de la parcelle n° 1450. La solution définitive pourrait évoluer dans le cadre de ces échanges.

Il est prévu d'aménager ces deux cheminements pour une mixité piétons-vélos afin de rejoindre le stationnement vélos prévu à la halte. Ces accès seront donc carrossables, accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), et d'un gabarit de 3.5 m. Le projet a été présenté le 24 juin 2025 à la commission urbanisme et mobilité, qui a confirmé l'importance d'avoir un accès mixte piétons-vélos depuis l'ensemble des cheminements au nord de la halte. Toutefois, il n'est pas prévu d'intégrer ces cheminements aux itinéraires cyclables de la Ville car le gabarit du passage inférieur ne permettra pas de transiter à vélo, comme mentionné plus haut. Le PST est également déjà bien desservi par le réseau cyclable et par des itinéraires qualitatifs, via notamment l'itinéraire le long de l'Avenue des Trois-Lacs à l'ouest, et le long du Buron à l'est. Ce dernier sera, par ailleurs, réaménagé dans le projet de mobilité douce le long des canaux ; ce réaménagement est décrit plus en détail dans le chapitre 3.2 ci-dessous.

2.5 Interface avec les bus et réfection de l'Avenue des Découvertes

Différents arrêts de bus offriront une interface entre la future halte et le réseau de transports urbains. Sur l'Avenue Pierre-de-Savoie, l'arrêt de bus homonyme a été réaménagé en 2024 afin de le rendre conforme à la LHand, comme en témoigne la photo en figure 7 ci-après. Cet

L'arrêt terminus actuel de la ligne 605, situé sur l'Avenue des Découvertes le long du bâtiment Explorit, sera déplacé pour plusieurs raisons.

Premièrement, le quai de cet arrêt se trouve sur la parcelle privée n° 5303, sans qu'une servitude ne régisse cette situation. Un accord devrait donc être conclu avec les propriétaires.

De plus, le terminus de la ligne devra accueillir le chargeur pour bus électriques prévu dans le plan d'électrification des lignes urbaines exploitées par TRAVYS, chargeur qui aurait un impact architectural non négligeable pour le bâtiment Explorit attenant (l'arrêt est au droit de la façade vitrée abritant une spectaculaire structure en bois). Au vu de ces contraintes, et d'entente avec les propriétaires, cet emplacement sera abandonné.

Dans cette situation, les nouveaux arrêts de ligne ne pourront pas être utilisés comme terminus. En effet, les bus marquent un temps d'arrêt de l'ordre de 5 minutes au minimum en fin de ligne pour la recharge. Ils occupent donc l'arrêt alors que d'autres bus circulant sur d'autres lignes en ont besoin et que des véhicules privés doivent pouvoir circuler, les arrêts de ligne étant prévus sur la chaussée. Il est donc nécessaire de créer un autre quai de bus pour la ligne en terminus. L'emplacement le plus adéquat pour ce dernier se situe dans la continuité du futur arrêt de ligne, avant le carrefour avec l'Avenue des Sciences, comme indiqué en bleu sur la figure 8 ci-avant.

Les arrêts « Y-Parc/Galilée » et « Y-Parc/Pythagore », sur l'Avenue des Sciences, ne sont pas conformes aux normes LHand et la chaussée devrait être remise en état (orniérage). Au vu de leur proximité avec les nouveaux arrêts prévus, ils seront également supprimés. Il est également à noter que dans le cadre du projet de franchissement de l'Avenue des Trois-Lacs, un arrêt de bus sera créé sur le tronçon routier entre les deux ronds-points (cet arrêt n'a pas encore de nom et est nommé pour le moment « Y-Parc/Centre », représenté à gauche sur les figures 8 et 9).

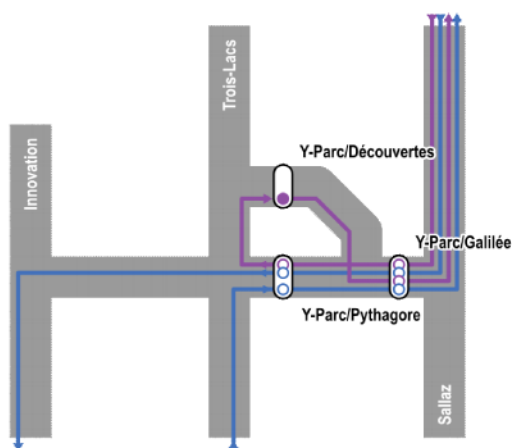
Les modifications prévues des arrêts permettront le fonctionnement du réseau de bus dans sa configuration actuelle et future. Ces situations sont illustrées en figure 9 ci-après :

- Réseau actuel avec halte : Ces adaptations permettront à la halte d'être desservie en début et fin de parcours de la ligne 605, à un arrêt situé au plus près pour les voyageuses et voyageurs effectuant la correspondance avec le train.
- Réseau futur avec halte : Le futur réseau de bus, notamment prévu dans le PA4 et illustré en Annexe 2, devrait pouvoir être mis en œuvre à l'horizon de mise en service de la halte. Il prévoit une desserte de la halte par la future ligne 603, ce qui permettra notamment d'améliorer son accessibilité depuis l'est de la ville.

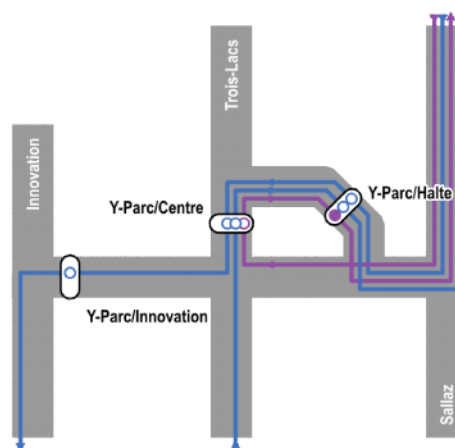
Les modifications des arrêts de bus planifiées sont donc compatibles tant avec le réseau actuel qu'avec le réseau futur, rendant leur mise en œuvre aisée, indépendamment des changements sur le réseau de bus.

Par ailleurs, dans le cadre des projets d'agglomération de quatrième et cinquième générations, il a été identifié qu'une desserte d'Y-Parc par les lignes régionales empruntant actuellement la route de Lausanne (613 direction Vallorbe, 670 direction Echallens, 675 direction Chavornay) est pertinente afin de relier directement les localités desservies avec Y-Parc et par opportunité, d'offrir une liaison avec le RER Vaud. Cette desserte est également schématisée en figure 9. Le nœud de correspondance restera toutefois la gare d'Yverdon-les-Bains dans laquelle un plus grand nombre de trains s'arrêtent (InterCity, notamment).

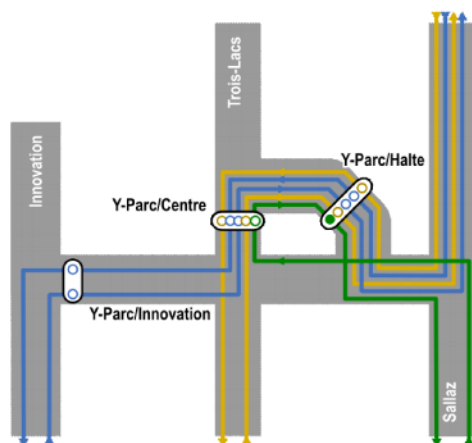
Réseau actuel



Réseau actuel avec halte



Réseau futur avec halte



Légende

602 : Chemin de la Chèvre - gare - Montagny, village
 603 : Y-Parc/Halte - gare - Edouard-Verdan
 605 : Y-Parc/Découvertes - gare - Prés-du-Lac
 Lignes régionales : 613 (Vallorbe), 670 (Echallens),
 675 (Chavornay)

○ Arrêt de ligne
 ● Arrêt terminus

Figure 9 - Extraits du réseau de bus actuel, actuel avec la halte et futur avec la halte. Infographie : Service MEI.

Concrètement, ces mesures nécessiteront le réaménagement de l'Avenue des Découvertes entre le débouché depuis la halte et l'Avenue des Sciences, comme indiqué en figure 3. Ce tronçon n'a actuellement qu'un trottoir sur son flanc nord. Un trottoir sera donc créé sur le flanc sud pour rejoindre les arrêts de bus et la chaussée sera élargie pour accueillir les quais et permettre le croisement des bus. Pour ce faire, une emprise supplémentaire du domaine public sur la parcelle privée communale n° 5301 sera nécessaire.

2.6 Stationnement vélos

Les CFF estiment le besoin en stationnement vélos à 140 places au total pour la halte. Dans leur projet, 100 places seront intégrées sous les rampes de part et d'autre de la halte (2x 50 places). Il est donc à la charge de la Ville de prévoir dans le périmètre des projets complémentaires une quarantaine de places de stationnement vélos. Il est ainsi prévu de réaliser au nord et au sud deux couverts à vélos de 20 places chacun. Les coûts de la totalité des 120 places seront répartis équitablement entre les CFF et la Ville, selon les charges imposées par l'OFT dans le cadre de la libération des phases suivantes du projet CFF. Pour les places prévues dans le périmètre à charge de la Ville, des cofinancements sont possibles et seront recherchés (chapitre 7.2).

2.7 Stationnement voitures

Le projet de halte ainsi que les projets complémentaires ne prévoient pas de nouvelles places de stationnement pour véhicules privés dédiées à la halte. Toutefois, la création d'une offre de parking relais (P+R) est prévue dans la détermination cantonale sur les P+R (120 places) et est actuellement étudiée.

La solution la plus proche serait de réserver à cet effet des places dans l'un des parkings silo des deux aires de service d'Y-Parc, solution conforme au Plan partiel d'affectation (PPA) du parc scientifique. Au vu de la distance entre le premier parking silo déjà réalisé et l'emplacement de la future halte, la solution d'y réserver des places est privilégiée par la Municipalité. Des discussions sont toutefois nécessaires avec le propriétaire de l'infrastructure afin de pouvoir mettre en place cette offre. Par ailleurs, l'entité qui exploiterait ce P+R n'est pas connue à ce stade du projet et la Municipalité approchera différentes parties à ce sujet, notamment le propriétaire du parking et les CFF.

Enfin, il est prévu d'aménager une place de dépose-minute sur l'Avenue Pierre-de-Savoie et l'Avenue des Découvertes, une place pour le personnel CFF (entretien de la halte) et un emplacement de car-sharing (Mobility).

3 Projets connexes

3.1 Réaménagement de l'Avenue Pierre-de-Savoie

Le réaménagement complet de l'Avenue Pierre-de-Savoie est prévu dans le cadre des mesures d'accompagnement de l'Avenue des Trois-Lacs. Pour rappel, ce quartier a été modéré en 2021 (zone 30 km/h) avec un dispositif minimal : panneaux à l'entrée des rues, suppression des passages piétons et priorités de droite aux carrefours. Ces interventions ne sont pas suffisantes pour modérer efficacement l'avenue et n'apportent pas de plus-value à l'espace public. Une étude préliminaire a donc été menée pour un réaménagement, dans laquelle a été intégrée la proximité avec la future halte CFF. La Municipalité présentera ce projet ultérieurement ; il n'est pas prioritaire dans le contexte actuel.

Comme première étape, et afin de profiter de la synergie avec le renouvellement des réseaux souterrains, l'arrêt de bus « Pierre-de-Savoie » a été réaménagé en 2024 afin de le rendre conforme à la LHand et d'améliorer le confort de la clientèle des transports publics. Ces travaux font suite au préavis PR23.04PR³ accepté par le Conseil communal le 4 mai 2023 et sont illustrés en figure 7.

3.2 Mobilité douce le long des canaux

La Municipalité a lancé les études concernant la mobilité douce le long du Buron suite à l'acceptation du préavis PR24.11PR⁴ par le Conseil communal le 20 juin 2024. Le tronçon entre le carrefour Sallaz/Lausanne et l'avenue Pierre-de-Savoie est en lien direct avec le présent projet puisqu'il permettra l'accessibilité à pied et à vélo à la halte depuis les quartiers et la zone industrielle situés sur la rive droite du Buron (Champs-Lovats et Hôpital, notamment).

Le projet prévoit notamment de sécuriser le cheminement de mobilité douce et d'élargir la passerelle reliant Champs-Lovats à Y-Parc. Au nord, sur le tronçon du Buron entre les voies CFF et l'Avenue Pierre-de-Savoie, une nouvelle passerelle sera créée pour permettre la continuité de l'itinéraire le long du Buron (rive gauche en amont et rive droite en aval). Ce nouvel ouvrage permettra également un meilleur lien entre le quartier de Pierre-de-Savoie et la halte CFF avec le quartier de l'hôpital.

³ [Lien vers le préavis PR23.04PR](#)

⁴ [Lien vers le préavis PR24.11PR](#)

3.3 Franchissement de l'Avenue des Trois-Lacs

Le franchissement de l'Avenue des Trois-Lacs (Axe principal d'agglomération, APA) est un projet de réaménagement qui concerne le tronçon routier entre les bâtiments Forum et Explorit (parcelles n° 6499 et 5303), entre les ronds-points Trois-Lacs / Découvertes et Trois-Lacs / Sciences. Il a pour but d'améliorer les traversées des piétons et des cycles dans ce nœud routier majeur, ainsi que de maintenir la possibilité de faire circuler les transports publics via l'Avenue des Découvertes. L'aménagement d'un arrêt de bus est notamment prévu, comme mentionné plus haut. Pour la halte, ce projet permettra d'améliorer sa connexion avec la partie ouest du PST. Ce projet est piloté par la copropriété du PST.

3.4 Développement du PST



Figure 10 - Etat de l'utilisation des parcelles du PST Y-Parc.

Plus largement, le projet de halte permettra d'accompagner le développement du parc scientifique à venir. La figure 10 ci-dessus illustre les parcelles construites et celles à développer. Comme indiqué, les surfaces restantes offrent encore un fort potentiel de développement du secteur. Dans ce contexte, la halte CFF contribuera à orienter cette croissance vers des modes de déplacement durables et à réduire les nuisances liées au trafic routier. Une partie des entreprises déjà présentes sur le site relève que l'amélioration de la desserte régionale en transports publics sera un atout majeur pour le recrutement de personnel.

4 Démarche de consultation

Comme indiqué plus haut, des coordinations ont eu lieu avec les parties prenantes du projet de halte, c'est-à-dire les CFF, l'OFT, ainsi que leurs mandataires. La DGMR et AggloY ont également été consultées.

En ce qui concerne les propriétaires fonciers, le propriétaire de la parcelle n° 1450, au nord des voies, a été rencontré à plusieurs reprises concernant les chemins de mobilité douce à réaliser sur sa parcelle. Les propriétaires des parcelles n° 5361, 5449 et 6534 ont été rencontrés à propos de la route d'accès à l'Avenue des Découvertes. Enfin, les propriétaires des parcelles n° 6498 et 5303 ont été rencontrés à propos de l'arrêt de bus Y-Parc/Découvertes.

Comme susmentionné, les contours du projet ont également été présentés à la Commission urbanisme et mobilité le 24 juin 2025.

Les différents retours des acteurs consultés ont été intégrés par la Municipalité et ses mandataires dans les résultats de l'étude préliminaire présentée dans ce préavis.

5 Procédures de légalisation

Le projet de halte CFF suivra la procédure d'approbation des plans (PAP) prévue par l'Ordonnance sur la procédure d'approbation des plans des installations ferroviaires, du 2 février 2000 (OPAPIF – RS 742.142.1) et régie par le droit fédéral. Elle sera pilotée par l'OFT.

Les projets complémentaires à la halte sont en revanche des projets routiers, qui suivront la procédure prévue par la loi vaudoise sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou - BLV 725.01), y compris en cas de servitudes de passage public (art. 1 al. 2 LRou). La légalisation de l'emprise de ce projet sur la parcelle n° 1450 fera l'objet des procédures correspondantes. Par ailleurs, la route d'accès entre la halte et l'Avenue des Découvertes se situe sur la parcelle privée communale n° 5440, et la procédure est en cours pour réaliser son changement d'affectation vers le domaine public. Il en est de même pour l'Avenue des Découvertes. Comme mentionné plus haut, il sera également nécessaire d'étendre le domaine public sur le flanc sud de l'Avenue des Découvertes, actuellement sur la parcelle privée communale n° 5301, pour aménager les quais et les accès piétons aux arrêts de bus.

Afin de garantir une réalisation efficace des différents projets, notamment en cas de recours portant sur l'un ou l'autre des projets, trois procédures de légalisation distinctes seront lancées : la halte ferroviaire par les CFF (PAP), les accès nord (LRou) et les accès sud (LRou).

Par ailleurs, les CFF ont demandé à ce qu'une convention soit établie entre les CFF et la Ville afin d'acter la répartition financière de la halte et des projets complémentaires. La Municipalité travaille à l'élaboration de cette convention avec les CFF en parallèle du présent préavis.

S'agissant du nom de cette future halte, après un premier préavis négatif de l'OFT et du Canton, les CFF ont remis en consultation le nom « Yverdon Y-Parc », en étayant le choix du nom proposé. Cette consultation a abouti, l'OFT et le Canton ayant désormais approuvé ce nom. La halte s'appellera donc officiellement « Yverdon Y-Parc ».

6 Calendrier

Le tableau 1 ci-dessous présente un aperçu du planning prévisionnel des projets de la Ville et des CFF.

Tableau 1 - Planning prévisionnel de la suite des projets de la Ville et des CFF.

	Phases	2025		2026				2027 et suivantes			
		T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	...
Ville d'Yverdon-	Etudes préliminaires (SIA 21)										
	Validation de l'étude préliminaire par la Municipalité	◆									
	Rédaction du préavis crédit d'étude										

7 Coûts et financement

7.1 Coûts total du projet

Sur la base d'estimations des surfaces et métrés des projets présentés ci-dessus, des coûts de projets récents et des précisions apportées par les études en phase SIA 21, la Municipalité a estimé les montants nécessaires pour la réalisation des différentes mesures complémentaires à la halte, ainsi que pour les études relatives pour les phases suivantes SIA 31 à 41 et 51 à 53. Les montants sont résumés dans le tableau 2 ci-après.

Les chemins d'accès nord sont chiffrés sur la base des variantes les plus longues, et comprennent pour le moment des montants pour l'achat des terrains nécessaires sur la parcelle n° 1450. En cas d'utilisation de servitudes (plutôt que de transfert de propriété), le coût de cette mesure sera donc considérablement réduit, d'environ CHF 970'000.- selon les estimations réalisées. Le réaménagement de la route sud comprend également des montants pour le réaménagement des accès aux parcelles adjacentes ainsi que pour la borne d'accès. Le poste concernant les arrêts de bus comprend la création des deux arrêts de ligne et de l'arrêt terminus mentionnés plus haut, ainsi que les travaux de génie civil en prévision de l'installation du chargeur pour bus électriques.

Tableau 2 - Estimation des coûts des projets complémentaires à la halte.

Mesures complémentaires	Coût total estimatif	Crédit d'étude
Chemins d'accès MD nord	1'820'000 CHF	
Chemins d'accès MD sud et esplanade	1'900'000 CHF	
Réaménagement route sud	510'000 CHF	
Réaménagement Avenue des Découvertes	550'000 CHF	
Arrêts de bus	700'000 CHF	
Abris vélos	170'000 CHF	
Sous-total travaux HT	5'650'000 CHF	
Honoraires phase 31 à 41 (9%)	420'000 CHF	420'000 CHF
Honoraires phase 51 à 53 (6%)	280'000 CHF	
Prestations de BAMO phase 31 à 41	50'000 CHF	50'000 CHF
Sous-total honoraires HT	750'000 CHF	470'000 CHF
Divers (5%) et imprévus (10%)	960'000 CHF	71'000 CHF
TVA 8.1%	515'000 CHF	44'000 CHF
Total TTC	7'875'000 CHF	585'000 CHF

7.2 Subventionnement

Les projets complémentaires à la halte CFF pourront être subventionnés de plusieurs manières :

- La Direction générale du territoire et du logement (DGTL) accorde des subventions aux projets de valorisation des sites stratégiques, dont les présents projets font partie. Les études peuvent être notamment subventionnées jusqu'à hauteur de 50% et les travaux jusqu'à 35%. Les modalités de ces subventions sont en cours de définition par le Canton.
- La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) accorde également des subventions pour les projets de stationnement vélos dans les interfaces de transports publics (B+R), à hauteur de 45%, ainsi que pour les projets d'arrêts de bus de ces

interfaces s'ils servent aux lignes de transport régional de voyageurs, à hauteur de 50%.

- Enfin, les mesures d'accompagnement de la halte ont été inscrites au PA5 afin d'obtenir un cofinancement fédéral pour leur réalisation.

La Municipalité étudie actuellement ces subventionnements et réalisera toutes les démarches nécessaires pour obtenir les participations maximales afin de réduire la charge nette pour la Ville.

7.3 Crédit d'étude

Comme indiqué sur la colonne de droite du tableau 2 ci-dessus, le montant nécessaire à l'exécution des études des phases SIA 31 à 41 est estimé à CHF 585'000.-. Ces honoraires sont estimés pour les différentes phases selon les taux usuels, et vont concerner au moins sept prestataires différents (géomètre, géotechnicien, ingénieur en mobilité, ingénieur civil, architecte-paysagiste, urbaniste et concepteur éclairagiste). Les mandats des différents bureaux spécialistes seront en-dessous des seuils de la procédure sur invitation prévue par la législation en matière de marchés publics ; des bureaux d'études seront donc mandatés en procédure de gré à gré, de la même manière que pour les études déjà effectuées, en respectant les seuils de manière globale pour l'ensemble des mandats qui leurs sont attribués. En revanche, un appel d'offres a été publié le 10 novembre 2025 pour les prestations de génie civil. Les offres sont attendues pour le 15 janvier 2026 et l'évaluation aura lieu en parallèle du traitement de ce préavis. Tous les mandats seront adjugés sous réserve de l'octroi du crédit d'études demandé dans le cadre du présent préavis.

Afin d'assurer un suivi et une coordination de ce dossier avec les différentes parties prenantes et de bénéficier d'une expertise dans les projets ferroviaires, la Municipalité s'est appuyée sur les compétences d'un bureau d'assistance au maître d'ouvrage (BAMO). La Municipalité se propose de poursuivre cette collaboration fructueuse, notamment au vu du planning et de la complexité du dossier, et a prévu un montant à cet effet dans le tableau ci-dessus.

La Municipalité demande donc au Conseil communal de lui accorder un crédit d'étude de CHF 585'000.-, nécessaire au financement des phases suivantes de ce projet. La charge nette pour la Commune pourra être réduite en cas d'issue positive des subventionnements mentionnés ci-dessus. L'obtention d'une subvention de la DGTL est notamment analysée en parallèle de ce préavis, en raison de la nouveauté que présente ce type de subvention, tant pour la Commune que pour le Canton.

7.4 Financement

Un montant de CHF 3'535'000.- figure au plan des investissements 2025-2034 (voir Communication CO25.11, du 18 septembre 2025), à la ligne n° 6056 « Accompagnement nouvelle halte CFF ». Ce montant est suffisant pour couvrir le crédit d'étude demandé dans le cadre de ce préavis. Il sera réévalué dans la suite du projet, une fois les coûts du projet consolidé et les subventions déterminées et calculées.

7.5 Charges annuelles

Les charges annuelles se montent à CHF 62'300.-, soit CHF 58'500.- pour l'amortissement linéaire et CHF 3'800.- pour les frais d'intérêt variables sur le capital investi. La dépense sera amortie sur 10 ans.

8 Conclusion

La construction de la halte CFF d'Y-Parc est un projet attendu de longue date qui permettra de faire rayonner le parc scientifique, et plus largement la Ville et la région. Non seulement cette halte accompagnera le développement du PST vers une mobilité plus durable, mais elle stimulera cette croissance grâce à des liaisons directes vers l'arc lémanique notamment.

Afin d'accueillir cette halte et d'en faire bénéficier le plus grand nombre, plusieurs aménagements sont nécessaires, notamment des accès pour la mobilité douce au nord et au sud, le réaménagement d'une route d'accès ainsi que l'aménagement d'arrêts de bus.

La Municipalité estime que ces projets complémentaires doivent avancer conjointement avec le projet ferroviaire des CFF, dont la mise en service prévue en 2030 implique le respect d'un planning serré. La Municipalité souhaite donc faire progresser les études de ce projet dans les phases suivantes d'avant-projet et de projet d'ouvrage, puis lancer la légalisation du projet. Pour ce faire, elle demande au Conseil communal un crédit d'étude de CHF 585'000.-



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 : La Municipalité est autorisée à poursuivre les études relatives aux aménagements complémentaires à la future halte CFF « Yverdon Y-Parc ».
- Article 2 : Un crédit d'étude de CHF 585'000.- lui est accordé à cet effet.
- Article 3 : La dépense sera financée par la trésorerie générale, imputée au compte n° 49170.26 « Crédit d'études aménagement future halte CFF d'Y-Parc » et amortie en 10 ans

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

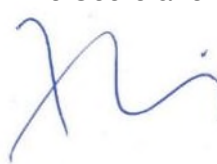
Le Syndic :



P. Dessemontet



Le Secrétaire :



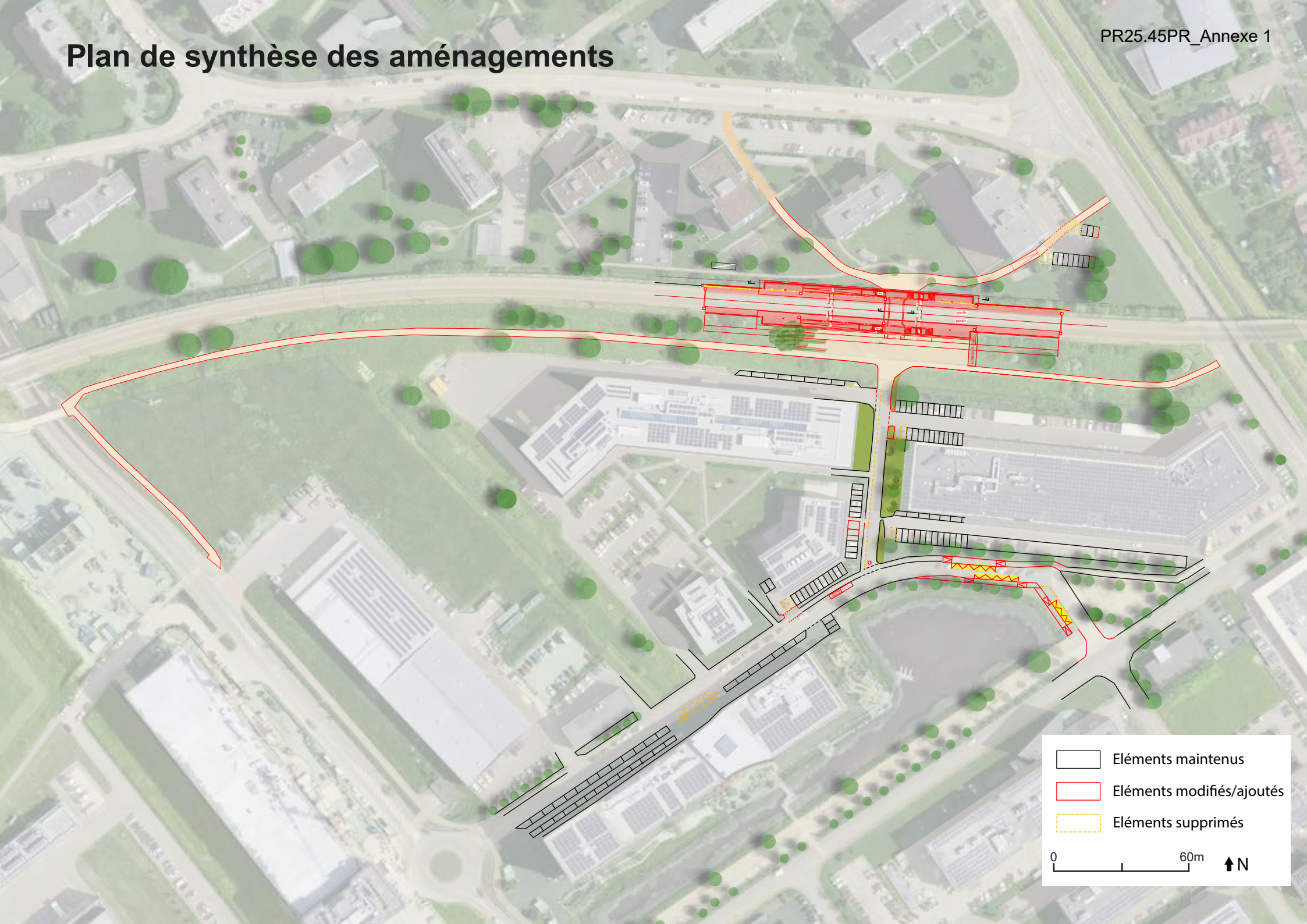
F. Zürcher

Délégué de la Municipalité : M. Pierre Dessemontet, syndic, suppléant de Mme Brenda Tuosto, municipale en charge de la mobilité, de l'environnement et des infrastructures

Annexes :

- Annexe 1 : Plan de synthèse des aménagements prévus
- Annexe 2 : Plan du réseau futur de transports publics

Plan de synthèse des aménagements



Legend and scale information:





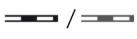

- Eléments maintenus (Black outline)
- Eléments modifiés/ajoutés (Red outline)
- Eléments supprimés (Yellow dashed outline)

0 60m ↑ N

LAC de NEUCHÂTEL



Légende

-  Lignes de bus urbaines
-  Lignes de bus régionales
-  Arrêts de bus existants / projetés
-  Station de recharge bus électrique
- Ancien-Stand** Noeuds de correspondance
-  Ligne ferroviaire CFF / Yverdon - Ste-Croix
-  Gares existantes / projetées

Infographie Citec 2024