

**Crédit d'étude relatif au  
projet de mobilité douce  
Château- Borné Nau (RC401)**

Délégués municipaux  
M. Antonio Vialatte, Syndic  
M. Olivier Reymond, Municipal

Grandson, le 4 mai 2026

# Table des matières

1. Préambule
2. Projet routier
3. Planning
4. Aspects financiers
5. Conclusions

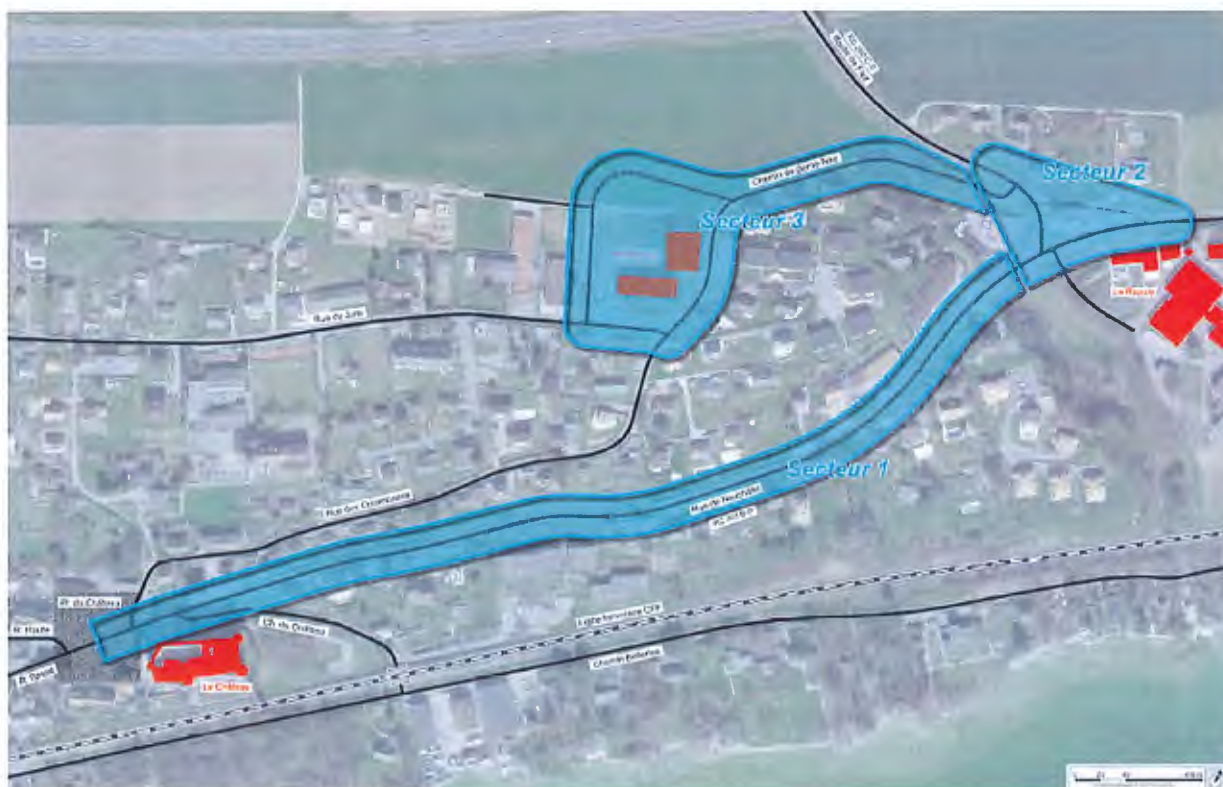
## 1. Préambule

Le présent préavis vise à obtenir un crédit d'étude de CHF 180'000.- en vue de faire aboutir le réaménagement complet de l'axe Place du Château – Repuis – Borné-Nau, sur la base des études réalisées en 2016. Ce projet s'inscrit dans une volonté claire de requalifier durablement cet espace public, en réduisant la largeur de la chaussée au minimum légal, en redonnant davantage de place aux mobilités douces et en coordonnant cette intervention avec la rénovation nécessaire des infrastructures souterraines. Le montant demandé permettra d'actualiser et de consolider les plans existants, d'y apporter les adaptations utiles, puis de préparer la mise à l'enquête publique du projet (Phases SIA 32 et 33).

## 2. Projet routier

### 2.1. Historique

Ce tronçon routier, découpé en trois secteurs selon l'extrait ci-dessous, fait partie du projet d'Agglomération de deuxième génération (PA2). Ce dernier intègre un certain nombre de mesures infrastructurelles en lien avec la mobilité douce, dont la mesure (2-1a) qui porte sur le secteur situé en amont de la Place du Château. Elle a pour objectif d'améliorer le réseau de mobilité douce piéton/vélo entre le centre de Grandson et la zone en développement de Borné Nau (centre scolaire et sportif, PPA Borné-Nau Est) et de réaménager le carrefour du Repuis. Cette vision s'inscrit dans la continuité des travaux effectués en 2025 par le canton sur la route cantonale entre Grandson et Vaumarcus.



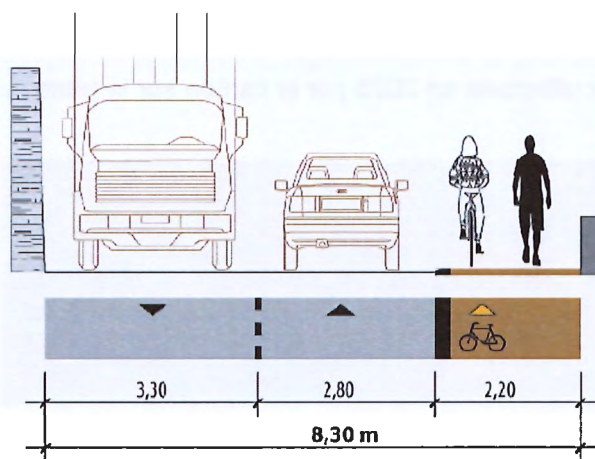
Un avant-projet a ainsi été élaboré entre 2015 et 2017, le rapport technique ayant été finalisé à l'issue de cette période. À ce stade, la réflexion portait principalement sur le volet routier, avec l'idée d'une intervention sur la partie sud de la RC pouvant être menée sans toucher aux réseaux souterrains. Ce projet n'a toutefois pas été considéré, dans l'immédiat, comme prioritaire au regard d'autres enjeux communaux, en particulier la réfection du secteur des Tuileries sur la RC 401. La relance de cette étude s'impose aujourd'hui, tant pour accompagner la concrétisation du PA « Bellevue – Borné Nau Est » que pour traiter la question du séparatif. En effet, depuis le raccordement à la STEP régionale d'Yverdon-les-Bains, la Commune assume également les frais liés au traitement des eaux claires. Le présent réaménagement constitue ainsi une opportunité de traiter la mise en séparatif du secteur concerné

## 2. 2. Données du projet

Lors des relevés effectués en 2015 à la Rue de Neuchâtel, au carrefour avec la route de Fiez, une charge de trafic de 5'500 véhicules par jour a été constatée. Cette charge a été confirmée par les comptages réalisés en 2023. Sur cette base, le projet a été conçu de la manière suivante, dans le sens de la montée.

L'intersection entre la Rue de Neuchâtel et le Chemin du Château sera aménagée avec un trottoir traversant, afin d'assurer la continuité du cheminement piéton le long de la RC, laquelle n'est à ce jour pas garantie.

L'aménagement de la Rue de Neuchâtel sera également reconfiguré. Dans ce secteur, le domaine public n'offre qu'une largeur de 8,30 m, ce qui limite fortement les possibilités de transformation en profondeur des infrastructures existantes. Plusieurs variantes ont été étudiées. Celle retenue dans l'avant-projet prévoit une chaussée de 3,30 m dans un sens, une chaussée de 2,80 m dans l'autre, ainsi qu'un trottoir mixte piétons-vélos de 2,20 m. Dans cette configuration, les cycles emprunteraient le trottoir dans le sens de la montée et la chaussée dans le sens de la descente.



Dans le secteur du Repuis, la configuration actuelle des arrêts de bus, à la fois multiple et dispersée, engendre de nombreuses traversées piétonnes dans des conditions peu satisfaisantes du point de vue de la sécurité. Afin d'améliorer cette situation, de rationaliser les aménagements projetés et d'éviter les coûts importants qu'impliquerait la mise en conformité de l'ensemble des arrêts existants, l'avant-projet prévoit leur regroupement à deux emplacements distincts, choisis en fonction de la largeur disponible du domaine public. Dans le sens de la montée, l'arrêt serait implanté à la hauteur de l'imprimerie Cavin-Baudaz, tandis que, dans le sens de la descente, il prendrait place à la hauteur de la station de lavage du garage du Repuis. Un passage piéton permettrait d'assurer la liaison entre ces deux arrêts et des trottoirs seraient réalisés afin de les raccorder au réseau de cheminements piétons existant.

L'avant-projet prévoit également le réaménagement du carrefour entre la route cantonale et la route de Fiez sous la forme d'un giratoire. Cette solution permettrait d'assurer la giration des véhicules de grand gabarit tout en garantissant le maintien d'un accès fonctionnel à la station-service.



Le carrefour Route de Fiez – Chemin de Borné-Nau, situé juste au-dessus, sera également reconfiguré, car l'aménagement actuel implique que les bus empiètent largement sur l'entier de la route pour tourner. Il sera donc élargi et comprendra un plateau surélevé, afin d'y modérer la vitesse des véhicules, notamment en provenance de Fiez. Un îlot central verra également le jour.



Dans le dernier secteur, une piste mixte piétons-vélos de 2,50 m. est prévue. Le DP étant plus important le long du Centre Sportif de Borné-Nau, il sera possible d'y aménager des séparations physiques entre le trottoir et la route.



Les différents éléments présentés ci-dessus, issus d'un avant-projet datant désormais de près d'une décennie, justifient l'octroi du crédit d'études demandé, afin de préciser certains aspects, de finaliser le dossier et de procéder à sa mise à l'enquête publique.

### 3. Planning

La Municipalité dispose dans ce dossier d'une certaine marge temporelle, étant entendu qu'aucuns travaux ne seront entrepris tant que le réaménagement de la traversée des Tuileries ne sera pas terminé. L'objectif est donc d'affiner les plans, mettre le dossier à l'enquête, traiter les éventuelles oppositions et obtenir un permis de construire durant les années du chantier qui se tiendra aux Tuileries. Un permis de construire routier n'a, contrairement à un permis de construire un bâtiment, pas de délai de mise en œuvre. L'idéal serait, si les finances le permettent, de débiter la réalisation de ce projet sitôt celle de la traversée des Tuileries terminée.

Dans cette perspective, les études devraient intervenir d'ici la fin de l'année 2026, en vue d'une mise à l'enquête publique en 2027

### 4. Aspects financiers

#### 4.1. Coûts du projet

Le tableau ci-après présente le détail des honoraires d'ingénieurs relatifs aux phases 32 et 33 SIA, pour le projet routier et les infrastructures souterraines.

<b>Prestations</b>	<b>Montant</b>
Phase 32 SIA, Etablissement des pièces graphiques du nouveau plan de détail de projet définitif (situation, coupes, élévations, détails, profils en long). Mise à jour globale du projet.	130 000
Phase 33 SIA, Procédure de demande d'autorisation.	8 000
Honoraires mandataires (géomètre, ingénieur en mobilité, ingénieur en environnement)	20 000
Divers et imprévus	10 822
Total HT	168 822
TVA 8.1 %	11 178
<b>Total TTC</b>	<b>180 000</b>

Le crédit d'étude sollicité auprès du Conseil communal est dès lors fixé à CHF 180'000.- TTC.

#### 4.2. Subventions cantonales, fédérales ou participations de tiers

A ce stade, le projet ne génère que des frais d'étude, aucune subvention n'est donc attendue.

#### 4.3. Incidence sur le budget de fonctionnement (hors amortissement)

Les travaux visés par le présent préavis se limitant à des frais d'étude, ils n'occasionneront pas de charges supplémentaires pour le budget de fonctionnement.

#### 4.4. Durée d'amortissement

Les durées d'amortissement respectent la nouvelle réglementation MCH2 applicable aux crédits d'étude, selon la variante retenue et présentée dans les préavis de 2025. Les études sont amorties sur une durée de 10 ans à compter de leur aboutissement. Cette approche garantit une

transparence financière et une règle uniforme pour l'ensemble des projets communaux.  
Le montant arrondi de CHF 180'000.- TTC sera dès lors amorti sur 10 ans, à raison de CHF 18'000.- par année, dès la fin de l'étude, par le biais du compte 420.331.

Ce préavis sera imputé au compte de bilan 9149.06.

#### 4. 5. Incidence sur le budget d'investissement

La dépense sera imputée au compte d'investissement 420.509.12.

#### 4. 6. Financement

Cette dépense sera financée par la trésorerie générale.

### 5. Conclusions

Fondé sur ce qui précède, nous vous demandons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, de bien vouloir prendre la décision suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL DE GRANDSON

vu le préavis n° 702 ;  
entendu le rapport de la Commission chargée d'étudier cet objet ;  
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

d é c i d e :

Article 1 : **d'accorder** à la Municipalité un crédit de CHF 180'000.-TTC pour financer les études relatives au projet de mobilité douce Château Borné-Nau (RC401) ;

Article 2 : **d'autoriser** le financement de cette dépense par la trésorerie courante.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 4 mai 2026.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic		Le Secrétaire	
Antonio Vialatte		Eric Beauverd	