



Préavis n°09/25 au Conseil communal

Mandat d'études parallèles MEP
Réaménagement de la Place de la Gare Aubonne



Délégué municipal :
- M. Olivier Gétaz

Aubonne, le 14 octobre 2025

Table des matières

1. Contexte général :	3
1.1. <i>Bref rappel historique :</i>	3
a. Années 1920–1980.....	3
b. Années 1980–2000.....	3
c. Années 2000–2025.....	3
1.2. <i>Genèse du projet :</i>	3
2. But du préavis.....	4
3. Descriptif et coûts du MEP.....	4
4. Financement & amortissement.....	5
5. Périmètres du MEP.....	6
6. Cahier des charges et contraintes suivants ont été définis pour tous les pools de mandataires.....	6
7. Enjeux : chaque pool de mandataires doit avoir à l'esprit les enjeux suivants :.....	6
8. Développement durable.....	7
9. Conclusion.....	7

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

1. Contexte général :

Du fait de sa situation à l'entrée d'Aubonne, la Place de la Gare joue un rôle majeur au niveau de la mobilité et des transports. Malgré son emplacement idéal et sa forte valeur symbolique, elle souffre actuellement d'une vocation essentiellement dédiée aux transports, avec des bâtiments désuets (anciens garages et ateliers), occupés par le centre des jeunes et un dépôt de la voirie. Suite aux développements des lignes Car Postal et des transports scolaires, elle ne répond plus aux besoins actuels, tant au niveau du trafic que de la sécurité des voyageurs. Aux périodes de pointes, le trafic généré par l'arrivée et la sortie des élèves des classes, le départ des bus scolaires et de lignes, le transit des véhicules (y.c. les poids lourds) crée perturbations et embouteillages, que ce soit sur l'allée du Chêne, de la route d'Allaman jusqu'à l'entrée du Bourg, ou sur l'avenue du Clos d'Asper.

1.1. Bref rappel historique :

La gare du tram à Aubonne fut construite en **1895** et inaugurée le **20 juillet 1896 pour être démolie en 1952**. Le tram a été remplacé par un service de bus entre **1950** et **1952**.

a. Années 1920–1980

La Place de la Gare fonctionne comme pôle de correspondance entre chemin de fer régional, car et trafic local. Composés de bâtiments modestes à l'angle nord-ouest de la place de la gare, elle regroupe des commerces de proximité et services liés au transport. Dès 1970, avec la motorisation et l'étalement périurbain, apparaissent les premiers transports scolaires motorisés (autocars privés ou affrétés) pour desservir les villages périphériques. La Place de la Gare devient un lieu fréquenté pour les montées/descentes d'élèves, ce qui entraîne des premières adaptations d'accès et de stationnement. On constate un accroissement progressif du trafic motorisé et le développement de nouvelles lignes de bus desservant la place.

b. Années 1980–2000

Période de suburbanisation : la gare devient un pôle pour les pendulaires travaillant dans les villes voisines. Premières opérations d'aménagement visant à améliorer l'accès piétonnier et les correspondances. Coordination accrue entre communes et exploitants de transport : lignes scolaires régulières, points de ramassage scolaire mieux définis et sécurisation des abords de la gare (trottoirs élargis, traversées protégées). L'utilisation combinée train + bus pour les étudiants et travailleurs pendulaires se développe.

c. Années 2000–2025

Réaménagements visant l'amélioration de l'accessibilité (trottoirs, quais, accès PMR) et l'intégration des modes doux (vélos). Projet d'amélioration de l'accueil voyageurs signalétique). Accent sur la gestion du stationnement et la qualité de l'espace public. Dès les années 2010, les politiques locales s'orientent vers la mobilité douce avec un renforcement des correspondances bus-train, des vélos en libre-service, et une baisse progressive de la priorité donnée à la voiture au profit des piétons et cyclistes. Aménagement du Point I.

1.2. Genèse du projet :

Le projet s'inscrit dans le cadre des objectifs de la municipalité pour la législature 2021-2026. Le réaménagement de la Place de la Gare ne se limite pas à une simple transformation d'une gare de bus, mais vise à l'adapter pour mieux répondre aux besoins de mobilité et de transport qui sont en pleine évolution, dans un périmètre de réflexion défini. Il s'agit de proposer également une réinterprétation identitaire, en tenant compte des contraintes de mobilité, du trafic de transit et du trafic généré par les écoles ainsi que par les commerces, tout en renforçant l'idée d'un vaste espace d'échanges, ouvert et convivial, qui mettra en valeur l'entrée du Bourg et l'allée du Chêne. Cet espace central devra être la porte d'entrée de la ville d'Aubonne, sa « carte postale », avec des éléments marquants, des surfaces végétalisées et de petites activités commerciales et touristiques.

2. But du préavis

Le présent préavis a pour objet une demande de crédit de **CHF 235'000.- TTC** destinée à financer l'organisation d'un mandat d'études parallèles pour le réaménagement et la réinterprétation identitaire de la Place de la Gare d'Aubonne.

L'objectif de cette démarche est de sélectionner un bureau d'urbanisme et de paysage pour ensuite le mandater pour la réalisation de l'avant-projet d'aménagement de la place puis sa réalisation. Ces éléments feront l'objet de demandes de crédits ultérieurs :

L'organisation du mandat d'études parallèles doit être un projet clair avec les axes suivants :

- Une place conviviale, de rencontre, avec une réinterprétation identitaire forte et des surfaces végétalisées
- Une place qui répond aux contraintes de mobilité, de transport, de sécurité et de trafic (transit, scolaire, vélos, piétons, mobilité douce).
- Une place animée par de petits commerces (Point I, kiosque, café/shop a/ terrasse, commerçants aubonnois, magasins produits du terroir, etc...).

Et tout ceci en tenant compte des périmètres définis (périmètres de : réflexion, intervention, et de construction).

3. Descriptif et coûts du MEP

La procédure dite du MEP consiste à mandater en parallèle, pour la phase de l'avant-projet, 4 pools de mandataires, choisis par les membres d'un jury. Lors de la phase de présélection, la Municipalité garde ainsi la possibilité de suivre le développement des études. Au terme de la procédure, elle a à disposition dans le cadre du jugement et du choix du projet lauréat, quatre propositions urbanistiques et/ou architecturales.

Le jury est composé de membres de la Municipalité, des services communaux et de professionnels. (Membres professionnels & non professionnels).

Le jury sera composé de six membres et de deux suppléants. Les membres du jury se réuniront afin de choisir, sur la base des critères définis dans l'appel à candidatures, les pools les plus à même de répondre au cahier des charges du projet. Une sélection de quatre pools de mandataires (architectes, paysagistes ou spécialistes en mobilité), seront mandatés pour le développement de l'avant-projet.

Les pools pluridisciplinaires sont donc mandatés et rémunérés pour la phase de l'avant-projet à raison de CHF 30'000.- TTC par pool (soit au total CHF 120'000. —TTC). Cela occasionne certes un coût de procédure, mais permet à la municipalité de suivre l'avancement des avant-projets et d'arriver au terme du MEP avec le projet qui répondra le mieux aux exigences fixées par la municipalité, tant en matière d'architecture, d'aménagement, de mobilité et qualités urbanistiques du site.

Cette procédure permet de suivre le développement de plusieurs solutions différentes tout en gardant la possibilité de choisir le projet lauréat. Elle permet surtout à la municipalité, comme elle a pu en bénéficier dans le cadre du MEP de la piscine, d'orienter le projet durant la phase d'étude (dialogue intermédiaire), et de garder une marge de manœuvre par rapport au projet primé lors de la réalisation, ce qui n'est pas possible en cas de concours architectural.

Le montant total de la procédure de présélection et de la procédure du MEP, y compris les études préalables, l'étude historique, l'organisation de la procédure, l'analyse par des spécialistes neutres (mobilité & économiste de la construction), le défraiement des membres professionnels du jury et un poste de divers et imprévus est de respectivement **CHF 235'000.— TTC**.

Une fois le lauréat choisi, la procédure du développement du projet est traditionnelle dans le sens où la Municipalité entend adjuger pour la poursuite des études, un mandat complet du projet au pool de mandataires, soit de la phase 31 à la phase 53.

Les phases de ce type de procédure sont les suivantes : MEP (Mandat d'Études Parallèles) selon norme SIA 143)

- Phase 1 : Organisation de la procédure du MEP
Phase 2 : Procédure de présélection (4 pools mandataires retenus).
Phase 3 : Mandat d'études parallèles en 2 tours (dialogue intermédiaire).
Phase 4 : Jugement et choix du projet retenu pour la poursuite de l'étude

Le coût du projet de mandat d'études parallèles comprend plusieurs éléments, soit :

Frais déjà engagés

Un acompte aux honoraires de l'architecte organisateur du MEP CHF 4'000.00

A réaliser

Le solde des honoraires de l'architecte organisateur du MEP (total CHF 35'000.00) CHF 31'000.00

Les honoraires pour étude préalable et étude historique du secteur CHF 15'000.00

Les honoraires pour consultation de spécialistes (mobilité - économiste) CHF 10'000.00

Les indemnités des membres du jury CHF 25'000.00

Frais de reproduction et maquette CHF 15'000.00

Les prix et indemnités pour les pools participants CHF 120'000.00

Reserve pour divers & imprévus CHF 15'000.00

Coût de la procédure TTC arrondi à	CHF	235'000.00
---	------------	-------------------

4. Financement & amortissement

Plan des investissements

Cet investissement figure au plan quinquennal (projet N° 430.07) intégré dans le budget 2026 pour un montant de CHF 250'000.-- à réaliser entre 2025 et 2026. A noter que le plan comprend également la phase d'exécution pour CHF 4'750'000.-- avec un début des travaux prévus à l'horizon 2027.

Financement

Le crédit d'études sera financé dans un premier temps par la trésorerie courante et fera l'objet ensuite d'emprunt pour tout ou partie du montant avec le crédit d'ouvrage, si ce dernier est accepté.

Amortissement

Une réserve de préfinancement existe au bilan pour ce projet. Au 31 décembre 2024, le compte 9282.26 (fonds de réserve : Etude et aménagement PI. Ancienne Gare ou 2930.10 MCH2) mentionnait un solde de CHF 1'976'100.--.

Selon les principes MCH2, une réserve de préfinancement commence à être dissoute dès le début de l'amortissement de l'objet préfinancé. Les prélèvements s'effectuent par tranches annuelles et selon la durée de l'immobilisation préfinancée. Cette dissolution est impérativement comptabilisée par l'inscription d'un revenu extraordinaire dans le compte 4893 Prélèvement sur les préfinancements et amortissements supplémentaires cumulés.

En résumé, cette étude sera amortie en même temps et sur la même durée que le crédit d'ouvrage. Si la réalisation du projet ne voit pas le jour, l'étude sera amortie sur 10 ans (selon les dispositions MCH) par la réserve de préfinancement mentionnée auparavant.

Impact sur le compte de fonctionnement

A ce stade, il n'y a pas d'impact supplémentaire sur le compte de fonctionnement.

5. Périmètres du MEP

Les périmètres du MEP sont au nombre de 3, à savoir :

- périmètres de réflexion
- périmètre d'intervention
- périmètre de construction



6. Cahier des charges et contraintes suivants ont été définis pour tous les pools de mandataires

Porte d'entrée de la Ville
Interface des bus public & scolaires
Gestion de la mobilité (flux)
Office du Tourisme Point I – accueil
Parking cycles
Kiosque – Commerces
Centre des jeunes
Requalification des bâtiments existants

7. Enjeux : chaque pool de mandataires doit avoir à l'esprit les enjeux suivants :

Gestion de l'espace public – Relation avec le Bourg – Allée du Chêne Esplanade
Accessibilité & mobilité
Activités et manifestations
Equipements publics (éclairage, mobilier)
Infrastructures et équipements techniques
Patrimoine historique et paysager
Climat, environnement et développement durable

8. Développement durable

La question du développement durable n'est pas abordée dans le présent préavis. Toutefois, les pools de mandataires sont bien évidemment rendus attentifs à cet aspect dans la présentation de leur projet.

9. Conclusion

Ainsi et comme mentionné précédemment, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers,

- vu le préavis municipal n° 09/25 relatif au Mandat d'études parallèles MEP Réaménagement de la Place de la Gare Aubonne,
- ouï le rapport de la Commission chargée d'étudier ce projet,
- ouï le rapport de la Commission des finances,
- attendu que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

de voter le décret suivant :

LE CONSEIL COMMUNAL D'AUBONNE

- autorise la Municipalité à procéder au mandat d'études parallèles MEP pour le réaménagement de la Place de la Gare Aubonne ;
- autorise la Municipalité à entreprendre toutes les démarches utiles à cet effet ;
- octroie à la Municipalité un crédit de CHF 235'000.—TTC pour la réalisation de cette étude ;
- autorise la Municipalité à prélever cette somme dans un premier temps sur la trésorerie courante ;
- autorise la Municipalité à utiliser la réserve de préfinancement « Etude et aménagement Pl. Ancienne Gare » pour l'amortissement de cet objet.

Ainsi délibéré en séance ordinaire de la Municipalité le 14 octobre 2025.

Au nom de la Municipalité

Le vide- syndic :

La secrétaire déléguée :

O. Gétaz

R. Leite de Paiva

Annexes : Annexe 1
- Fiche financière

Préavis déposé au Conseil communal dans sa séance du 4 novembre 2025