

**Rapport de minorité de la commission du Conseil communal
d'Yverdon-les-Bains chargée de l'examen du préavis PR24.15PR
concernant**

**une demande de crédit d'étude de CHF 585'000.- pour le
redimensionnement à 800 places voitures du stationnement au centre-
ville, la création d'un parking souterrain multimodal et convertible à la
Place d'Armes de 600 places pour les voitures, 180 places pour les
deux-roues motorisés et 250 places en vélo-station, ainsi que la
création d'un espace vert et de détente en surface sur la Place d'Armes**

Madame la Présidente,
Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers,

La commission a siégé pour ce préavis et le PR24.14PR le 25 juin et le 9 novembre 2024 en présence de la délégation municipale, et les 29 août, 2 octobre, 6 novembre, 14 novembre et 4 décembre 2024.

Elle était composée de Messieurs Maximilien BERNHARD, Gildo DALL'AGLIO, Kevin DELAY, remplacé par Roland VILLARD le 6 novembre, Xavier FISCHER, Loann GAILLARD, Mathias ORTEGA, Julien WICKI et du soussigné, désigné président, et rapporteur de minorité.

La délégation municipale était composée le 25 juin 2024 de Mesdames et Messieurs Pierre DESSEMONTET, Syndic, Carmen TANNER, Vice-syndique, Christian WEILER, Municipal, Brenda TUOSTO, Municipale, Benoist GUILLARD, Municipal, François ARMADA, Municipal, Jean-Claude RUCHET, Municipal, François ZÜRCHER, Chancelier, Thomas CZÁKA, Chef de service BAT, Julien WOESSNER, Chef de service urbanisme, Hervé SAVIOZ, Urbaniste, Benoit CORDAY, Responsable mobilité, Guy CORBAZ, Responsable développement immobilier et grands projets (Service BAT).

Une délégation municipale a aussi participé à notre séance du 9 novembre.

Nous les remercions pour les informations fournies et leur excellent niveau de préparation.

Kevin Delay était excusé lors des séances du 29 août, du 2 octobre et du 6 novembre (remplacé par Roland Villard). Laurent Roquier était excusé lors de celle du 9 novembre.

1. Situation

Le préavis rappelle que le préavis PR18.26PR concernant un parking sous la Place d'Armes a été accepté le 7 mars 2019. Il est aussi mentionné que « *la Direction générale du territoire et du logement (DGTL) de l'Etat de Vaud a relevé plusieurs thématiques du projet non conformes au droit supérieur, en particulier dans le domaine de la mobilité (stationnement, charge de trafic) et de la protection de l'environnement (étude d'impact, bruit) et a en conséquence préavisé défavorablement le plan d'affectation de la Place d'Armes* ». La minorité de la commission précise que, sur 18 thématiques, seules 4 ont été estimées non conformes par la DGTL. Elles sont reprises au point 2. *Analyse des rapporteurs de minorité.*

En novembre 2022, la Municipalité a ensuite présenté un nouveau projet de parking souterrain doté de 430 places pour les voitures, 160 places pour les deux-roues et 1000 places pour les vélos.

Au vu de l'aboutissement de l'initiative, la Municipalité a donc décidé de reprendre le projet présenté en novembre 2022 et de proposer une solution avec 600 places pour les voitures, 180 places pour les deux-roues motorisés et une vélo-station de 250 places.

Ce nouveau projet nécessite une nouvelle étude et, à travers ce préavis, la Municipalité demande CHF 585'000.- à cet effet.

2. Analyse des rapporteurs de minorité

Le rapport sur l'examen préalable de la DGTL du 15 juin 2021¹ ne parle jamais de « droit supérieur ». Il serait utile de mentionner de quelle loi on parle précisément. L'utilisation de ces termes est plus destinée à semer le doute qu'à informer.

Il n'est pas rare qu'un tel projet reçoive en première lecture des demandes d'explications, voire de modifications. La DGTL parle d'un examen préalable et que les points peuvent être corrigés en suivant les demandes des services :

I. Mobilité – Charge de trafic

« La DGMR-P constate que le présent projet ne retranscrit pas l'engagement pris par la commune d'Yverdon-les-Bains par la signature du projet d'agglomération.... La DGMR-P demande que le projet soit adapté en conformité avec la fiche A25 du PDCn, aux objectifs du projet d'agglomération ainsi qu'à la stratégie ICFF d'agglomération »

La Municipalité est partie prenante dans l'élaboration du projet d'agglomération. Il ne s'agit en aucun cas d'un droit supérieur. Ce projet devrait être revu s'il venait à pénaliser le commerce au centre de la Ville d'Yverdon-les-Bains. L'élaboration de ces projets d'agglomération échappe aussi un peu au processus démocratique. Vu le volume des dossiers et leur complexité, ils ne sont maîtrisés que par quelques personnes impliquées. La Municipalité doit ici aussi s'assurer que la volonté populaire soit écoutée. Dans le cas contraire, elle s'expose à de multiples initiatives lors de mise en œuvre de projets impopulaires.

La fiche A25 du plan directeur cantonal PDCn a pour objectif de « *maîtriser le volume de trafic automobile par la limitation du nombre de places de stationnement de véhicules en fonction de la qualité de la desserte en transports publics et favoriser les plans de mobilité, notamment auprès des entreprises et des administrations publiques* ».

¹ https://www.yverdon-les-bains.ch/fileadmin/documents/y1b/Batiments/pdf/YBL_AffectationPlaceArmes_0621.pdf

Sur ce point aussi, il faut tenir compte des spécificités de notre région. La population du Nord vaudois comptait 95'950 habitants au 31 décembre 2023, dont 30'221 pour Yverdon-les-Bains². Cela en fait une Ville centre qui compte les 2/3 de ses habitants dans les villages environnants. Ces personnes ne bénéficient pas de transports publics performants, en raison de la faible densité de la population. Ils doivent donc compter sur leurs véhicules privés pour se rendre à Yverdon-les-Bains. Réduire la capacité de parking revient à se couper d'une partie de la clientèle qui se rendra dans des centres commerciaux en périphérie ou dans la banlieue lausannoise, centres qui bénéficient en plus de parkings gratuits. Yverdon-les-Bains ne peut absolument pas être comparée à des grandes villes comme Bâle, Zürich, Genève, Lausanne ou même comme une agglomération quasiment continue telle que celle qui se trouve entre Lausanne et Villeneuve.

La minorité de la commission émet le vœu que la Municipalité défende les intérêts des commerces du centre d'Yverdon-les-Bains lors des travaux sur les plans d'agglomération.

II. Mobilité Stationnement

Concernant le nombre de places, en page 25, « *selon la DGMR, ces chiffres indiquent que l'offre actuelle est manifestement surdimensionnée. Aucune analyse spécifique contenue dans le dossier ne justifie la nécessité de reproduire ce surdimensionnement à l'intérieur d'un parking souterrain.* ». Pour arriver à cette conclusion, elle se base sur des chiffres de fréquentation du parking, de 550 voitures stationnées sur les 1'010 places existantes, selon un recensement fait au moment le plus fréquenté du samedi matin. Ce recensement ne peut pas paraître crédible à ceux qui ont essayé de se parquer sur la Place d'Armes un samedi matin. Aux heures de pointes, il est difficile de croire qu'il y ait un surdimensionnement de la capacité actuelle. Il faut trop souvent tourner trop longtemps pour trouver une place de parc, entre la Place d'Armes, l'Ancien Stand, la rue des Remparts, la rue Pestalozzi, la Rue de la Plaine, etc. On peut aussi se référer aux témoignages des habitants des villages environnants qui préfèrent éviter Yverdon-les-Bains pour ne pas devoir se battre pour trouver une place de parc. La DGMR se base ici de manière évidente sur des données erronées.

On ne peut pas non plus prétendre que les besoins futurs en lien avec le plan d'affectation Front-Gare ne peuvent pas être pris en compte à ce stade. Même dans son examen préalable de 2021, la DGTL n'exclut pas des capacités de parking pour Front-Gare. Elle y met toutefois quelques contraintes :

- En page 23 de ce document, « *La DGMR³ demande que le règlement contienne des dispositions précises rendant d'éventuelles places de places à destination du projet Front-Gare inaccessibles pour le stationnement dans l'attente de la construction effective de ce dernier.* »
- En page 24, « *La DGMR demande que l'annexe stationnement soit complétée par une analyse de l'ensemble de la capacité du parking comprenant les complémentarités d'usages entre le besoin en stationnement du futur éventuel programme Front-Gare et le besoin en stationnement public du centre-ville, de manière à éviter une augmentation de l'offre en stationnement au centre d'Yverdon-les-Bains.* »

On peut d'ailleurs imaginer que les études sur ce plan d'affectation ont dû avancer depuis 2018. La commune devrait être en mesure de préciser son calcul de besoins marginaux en parking pour ce projet.

² Source : STATVD, Statistique annuelle de la population

³ Direction générale de la mobilité et des routes

III. Etude d'impact sur l'environnement

La CIPE (Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement) rapporte que la conformité du dossier aux prescriptions environnementales sera estimée lors de la consultation du dossier mis à jour selon les demandes et remarques émises par les services cantonaux, notamment dans les domaines du bruit et plus fondamentalement de la mobilité.

IV. Bruit

La Direction générale de l'environnement (DGE) - division ARC/Bruit préavise négativement ce dossier pour la raison suivante : le rapport concernant l'étude des nuisances sonores doit être complété. Il ne s'agit donc pas d'un refus absolu.

La mobilité individuelle est en cours d'électrification et se développe bien plus vite qu'imaginé en 2018. La décision de l'interdiction à la vente de véhicules à moteur thermique neufs à partir de 2035 dans l'Union Européenne date de 2023. Cela va avoir un impact positif tant sur le bruit que sur l'environnement.

Aucune démarche de la Municipalité n'a été entreprise pour régler les non-conformités avec les services du canton. La Municipalité s'est contentée de faire des estimations du besoin en places de parc, qui est passé, sous la nouvelle législature, de 430 en 2022 à 600 + 200 en surface en 2024.

3. Besoins en places de parc

Les rapporteurs de minorité sont très étonnés d'une des conclusions de l'étude de Transitec⁴ : « *L'offre actuelle est supérieure de 180 places de parc pour automobile à la demande et les parkings ne sont jamais pleins, ni saturés.* » JAMAIS PLEINS, NI SATURÉS ? Quel automobiliste n'a jamais tourné en rond dans le centre à la recherche d'une place de parc les samedis matins ou lors d'événements ? Qui n'a pas entendu les remarques des habitants des environs qui renoncent à venir faire leurs achats dans notre Ville, tant il est compliqué de se parquer ? A elle seule cette phrase décrédibilise l'étude dans son ensemble.

Lors d'événements particuliers, les capacités de parking sont augmentées avec l'ouverture de la place autour du kiosk, des différentes cours des collèges et de la cours du collège Pestalozzi les samedis matins. Ces places additionnelles seraient recensées parmi les 1'070 places du périmètre. Cela ne sera plus possible une fois le parking construit, en raison des accords avec les investisseurs et de l'aménagement de la place. Cela montre aussi que les services de la Ville reconnaissent une saturation des parkings à certaines occasions et qu'ils agissent en conséquence. Et même si ces pics sont temporaires, ils doivent être pris en compte : toute infrastructure doit être dimensionnée sur les besoins de pointe et non pas sur des besoins moyens. Si les pics ne peuvent être satisfaits, la moyenne ne peut pas non plus être atteinte.

La commission n'a pas pu obtenir les détails des calculs du besoin en parking selon la norme VSS. Ce n'est probablement pas une mauvaise chose, tant il doit s'agir d'un travail d'ingénieur qualifié. En revanche, on peut regretter qu'une analyse de sensibilité n'ait pas été faite, ou du moins, mise à disposition de la commission. Cela aurait permis de voir quelle est l'influence des hypothèses prises dans le modèle sur les résultats.

⁴ https://www.yverdon-les-bains.ch/fileadmin/documents/y1b/Batiments/pdf/YBL_EtudeTransitec_0522.pdf

Certains éléments ont été fournis. Par exemple, lors du calcul, la zone de la gare a été définie comme étant de type A, ce qui correspond au meilleur niveau de desserte en transport public. Pour ce type de zone, un taux de satisfaction de 20% (fourchette basse) à 40% (fourchette haute) est appliqué aux besoins bruts calculés. Ce taux réduit donc la capacité à 20% ou 40% des besoins bruts. Le type de zone est probablement cohérent avec l'endroit de la destination des usagers du centre-ville, soit le noyau des transports publics d'Yverdon-les-Bains. Mais est-il cohérent avec le point des départs des usagers ? Comme expliqué ci-dessus sous le point 2.1, la majorité des habitants du Nord-vaudois, clients potentiels de nos commerces et services, ne bénéficient pas de transports publics performants et doivent se rendre au centre en voiture. La minorité de la commission est convaincue que les normes sont appliquées sans discernement et sans tenir compte de nos spécificités. Les choix des hypothèses et de facteurs appliqués peuvent faire varier fortement le dimensionnement du besoin. Il est regrettable qu'il ne soit pas possible d'avoir plus de transparence à ce sujet.

Dans le cadre des travaux de modernisation des ateliers CFF, l'infrastructure existante P+R de 240 places sera supprimée. Une étude, qui doit encore faire l'objet d'une validation formelle par l'État de Vaud, démontre un besoin de 90 places P+R à proximité immédiate de la gare d'Yverdon-les-Bains. Les autres usagères et usagers seront réorientés vers des parkings P+R plus proches de leur domicile ou directement dans les transports publics depuis leur domicile.

Le parking P+R est aujourd'hui rapidement et systématiquement plein les matins de semaine. Rien ne permet de croire que la demande n'est que de 240 places, soit la capacité actuelle. Les autres parkings P+R plus proches des domiciles sont encore inexistantes et rien n'obligera les communes avoisinantes à les construire. Il n'y a aucune garantie que les usagers des CFF du Nord vaudois ne se ruent pas dans le parking de la Place d'Armes, pour profiter de connections directs de trains avec leur lieu de travail, et ceci au-delà des 90 places qui leur seraient réservées, peut-être même au-delà de 240 places actuelles.

En 2022, la Municipalité avait retenu la fourchette basse pour les besoins en parking, soit 430 places. Elle se rapproche aujourd'hui de la fourchette haute (730 places) et y ajoute 90 places P+R pour atteindre 800 places, 200 en surface et 600 en souterrain.

La minorité de la commission est convaincue qu'en intégrant mieux les spécificités de ville-centre qu'est Yverdon-les-Bains, qu'en retenant un chiffre plus réaliste pour le P+R et en estimant les besoins marginaux pour le projet Front-Gare, un total d'au moins 1'000 places (surface + souterrain) sera nécessaire.

4. A la recherche d'un compromis

Les commissaires désignés pour ce préavis se sont réunis à de nombreuses reprises pour essayer de trouver un compromis, acceptable par tous, qui puisse éviter tout blocage.

Les critères importants relevés par les différents commissaires sont les suivants :

- a) Libération de la Place d'Armes et de la rue des Remparts de tout parking
- b) Extension du périmètre pour plus de flexibilité et d'options de parking
- c) Maintien de l'offre globale de parking sur le périmètre étendu
- d) Revenus d'une forte majorité des parkings revenant à la Commune
- e) Examen de différents types d'ouvrages, en priorité les ouvrages en silo avant les ouvrages souterrains
- f) Garantie d'exécuter le projet selon les critères choisis et le nouveau préavis

L'avis de libérer de toute voiture parquée la Place d'Armes et la rue des Remparts a assez rapidement fait l'unanimité. Les avis étaient plus partagés quant à la possibilité de compléter l'offre manquante dans des parkings juste au-delà du périmètre retenu par la Municipalité, comme une extension du parking à la Rue du Midi. Cela aurait permis de maintenir l'offre dans le centre et proche du centre à l'offre actuelle, soit environ 1'000 places. Les rapporteurs de minorité sont cependant convaincus que toutes ces nouvelles capacités doivent être offertes en souterrain. Cela permet de libérer de la place en surface pour des espaces publics ou pour des constructions que la Ville pourrait rentabiliser. Un parking en silo dans les murs du futur projet Front-Gare diminuerait les surfaces commerciales potentielles, de même qu'un parking en silo à la rue du Midi diminuerait les logements que l'on pourrait y construire. Les parkings en silo sont massifs et ont un impact visuel inconvenant.

Pour maintenir une grande partie des revenus des parkings dans les caisses de la Commune, il faudrait pour cela que la Ville investisse elle-même. Ce n'est pas évident aujourd'hui qu'elle ait cette capacité. Il faudrait aussi pour cela résilier le contrat existant avec le promoteur et donc s'exposer à plusieurs millions de francs de pénalités.

Les rapporteurs de minorité sont convaincus qu'un parking en souterrain sous la Place d'Armes est la bonne solution, comme proposé dans le préavis PR18.26PR accepté par le Conseil communal en 2019, et comme proposé dans ce préavis. Une capacité globale de 800 places (200 en surface et 600 en souterrain) représente toutefois une diminution trop importante de 33% de l'offre (ou -38% en englobant le P+R dans le calcul). Les rapporteurs de minorité proposent donc d'amender le préavis comme suit :

Article 1.1 : La capacité de stationnement au centre-ville à l'horizon 2030 sera de ~~800~~ 1'000 places voitures, y compris 90 places en P+R.

Article 1.2 : La capacité de l'ouvrage souterrain multimodal et convertible à la Place d'Armes sera de ~~600~~ 800 places voitures, y compris 90 places en P+R.

La capacité serait ainsi réduite de 14% en comparaison de l'offre en 2018 (ou -23% en englobant le P+R dans le calcul).

5. Autres capacités

L'ouvrage souterrain à la Place d'Armes comporterait une capacité de 180 places deux-roues motorisés et une vélo-station de 250 places. La minorité de la commission ne s'oppose pas à ces chiffres et remercie la Municipalité qui a revu sa position de 2022 avec des places pour 1'000 vélos. La vélo-station d'aujourd'hui (130 places) et les places en libre accès (450 places) ne sont aujourd'hui pas saturées. On pourra toujours transformer des places voitures en place pour les vélos si le transfert modal le réclame dans les décennies à venir.

L'estimation d'un besoin à l'horizon 2040 d'un nombre total d'environ 3'300-3'500 places pour les vélos dans tout le secteur de la gare est plutôt surprenant. Cela signifierait que près de 12% de la population (bébés et seniors compris) parqueraient leur vélo tous les jours à la gare. Soit 5 à 6 fois plus qu'aujourd'hui. Il faudrait pour cela augmenter drastiquement la capacité de transport des chemins de fer.

6. Conclusions

La minorité de la commission, composée de MM. Maximilien Bernhard, Gildo Dall'Aglio, Kevin Delay et du soussigné, est convaincue qu'un parking en souterrain sous la Place d'Armes est la bonne solution. Une capacité globale de 800 places (200 en surface et 600 en souterrain) représente toutefois une diminution trop importante de 33% de l'offre (ou - 38% en englobant le P+R dans le calcul).

Les rapporteurs de minorité proposent donc d'amender le préavis comme suit :

Article 1.1 : La capacité de stationnement au centre-ville à l'horizon 2030 sera de ~~800~~ 1'000 places voitures, y compris 90 places en P+R.

Article 1.2 : La capacité de l'ouvrage souterrain multimodal et convertible à la Place d'Armes sera de ~~600~~ 800 places voitures, y compris 90 places en P+R.

La minorité de la commission vous recommande par conséquent, Madame la Présidente, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers, d'accepter ce préavis tel qu'amendé.

Le président et auteur du rapport de minorité : Laurent Roquier



Yverdon-les-Bains, le 9 janvier 2025