
Rapport de majorité
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, Loann GAILLARD, Mathias ORTEGA, Julien WICKI ainsi que de Laurent ROQUIER, président, et du soussigné, rapporteur de majorité.

La délégation municipale était composée 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 CZAKA, 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). Nous les remercions pour la large représentativité de leur délégation, leur disponibilité lors de deux séances et pour la qualité des réponses obtenues aux diverses questions de la commission.

Éléments complémentaires au préavis municipal

Il est bon de rappeler que suite à l'acceptation du préavis PR18.26PR, la Municipalité a élaboré un dossier de plans d'affectation de la Place d'Armes, nécessaire à l'autorisation d'y construire un parking souterrain, l'affectation actuelle de ce périmètre ne le permettant pas. Ce dossier a été réceptionné par la DGTL en date du 17 décembre 2020, soit durant la législature précédente. La détermination des services cantonaux a été signifiée par le rapport d'examen préalable du 15 juin 2021. Comme stipulé dans le préavis, ce rapport conclut à la non-conformité du projet du fait que « *les thématiques Charges de trafic, Stationnement, Bruit et Etude d'impact sur l'environnement ne répondent pas au cadre légal* ». Plus précisément, on peut rapporter les commentaires suivants de ce rapport :

1. « *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* ». Cette non-conformité a par ailleurs également été relevée par la CIPE (Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement), qui relève que le Rapport d'impact sur l'environnement « *n'est pas conforme à l'art. 9 OEIE* ». En effet, ce volet du dossier ne documente notamment pas l'impact du projet en le comparant avec les situations actuelles et futures sans projet. Etant donné que les bases de dimensionnement du projet sont contestées, il est nécessaire de mettre ce dimensionnement en conformité avant de compléter l'étude sur les impacts de bruit.

2. Le point réellement problématique du dossier relève de la capacité de stationnement prévue par l'ouvrage, mettant ainsi en cause les fondamentaux du projet. On peut transcrire à ce propos quelques passages significatifs du préavis de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).
- Non-conformité à la fiche A25 du Plan directeur cantonal, contraignant pour les autorités, qui prescrit que les régions et les communes mettent en œuvre, dans leurs planifications directrices régionales et communales, ainsi que dans les plans d'affectation, une politique de stationnement coordonnée avec la qualité de desserte par les transports publics : « *L'annexe stationnement présentée dans le cadre du rapport 47 OAT ne consiste pas en une politique du stationnement communale, même limitée au périmètre du centre-ville d'Yverdon-les-Bains, puisqu'elle ne contient pas d'éléments stratégiques destinés à orienter le stationnement futur (objectifs) selon les différentes catégories d'usagers (habitants, pendulaires, visiteurs, clients des commerces)* ».
 - Non-conformité au projet d'agglomération AggloY, sur deux points au moins. « *L'étude sur les installations commerciales à forte fréquentation menée par AggloY en 2016 met en évidence la complémentarité des zones de commerces entre Chamard (commerces de biens pour une clientèle majoritairement motorisée) et Yverdon-centre (commerces de biens à forte intensité de visites pour une clientèle ne nécessitant pas obligatoirement de véhicule privé). Le présent projet ne reflète pas cette complémentarité* ». D'autre part « *Le projet d'agglomération AggloY a pour objectifs la maîtrise du trafic motorisé individuel et un report modal vers les TP et la mobilité douce. Les mesures qui le constituent visent à contenir l'augmentation du trafic motorisé dans le Centre. Il propose comme action de limiter l'offre de stationnement public en priorité aux besoins des clients-visiteurs et des habitants* ».
 - « *La DGMR-P relève que l'analyse du besoin en stationnement s'appuie, d'une part, sur une logique de suppression - compensation qui n'analyse pas la demande en stationnement que ce parking est censé satisfaire et, d'autre part, sur l'estimation de besoins privés d'un projet [nb : Front-Gare] qui ne tient pas compte de l'existence d'un parking public localisé au même endroit* ».
 - « *La DGMR s'interroge sur le bien-fondé de fixer la capacité du parking sur la base de la pointe du samedi après-midi qui conduit à une offre surdimensionnée plus de 90% du temps. En effet, une fois les places construites, elles devront être rentabilisées d'une manière ou d'une autre, quitte à ce que ce soit en élargissant le public cible à des utilisateurs non souhaités à la base, comme des pendulaires, ce qui conduirait à une augmentation du trafic généré par le parking* ».
 - « *La DGMR-P rappelle les dispositions de l'article 24 al.4 de la Loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC ; RS 700.11) qui indique que « dans l'élaboration et l'application des plans d'affectation, la municipalité favorise le recours aux transports publics »*. La DGMR-P demande que l'autorité communale, sur la base d'une stratégie de stationnement pour le centre-ville d'Yverdon (cf. supra), estime le besoin de stationnement public en application de la norme VSS SN 40 281, précise les publics cibles visés et inscrive ces éléments dans le règlement de la planification ».

Pour répondre à la non-conformité fondamentale du dossier, la Municipalité a mandaté le bureau Transitec pour définir les besoins en stationnement en application du cadre légal rappelé ci-dessus. Cette étude a été suivie par la DGMR pour s'assurer de sa conformité au droit. Comme mentionné dans le préavis, elle a conclu à un besoin entre 430 et 730 places de stationnement pour le centre-ville à l'horizon 2030, bien inférieur à l'offre actuelle et à celle du projet de parking relevant du préavis de 2018. Ces conclusions ont fait l'objet de plusieurs questions des commissaires. Les réponses apportées en séance ont confirmé le fait qu'elles ont été établies en application de la norme VSS, imposée par la loi et confirmée par la jurisprudence. Cette norme prévoit une fourchette entre 20 et 40% pour la part des besoins liés aux activités. Pour ce qui est des besoins des habitants du centre-ville, le ratio d'une place pour 2 logements a été retenu, conformément à leur situation centrale et à la qualité de l'offre multimodale. Il a été précisé que la valeur du haut de la fourchette correspond à la prise en compte de la particularité des besoins régionaux, soit de personnes concernées par les services du centre-ville mais ne disposant pas d'une offre de mobilité alternative à la voiture.

Une application des objectifs de report modal fixés dans le projet d'agglomération (PA4), sur lesquels se sont engagées toutes les communes partenaires et le Canton, conduisent à réduire cette offre

entre 280 et 430 places à l'horizon 2040-2050, comme mentionné en haut de page 6 du préavis. Il en découle qu'une offre de 430 places constitue un maximum à atteindre en 2040, correspondant également au bas de la fourchette des besoins actuels en application de la norme VSS.

On doit préciser que les relevés d'occupation des places du samedi 7 octobre 2023 ont confirmé les chiffres observés en 2020, faisant état de 15% de places inoccupées.

Concernant le P+R, certains commissaires ont fait part de leur étonnement de sa réduction à 90 places par rapport aux 200 places actuelles (les 40 places supplémentaires qui s'y trouvent sont occupées par du personnel CFF) alors que l'on pourrait penser qu'il est préférable de les augmenter pour favoriser l'usage du train. Il est répondu que le principe du report modal dans lequel s'inscrit l'offre en P+R vise à prendre les gens en transports publics au plus proche de chez eux et non à inciter les automobilistes à traverser les centres urbains pour se parquer à proximité des gares principales. Le chiffre de 90 places a été déterminé dans le cadre d'une étude régionale pilotée par la DGMR.

Le besoin en places pour vélos a été évalué à 3000 à terme, en rapport avec l'usage actuel, la fréquentation d'environ 18'000 voyageurs journaliers à la gare et aux évolutions prévisibles et souhaitables. Cette offre sera répartie en surface et dans une vélostation plus attractive et fonctionnelle que l'actuelle.

Discussion de fond

L'ouverture des débats au sein de la commission a rapidement fait apparaître des divergences de fond entre deux groupes. Celles-ci ont porté sur la capacité globale de l'offre en stationnement pour voitures au centre-ville ainsi que sur la solution d'un parking enterré. Les conclusions du préavis concernant la quantité d'offre en stationnement pour vélos et pour motos n'ont pas fait débat et ont été considérées comme acceptables par la commission.

Nombre de places

Une part des commissaires part du principe que l'offre de 2021 constitue un socle à ne pas réduire, qu'elle est essentielle au maintien de la vitalité du centre-ville, notamment pour les commerces et restaurants. Elle met parallèlement en doute les considérants et conclusions de l'étude Transitec, spéculant sur une possible marge d'interprétation de la norme VSS et considérant que celle-ci est conçue pour les grandes villes et non pour une localité desservant un bassin régional inégalement desservi en transports publics. Enfin, elle évoque le fait que le calcul des besoins en stationnement pourrait être orienté politiquement.

A ces allégations, la majorité de la commission rappelle que la norme est applicable dans tous les cas de figure, sur tout le territoire suisse, raison pour laquelle elle comprend une marge d'application et que c'est justement le haut de cette marge qui a été retenu par la Municipalité pour la capacité du parking. Cette norme est prise en compte par les tribunaux et il serait extrêmement périlleux d'en faire fi ou d'imaginer l'interpréter de manière fantaisiste. Ainsi, il n'est pas envisageable pour la majorité de la commission de planifier dans le secteur de la place d'Armes une offre à l'horizon 2030 supérieure à 730 places pour voitures.

Ouvrage souterrain

Cette même majorité considère d'autre part que la localisation du stationnement au centre-ville en totalité ou en large majorité dans un parking souterrain est problématique et dommageable pour la collectivité. Cela repose sur deux constats.

Le premier est que, comme l'a montré l'historique de ce dossier, la réalisation d'un tel ouvrage est extrêmement coûteuse et nécessite de recourir à un tiers investisseur, auquel on cèderait un droit de superficie sur au moins 70 ans. Cela a deux conséquences majeures. D'une part, les revenus du stationnement seront perdus pour la Ville pendant de nombreuses décennies et, d'autre part, la maîtrise publique de la gestion du stationnement en centre-ville serait également perdue sur la même durée. Or la gestion du stationnement constitue le principal levier d'action sur le choix modal de déplacement des personnes, corollairement à l'amélioration de l'offre en transports publics, pour les cyclistes et pour les déplacements à pied.

Bien que la Municipalité évoque la possible reconversion future de places de stationnement pour voitures à d'autres fonctions, comme du stationnement pour vélos ou d'autres usages, la majorité de la commission considère cette perspective comme très hypothétique, et par ailleurs marginale quantitativement. En effet, les changements de comportement ne sont pas spontanés mais induits

par des éléments extérieurs. En matière de mobilité, comme dans bien d'autres domaines, c'est l'offre qui crée la demande, bien plus que l'inverse. Cela est largement documenté dans l'analyse scientifique et corroboré par la pratique de nombreuses villes. Aussi, il ne faut pas s'attendre à une baisse spontanée et significative de l'occupation d'un tel grand parking. D'autre part son propriétaire n'aura pas intérêt à réduire l'offre mais bien plutôt à chercher à élargir le champ de sa clientèle, notamment auprès des pendulaires, alors que toutes les politiques publiques visent au contraire à inciter ces derniers à utiliser d'autres modes de déplacement que leur voiture ou à laisser celle-ci en périphérie urbaine, afin de réduire les fortes nuisances et la congestion du trafic en ville. Ainsi, la construction d'un parking de 600 places réduira à une portion infime la marge d'action de la collectivité pour réduire le trafic motorisé en centre-ville par le biais de sa politique en matière de stationnement, que ce soit en termes de quantité de places, de durée, de tarification ou d'ayants-droits. Cette gestion serait très majoritairement en main d'un seul acteur privé. Les clauses d'un partenariat public-privé n'y changeront pas grand-chose. Comment pourrait-on envisager une telle perspective pour les 70 prochaines années ?

Le second constat porte sur l'impact d'un grand parking souterrain sous la Place d'Armes sur de nombreux aspects environnementaux devenant de plus en plus critiques et sur la qualité d'aménagement du parc à aménager sur dalle. A l'heure du dérèglement climatique, de la chute de la biodiversité, de la raréfaction des ressources et de la crise énergétique, la réalisation de tels ouvrages n'est plus de mise. La réalisation d'un parking enterré génèrerait une quantité énorme de déblais qu'il faudra transporter en camion à travers la Ville et stocker en décharges alors que celles-ci se raréfient fortement et que les matériaux d'excavation tendent à s'exporter vers d'autres cantons voire même vers la France. Ce chantier, par ses travaux, ses transports et sa réalisation inévitablement en béton aura un bilan CO2 désastreux, augmentant l'effet de serre perturbateur du climat. Ce bilan sera encore aggravé dans la durée par l'appel d'air que constituera l'offre en stationnement pour le trafic motorisé, et ce ne sont pas les changements de motorisation qui compenseront cet effet étant donné les externalités négatives de ce mode de déplacement et l'impact carbone de la chaîne de production des véhicules, toujours plus lourds par ailleurs. A cela, il faut ajouter les incidences néfastes du trafic généré et concentré en un seul endroit sur la santé de la population et sur le vivant en général, en matière de bruit, de pollution de l'air, de propagation de microplastiques et d'accidents. Au surplus, il faut également considérer le fait qu'un gros chantier sur une longue durée au cœur de la Ville pénalisera fortement les activités commerciales et de service. Enfin, la construction sous une grande partie de la Place d'Armes impliquera l'abattage de presque tous les arbres existants et limitera fortement les possibilités de plantation et de développement d'une nouvelle arborisation. La végétation sur dalle, malgré les efforts pouvant être pris pour sa mise en œuvre, souffrira de stress hydrique et thermique, réduisant sa capacité à lutter contre les îlots de chaleur. Elle étanchéifiera une très grande surface, aggravant les risques d'inondation, toujours plus accentués, ce qui mettra par ailleurs paradoxalement encore plus en péril les personnes et les véhicules se trouvant dans le parking souterrain.

Recherche de compromis

Malgré ces fortes divergences, la majorité de la commission, opposée au parking souterrain et à une offre qu'il juge excessive, a dès le départ annoncé son vœu de chercher un terrain d'entente pour sortir d'une situation de confrontation. Le point de convergence entre les commissaires est le souhait de voir la Place d'Armes changer rapidement de visage au profit d'un espace accueillant et appropriable par la population, ainsi que de clore une saga qui occupe le débat public depuis une cinquantaine d'années. Aussi, elle a tout mis en œuvre pour prendre en compte les attentes des deux parties.

Dans un premier temps, la réflexion s'est portée sur une alternative pouvant s'affranchir d'un parking souterrain tout en offrant une capacité globale d'offre correspondant aux conclusions du préavis. Il a été notamment considéré qu'il serait possible d'intégrer un stationnement de l'ordre de 250 à 300 places pour voitures, ainsi que le stationnement motos et la vélostation, dans le projet communal en cours d'étude sur Front-Gare. Cette option aurait l'avantage d'être pragmatique, économique et surtout très adaptable dans le temps.

Dans un second temps, la majorité de la commission s'est montrée ouverte à un compromis sur la jauge de l'offre globale en stationnement pour voitures. Etant donné sa conviction qu'il ne sera pas possible de réaliser plus de places dans le périmètre défini comme celui de centre-ville par l'étude Transitec, elle a proposé d'ajouter une offre de 200 places aux abords de ce périmètre, cela afin de répondre à la condition non négociable pour la minorité de la commission d'assurer une offre globale

de 1000 places. Des possibilités ont été identifiées sur le parking du Midi ainsi que sur certaines parcelles susceptibles de transformation et densification, pour la création de parkings en silo et partiellement en sous-sol, possiblement combinés avec des logements ou activités. Cette proposition a fait l'objet d'échanges approfondis. La minorité a fait part que, si la commission se retrouvait sur un compromis, elle exigerait des garanties. Les échanges ont alors abouti à une proposition en 6 points de la part de la majorité :

1. Libération de la Place d'Armes et de la rue des Remparts de tout parking
2. Extension du périmètre pour plus de flexibilité et d'options de parking
3. Maintien de l'offre globale d'environ 1000 places de parking pour voitures sur le périmètre étendu.
4. Revenus d'une forte majorité des parkings revenant à la Commune.
5. Examen de différents types d'ouvrages, en priorité les ouvrages en silo avant les ouvrages souterrains.
6. Garantie d'exécuter le projet selon les critères choisis et le nouveau préavis.

Dans ce contexte, la majorité de la commission a également fait part de son attente de garanties, évoquant en contrepartie un retrait de l'initiative ou une déclaration de son comité comme quoi le compromis précité pouvait être considéré comme une réponse à son initiative.

Un commissaire a même fait la proposition suivante : « Si le comité d'initiative déclare publiquement, avant le vote du conseil communal, que le compromis "600+200+200" correspond aux intentions de l'initiative et peut être considéré comme une manière de l'appliquer, alors les partis favorables au compromis s'engagent à soutenir l'initiative. »

Comme pour la première proposition, la commission s'est donnée le temps nécessaire pour que chaque parti consulte son groupe sur ces nouvelles possibilités de compromis. Hélas, alors que les groupes représentés par la majorité de la commission ont accepté la proposition en 6 points, la minorité, représentant les partis de droite, s'est clairement positionnée en opposition à un tel engagement.

Cette minorité a réitéré sa proposition d'amendement du préavis municipal par une offre de 800 places en souterrain et 200 en surface, présentée comme un compromis par rapport au texte de l'initiative qui exige 1000 places en souterrain sous la Place d'Armes. Une telle formulation n'est pas du tout considérée comme un geste d'ouverture envers la majorité, en ceci qu'elle ne répond à aucune de ses attentes fondamentales.

Forte de ce constat, après de multiples propositions faites à la minorité de la commission et sans contre-proposition d'ouverture en retour, la majorité de celle-ci a pris acte avec regret de l'impossibilité de trouver un terrain d'entente entre les groupes politiques du Conseil communal. Elle déplore cette impasse et reste persuadée qu'une solution de compromis est celle qui a le plus de chances de se voir réalisée dans un avenir proche sur ce sujet qui empoisonne le débat public depuis des décennies.

Propositions

La majorité de la commission considère donc que la poursuite des études pour le stationnement dans le périmètre du centre-ville doit se faire à partir des considérations suivantes, déjà évoquées plus haut :

1. Limitation de la capacité globale de stationnement pour voitures en application des normes VSS et à environ 800 places, y compris 90 places de P+R,
2. Garantie de maîtrise publique de la majorité des revenus et de la gestion du stationnement.
3. Prioriser clairement la recherche de solutions en silos pour la part de stationnement en ouvrage.

Sur ces points, elle peut avancer les arguments qui suivent :

Capacité de l'offre

On pourra se référer aux explications énoncées plus haut relativement aux conditions légales et techniques de quantification du nombre de places de stationnement, nous n'y reviendrons pas. On peut ajouter qu'un non-respect de ce cadre exposera le projet à d'inévitables oppositions fondées,

de la part des services cantonaux puis de groupes d'intérêts et de particuliers, qui auront de fortes chances de gagner devant les tribunaux, en plus de retarder le réaménagement de la Place d'Armes d'une bonne décennie.

Cette capacité doit par ailleurs être évaluée dans le contexte régional, intégrant les offres de stationnement locales dans les villages et aux entrées de l'agglomération où des parkings d'échange avec d'autres modes jouent un rôle important.

Maîtrise publique

Ce point est central pour la majorité de la commission, qui s'étonne par ailleurs que la minorité n'ait aucun état d'âme à confier à un acteur privé une part déterminante de la politique publique en matière de mobilité. On le constate presque chaque jour, le contexte dans lequel nous vivons est soumis à des bouleversements de divers ordres qui remettent toujours plus en question nos modes de vie et de production. Nous devons sans cesse adapter individuellement et collectivement nos comportements. La mobilité constitue un enjeu social, économique et environnemental de premier ordre. Il est donc crucial que sa maîtrise reste en main de la collectivité, en premier lieu par le biais de nos autorités politiques. Il est donc fondamental que celles-ci puissent conditionner les modalités du stationnement, quantitativement et qualitativement, notamment par le biais de l'offre globale, de sa localisation, de sa tarification, de sa durée circonstanciée ainsi que de ses ayants-droits.

Impacts financiers

Le coût d'un parking souterrain est tel que les finances communales ne permettraient vraisemblablement pas de le prendre en charge, notamment du fait du plafond d'endettement. Par contre, des places de parking en silo présentent un coût bien inférieur et probablement supportable par la Commune en regard des possibilités de location en retour. Selon une étude récente de la Fondation des Parkings genevoise, le coût d'une place en souterrain est évalué entre 60'000.- et 70'000.- CHF alors que celui d'une place en silo est annoncé entre 35'000 et 45'000 CHF. Des projets en silo de taille similaire et accessibles au public à Yverdon-les-Bains ont révélé des coûts à la place entre 20'000.- et 28'000.- CHF en 2018 et entre 29'000 et 36'000.- CHF en 2023.-

Par ailleurs, en vertu des conditions figurant au PR18.26PR, la mise en œuvre du contrat avec Marti-Amag pour la réalisation du parking souterrain à la Place d'Armes peut avoir les incidences financières suivantes pour la Commune :

▪ Participation au coût de réalisation	2'500'000.-
▪ Fouilles archéologiques et dépollution, selon avis municipal à COFI	0.-
▪ Déplacement des infrastructures souterraines, estim. à 50%	2'000'000.-
▪ Mesures d'accompagnement du chantier et divers	3'500'000.-

SOUS-TOTAL 8'000'000.-

Ce chiffre est optimiste et a été évalué à la baisse par rapport au montant de 15'900'000.- du préavis de 2018, en supposant des économies liées à la réduction de capacité et à des simplifications prévisibles sur le déplacement des infrastructures souterraines. La prudence reste toutefois de mise, notamment en regard de l'importante hausse des coûts de construction intervenue depuis.

A ce montant, il convient d'ajouter les éléments suivants :

▪ Garantie de déficit sur 10 ans, estimée à 50% du plafond	750'000.-
▪ Perte sur revenus des taxes de stationnement, selon PR.24.15PR, sur la durée du DDP, soit 70 x 2'000'000.-, sans indexation	140'000'000.-

TOTAL GENERAL à charge de la Commune 148'750'000.-

On doit donc considérer qu'une telle opération coûterait à la Commune 8 à 9 mios à court-moyen termes et environ 150 mios à long terme, ramenés à leur valeur actuelle. Il ne s'agit manifestement pas d'une bonne affaire !

Si l'on compare cela avec un investissement en parking silo d'environ 300 places et la dénonciation du contrat avec le partenaire actuel, on obtiendrait les coûts estimatifs suivants :

▪ Construction de 300 pl. à 35'000.-	10'500'000.-
▪ Dédommagement présumé de Marti-Amag	1'600'000.-

TOTAL à charge de la Commune 12'100'000.-

Ce montant est sensiblement du même ordre de grandeur à court-moyen termes que celui pour la réalisation du parking souterrain avec le partenaire actuel. Il offre par contre des possibilités de rendement et une libération de la garantie de déficit.

Ainsi, l'option de parking silo est bien plus avantageuse financièrement et peut même être envisageable en financement communal par le fait qu'elle pourrait être autofinancée. A l'inverse, poursuivre dans la voie d'un ouvrage souterrain confié au consortium avec lequel la Ville est engagée conduirait à un affaiblissement durable des finances communales. Le coût d'une dédite, dont l'exigibilité n'est pas acquise au vu de la non-conformité du projet, serait, dans le pire des cas, peu cher payée la maîtrise de notre gestion du stationnement au centre-ville.

Parking souterrain vs silo

Les impacts négatifs d'un ouvrage enterré ont été décrits plus haut. De plus, un tel ouvrage ne pouvant manifestement pas être réalisé par la Commune, il implique une perte de la maîtrise publique dont l'intérêt vient d'être démontré. Par contre, les avantages de constructions hors-sol, au-delà des aspects financiers, seraient les suivants :

- a) Moins cher et énergivore à l'exploitation : économie de ventilation, éclairage diurne, protection incendie.
- b) Rapidité d'exécution, y compris en pouvant exploiter de la préfabrication.
- c) Forte réduction de l'empreinte environnementale, notamment du point de vue du bilan CO2 : excavation et transport de déblais, moindre consommation de béton et de masse bâtie. Par ailleurs le chantier et les transports occasionnent de fortes nuisances sonores, de pollution de l'air et de perturbation du trafic.
- d) Préservation de pleine terre, un enjeu devenu majeur, avec ses possibilités d'arborisation en de bonnes conditions ainsi que d'infiltration des eaux de pluie.
- e) Pas d'exposition aux risques d'inondations.
- f) Meilleur sentiment de sécurité.
- g) Possibilité de répartition en divers emplacements, réduisant les nuisances, la concentration et la congestion du trafic en un seul endroit et répartissant l'offre de manière plus équilibrée par rapport aux origines et destination des automobilistes.
- h) Possibilités de reconversion future en fonction de l'évolution des besoins, soit en changement d'affectation, soit en réemploi des matériaux de construction.

En bref, les parkings silos présentent des avantages économiques et réduisent fortement les impacts environnementaux. Par ailleurs, de nombreuses réalisations plus ou moins récentes démontrent que ces ouvrages peuvent être de qualité et s'intégrer harmonieusement dans leur environnement, qu'il soit urbain ou paysager.

Conclusions :

La majorité de la commission tient tout d'abord à saluer l'immense travail accompli par la Municipalité et ses services pour présenter un préavis soutenu à l'unanimité par le collège municipal. Elle est consciente des efforts importants consentis pour porter solidairement un projet fort attendu par la population mais qui polarise des avis forts distincts sur le sujet. Elle remercie profondément toutes ces personnes pour leur engagement dans ce processus.

Toutefois, au vu de ce qui précède et malgré ses efforts importants pour tenter de rassembler toutes les forces politiques autour d'une solution commune, une évidente majorité de la commission se distance sur certains points du préavis municipal. En conclusion elle émet deux vœux et propose des amendements aux conclusions du préavis.

Vœux :

1. La Municipalité est invitée à développer une stratégie de stationnement au centre-ville qui garantisse qu'une forte majorité des revenus et de la gestion du stationnement soit contrôlée par les pouvoirs publics.

2. Dans les études à réaliser découlant du présent préavis, une claire priorité est donnée, pour les constructions en ouvrage, aux solutions de stationnement en silo par rapport à celles en souterrain.

Amendements :

Article 1.2 : La capacité en ouvrage multimodal et convertible en centre-ville sera de 600 places voitures, y compris 90 places en P+R.

Article 1.4 : La capacité en ouvrage en centre-ville sera de 180 places deux-roues motorisés.

Article 1.5 : La capacité en ouvrage pour une vélo-station en centre-ville sera de 250 places.

En conclusion, c'est à une évidente majorité de ses membres que la commission vous recommande, Madame la Présidente, Mesdames les Conseillères et Messieurs les Conseillers d'accepter les conclusions de ce préavis, amendées selon les propositions précitées.

Xavier FISCHER, rapporteur



Yverdon-les-Bains, le 6 janvier 2025