

**Rapport de majorité de la commission du Conseil communal
d'Yverdon-les-Bains chargée de l'examen du préavis PR18.26PR
concernant**

une demande de cession de droit distinct et permanent (DDP) à la Place d'Armes, à la rue des Remparts et à l'avenue de la Gare en vue de la réalisation d'un parking souterrain de 1000 places en partenariat public-privé (PPP) et une demande de crédit d'investissement de CHF 15'900'000.- pour financer la part communale des frais liés à la réalisation du parking souterrain et une demande de crédit d'étude complémentaire de CHF 350'000.- pour financer le dépassement attendu du crédit d'étude de CHF 2'000'000.- accordé le 6 septembre 2012 par le Conseil communal (PR12.13PR) et une demande d'octroi à la société Parking Place d'Armes SA d'une garantie de chiffre annuel d'affaires de CHF 2'500'000.-, par un versement d'un montant maximum de CHF 150'000.- par an pendant 10 ans

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La Commission a siégé les 7, 14 et 26 novembre et 20 décembre 2018, 10 et 16 janvier 2019.

Elle était composée de Madame et Messieurs Pascale FISCHER, Stéphane BALET, Maximilien BERNHARD, Benoist GUILLARD, Laurent ROQUIER, Christian WEILER et du soussigné (excusé le 10 janvier 2019), désigné rapporteur de majorité.

La délégation municipale était composée de Mesdames et Messieurs Jean-Daniel CARRARD, Syndic, Gloria CAPT, Municipale, Vesna STANKOVIC, Responsable de la filière Mobilité, Sandro ROSSELET, Chef de Service STE, André FAVRE, Responsable de la section logistique et engineering SEY, Jean-Jacques JOBIN, Responsable du développement immobilier BAT, Raymond GAUTHIER, Chargé de mission, chef de projet, Thomas CZÁKA, Chef de service BAT, Alexandre GREMAUD, Urbaniste URB, Markus BÄRTSCHI, Chef de service URB et Fabrice WEBER, Chef du service des Finances. Leurs présences ont varié au fil des séances et des sujets traités.

Lors de la séance du 16 janvier, M. Jacques DESSARZIN, Directeur de Marti Construction SA et M. Carlos SARDINHA, Directeur Général de Amag Services SA et de Europcar Suisse, ont participé à la séance de commission.

Nous remercions toutes ces personnes pour leur disponibilité, leurs présentations détaillées du projet, des différentes phases de négociation avec les investisseurs potentiels, ainsi que pour les nombreuses réponses aux questions qu'ils ont apportées soit par écrit ou oralement à la commission.

1. Contexte

Le préavis concerne la phase 2 d'un vaste projet divisé en 3 étapes :

1. Préavis I, crédit d'étude de CHF 2'000'000.- (PR12.13PR), accepté lors de la précédente législature.

Ce préavis qui couvre, entre autres, le concours de l'aménagement de surface, la démarche participative, non-prévue à l'origine, ainsi que l'étude nécessaire au préavis II, le présent préavis. Il fait l'objet d'un dépassement et donc d'une demande de crédit complémentaire de CHF 350'000.- dans le présent préavis (préavis II).

2. Préavis II, présente demande de crédit de CHF 15'900'000.-, pour une cession de droit distinct et permanent (DDP) afin de construire un parking souterrain et les études de l'aménagement de la surface.
3. Préavis III, qui sera présenté courant 2019, crédit de l'aménagement de la surface.

L'étude de l'aménagement de la surface a fait l'objet d'un concours. Le projet retenu a été présenté au début de l'année 2015. Il est pour l'heure inchangé, et toutes les représentations graphiques et plans présentés dans ce préavis y sont restés fidèles. Toutefois, ce projet devra être adapté au parking lui-même, dont les détails étaient inconnus lors du concours. Cela doit se faire en collaboration avec les promoteurs du parking. Pour aller de l'avant, c'est-à-dire continuer les études qui conduiront au projet définitif de l'aménagement de la surface, mais aussi du parking et d'un permis de construire et donc d'engager les coûts relatifs à ces développements, les promoteurs ont besoin d'un accord préalable sur le DDP. Les investisseurs participent aux études nécessaires à l'élaboration du préavis III à hauteur d'environ CHF 1'500'000.-. Cela explique la nécessité de séparer le préavis II du préavis III.

2. Dépassement du crédit d'étude (Préavis I)

Le présent préavis (préavis II) comprend une demande de crédit pour des études complémentaires de CHF 350'000.-. Ce dépassement a été communiqué au Conseil communal le 14 septembre 2018 (CO18.09).

Au vu de la complexité du projet, des montants en jeu, ces dépassements semblent admissibles pour la Commission. Une économie d'étude ne pourrait mener qu'à des dépenses ultérieures plus importantes.

Seule la moitié du crédit d'étude a été dépensée. Le solde est destiné à payer les honoraires des mandataires pour le projet et les appels d'offres du réaménagement de la surface.

3. Projet de parking et partenaires

Afin de réduire l'impact financier sur la Ville d'un tel ouvrage, il a été décidé de mettre en place un partenariat public-privé.

L'appel à candidatures commencé en 2014 a abouti à un contrat avec le groupe Marti-AMAG, signé en mars 2018. Il s'agit d'un long et complexe processus, qui a engagé au cours de ces années nombre de personnes de l'administration communale, d'experts mandatés par la Commune (financé par la demande de crédit du préavis I), mais aussi

chez les investisseurs. Cela a abouti à un complexe et subtil équilibre, dont les points principaux peuvent être résumés comme suit :

- Réduction de l'offre en places de parc en surface de 795 places (soit une réduction de 376 places sur la Place d'Armes proprement dite, et 479 aux alentours et centre-ville).
- Pas de rente du DDP, mais versement d'une subvention de la Ville aux investisseurs de CHF 2'500'000.-.
- Réduction de 1'100 places à 1'000 places du parking souterrain. Cette réduction est le fruit d'une négociation liée à la rentabilité, en lien avec le versement de la subvention mentionnée ci-dessus.
- Politique tarifaire : tarif de CHF 2.-/heure, soit une augmentation de seulement CHF 0.50/heure. Ce tarif peut être adapté aux coûts de financement, ou avec l'accord de la Municipalité. La Ville devra appliquer le même tarif sur ses places en surface la journée (le stationnement dit de 19h00 à 08h00 pourra être gratuit, comme aujourd'hui).
- Une garantie de chiffre d'affaires avec une indemnité potentielle de la Ville plafonnée à CHF 150'000.- par an pendant 10 ans. Les représentants des investisseurs ont déclaré aux commissaires qu'aucune de leurs projections n'envisageait un recours à cette indemnité. Toutefois, leurs calculs ont été faits avec la réduction de 795 places en surface, comme mentionné ci-dessus, et en tenant compte du projet Front-Gare. L'indemnité potentielle représente une motivation supplémentaire pour la réalisation de ces prérequis par la Ville.
- Retour gratuit de l'ouvrage à la Ville après 70 ans.
- Une exécution en deux étapes, permettant de garantir des places de parking en tout temps sur la Place d'Armes lors des travaux.

Le 1^{er} sous-sol du parking comprend une zone sous la rue de la gare. Cette zone offrira un passage au futur du projet Front Gare. Cet accès direct avec les caddies est une condition sine qua non pour la venue d'un supermarché dans ce futur complexe.

4. Les investisseurs et leurs visions

Le groupe Marti-AMAG représente des investisseurs autant solides sur le plan financier que sur le plan technique. Ce sont des experts autant en mobilité, en gestion de parking qu'en construction. Il s'agit aussi d'investisseurs issus de groupes familiaux, qui se projettent dans des investissements à long terme. Un des deux investisseurs va même jusqu'à utiliser son propre fonds de retraite dans l'opération.

Ils souhaitent élaborer un parking attrayant et pratique, avec des entrées et sorties fluides, des places d'une largeur convenable (norme VSS confort), disposées en épis pour un parage aisé. Le rond-point en souterrain s'inscrit aussi dans cet objectif : fluidifier les accès, supprimant de complexes carrefours en surface, et permettant un écoulement du trafic évitant les files d'attente qui pourraient se prolonger jusque sur les voies publiques.

La situation du parking sur la Place d'Armes d'Yverdon-les-Bains est jugée attractive, au centre d'une ville régionale, proche d'une gare bien desservie. S'il est difficile de prédire comme évolueront les besoins en transport durant les 70 prochaines années, les investisseurs prévoient que leur investissement évoluera en fonction de la technologie et servira durant toute cette période de plateforme d'échange de mobilité. Pour faire face à l'avenir immédiat, et à titre d'exemple, toutes les places seront pré-équipées afin de pouvoir installer des chargeurs pour voitures électriques.

L'intérêt des investisseurs est principalement la localisation du projet qui permettra de faire un vrai centre de mobilité pouvant s'adapter en fonction de l'évolution des pratiques en matière de transports individuels et collectifs.

Les investisseurs ne prévoient pas de mettre en vente des places de parc, la rentabilité serait bien moindre qu'une location et le prix de vente trop élevé.

5. Investissements à charge de la Commune

Les réseaux électriques, d'eau et de gaz dans l'emprise du chantier devront être déplacés. Un simple déplacement des conduites aurait coûté environ CHF 1'000'000.-. La requalification de la rue des Remparts est une opportunité pour le renouvellement des infrastructures souterraines. Ce renouvellement se doit d'être fait de toute façon. On peut citer en exemple la conduite d'eau qui date de 1943, et qui n'est pas en réseau séparé, comme la loi l'exige aujourd'hui. Le budget complet se monte à CHF 4'250'000.-.

A noter encore que la rue des Remparts doit de toute manière aussi être refaite totalement en surface.

6. Fibre optique Swisscom

Swisscom se doit de déplacer sa ligne de fibre optique. Le contrat de servitude dont elle bénéficie prévoit ce genre de cas de figure. L'avis a été signifié par la Municipalité dans les délais légaux. Aucune réaction de Swisscom à la date de rédaction de ce rapport.

7. Risques lors des travaux d'excavation

Les commissaires ont eu accès au rapport des sondages géotechniques. Le rapport est très détaillé, par sondage, selon un quadrillage du terrain. Il s'en dégage une impression que l'étude a été faite sérieusement. Il n'en reste pas moins qu'il ne s'agit que de sondages et qu'un risque subsiste sur les volumes des terres polluées et sur les éventuelles découvertes archéologiques. Au dire des services communaux concernés, les provisions de CHF 5'500'000.- prévues dans ce préavis (respectivement CHF 4'250'000.- pour les terres polluées et CHF 1'250'000.- pour les travaux archéologiques) ont été estimées de manière conservatrice.

8. Nombre de place de parc

Un sondage réalisé par la police estime le besoin à 1'100 places. La majorité des commissaires est d'avis que 1'000 places représentent le minimum acceptable. Cela ne représente finalement que 205 places supplémentaires pour faire face au développement de la Ville et de la région, mais aussi et surtout aux futurs besoins du projet Front-Gare et des quartiers Gare-Lac. Ils auraient préféré de s'en tenir aux 1'100 places prévues dans le cahier des charges original, mais comprennent les contraintes et impératifs des investisseurs.

Une minorité des commissaires souhaiterait ne pas augmenter les capacités de parking au centre, soit un parking d'environ 800 places. Outre la philosophie de ne pas faire face au développement du trafic automobile, les arguments peuvent se résumer en 2 points : une vision que le trafic automobile va diminuer dans l'avenir et qu'un parking plus petit reviendrait moins cher à la Ville en termes de subvention, voir même que l'investisseur pourrait verser une rente pour le DDP.

Les commissaires soussignés sont d'avis que ces deux arguments ne sont pas recevables :

- Aucune diminution du trafic n'est perceptible. Partout, on parle d'augmenter les capacités routières. Une diminution de trafic à court terme n'est pas probable surtout avec la croissance de la Ville et de la région.

A moyen terme, cela ne représente pas un risque pour la Ville. La garantie de chiffre d'affaires est limitée à 10 ans.

- Les coûts de construction d'un parking plus petit ne seraient pas forcément plus bas. Les coûts fixes pour les éléments de construction indépendants de la taille, par exemple les accès pour les piétons et pour les véhicules avec l'imposant rond-point souterrain seraient identiques. De plus, les équipements lourds de terrassement et installations de chantier nécessaires aux travaux seraient les mêmes. Ces coûts devraient être absorbés par moins de places de parc, donc moins de revenus. Les représentants des investisseurs nous ont déclarés qu'ils ne sont pas et ne seront pas intéressés par un parking plus petit.
- Un changement de la dimension du parking nécessiterait de reprendre toute la négociation du contrat, probablement même de rechercher de nouveaux investisseurs. L'éventuel économie sur la subvention de CHF 2'500'000.- serait probablement dépensée par une nouvelle négociation, avec les coûts engendrés en interne et par les conseillers dont la Ville a besoin pour ce genre d'exercice.
- La concurrence a bien joué durant le processus de négociation. Les investisseurs n'ont appris que durant la séance de commission qu'ils se sont assez vite retrouvés les seuls candidats lors du processus de négociation. Une reprise de ces négociations ne placerait plus la Ville dans une si bonne situation.
 - La remise en question de ce projet donnerait un signe très négatif à d'éventuels investisseurs qui ont déjà de la peine à investir dans *cette petite ville de suisse romande* plus connue pour ses bains que sa capacité financière. Un nouveau projet signifie de nouveaux crédits d'études, un nouveau marché public très difficile et surtout, à nouveau, beaucoup de temps et de travail. Le nombre d'heures de travail des services de la ville n'est pas comptabilisé et il est très conséquent. La probabilité d'un abandon pur et simple du projet souterrain et de la surface est alors un risque majeur. Le montant des études serait alors perdu.

Une autre vision minoritaire est la construction d'un parking périphérique avec transport collectif pour le centre-ville. Cette formule onéreuse en transport pour la Ville (qui paie plus de 60% du transport collectif) se heurte également aux souhaits des consommateurs et habitants du centre-ville comme cela se démontre dans de très nombreuses villes. Cela rendrait encore plus attractif les zones d'achats périphériques. Il est aujourd'hui possible de se parquer en Chamard pour faire ses courses en ville en utilisant le bus. Peu de personnes le font !

9. Phase de travaux

Le crédit comprend CHF 2'000'000.- pour des mesures d'accompagnement lors de la construction. La Municipalité a demandé que la construction se fasse en 2 phases, afin de limiter l'emprise du chantier. Cette mesure permettra de garder au moins environ 200 places de parking en tout temps sur la Place d'Armes. Avec l'utilisation des préaux du collège de la Place d'Armes et du collège Pestalozzi les samedis, on pourrait garder une offre de 615 places, alors qu'elle est de 660 places à l'heure actuelle, soit 90 à 93% des places. Selon le contrat signé, cette mesure coûtera un maximum de CHF 800'000.-.

Les CHF 1'200'000.- restants serviront pour des mesures d'accompagnement encore à définir pour limiter les gênes lors des travaux, autant pour les commerces que pour les habitants.

10. Aménagement de surface – Préavis III

Le préavis III sera présenté au Conseil communal durant l'année 2019. Il comprendra la requalification de la Place d'Armes et de la rue des Remparts. Le lauréat du concours adaptera son projet en collaboration avec les constructeurs du parking souterrain, mais aussi avec les services de la Ville. En particulier, les points suivants devront encore être étudiés et affinés :

- Accès au parking et positionnement des entrées
- Mobilité douce et mesures de contrôles du trafic
- Places de dépose en surfaces
- Places de parking pour les 2 roues en surfaces
- Quelles places seront supprimées en surface et affectation des espaces dégagés

La commission a été particulièrement attentive aux deux premiers points. Elle regrette qu'il ne soit pas possible de supprimer tout trafic sur la rue des Remparts. Une mise en souterrain de tout le trafic impliquerait un impact intolérable des rampes (bien plus imposantes pour permettre tout le trafic en comparaison à des rampes d'accès à un parking pour voiture) aux deux extrémités de ladite rue. On peut noter que le trafic sera moindre au-dessus du rond-point souterrain, vu qu'il n'y aura à cet endroit que le trafic de transit. Le positionnement de ce rond-point est donc à optimiser en fonction des cheminements piétonniers à favoriser. Une amélioration de la mobilité douce pourra également s'envisager, mobilité actuellement prise dangereusement en sandwich entre les places de parc et le trafic automobile.

Une étude d'impact toute récente (octobre 2018), dont les hypothèses de circulation ont été faites avec une vision très conservatrice, montre une potentielle augmentation de trafic sur la rue des Remparts, une fois le parking terminé, si aucune mesure n'est prise. La diminution du trafic due à l'absence de véhicule qui « tourne » pour trouver la meilleure place de parc possible n'a pas été réellement prise en compte. Ce phénomène est actuellement important au vu de la dissémination des zones de parc répartis entre plusieurs zones non accessibles entre elles. Le parcage souterrain offrira lui les informations nécessaires sur les places disponibles avec un chemin d'accès clair et optimisé. Une partie du trafic sera donc faite en souterrain. Des pistes sont données dans cette étude afin de faciliter la mobilité et la fluidité du trafic, mais cela reste encore à développer avant la présentation du préavis III.

La Commission émet les vœux que la Municipalité propose des solutions afin de restreindre autant que possible le trafic de transit sur le futur aménagement et de faciliter les traversées piétonnes. La route de contournement, aujourd'hui en construction, doit être vue comme étant une bonne option pour les automobilistes en transit.

11. Développement de Front-Gare

Front-Gare est un projet capital pour l'attractivité du centre-ville. Des discussions et des idées sont en cours de développement. Il pourrait abriter un centre commercial, des salles de cinéma multiplex et un centre commercial. A ce jour rien n'est signé ni définitivement arrêté. La construction d'un parking souterrain d'envergure sur ce site est improbable au

vu de la ligne de train toute proche. La viabilité de ce projet dépend donc du parking souterrain de la Place d'Armes et de son accès direct pour les caddies en souterrain (pour le centre commercial). Une fois le parking accepté, il sera possible d'avancer avec les intéressés sur ce projet.

Le projet Front-Gare peut à lui seul justifier l'augmentation du nombre de 205 places de parc du projet, mais ne peut se faire sans la construction d'un parking souterrain intégrant ses besoins propres. En clair, si le parking de la Place d'Armes ne se fait pas comme proposé, le projet Front-Gare devra probablement être abandonné.

12. Enjeux pour la ville

Yverdon-les-Bains comptait environ 30'000 habitants au 31 décembre 2017, le Nord vaudois environ 92'000¹. Elle est une ville centre au milieu d'une région dont la densité ne permet pas de développer des transports publics aussi performants que dans une grande ville. Le transport individuel motorisé est et restera un moyen de transport important, complémentaire aux autres modes de déplacement. L'attractivité de la Ville et de ses commerces dépend donc des facilités ou non données aux automobilistes. Les commerces font aujourd'hui face à de multiples difficultés et concurrences. Ce parking ne peut pas toutes les aplanir, mais doit au moins réduire les barrières rendant les accès plus difficiles au centre-ville. La situation actuelle n'est pas non plus satisfaisante pour la mobilité douce, la rue des Remparts n'étant pas un modèle du genre. Il est donc vital de rendre le centre-ville plus intéressant, avec plus de capacité de parking, avec l'attractivité d'une place où il fait bon s'attarder, et avec de grands commerces comme pôle d'attraction.

Cela demande bien sûr un investissement financier conséquent de MCHF 32 (sommes des préavis I + II + III, déduction faite de la subvention de la Confédération de MCHF 4.2). Cela génère aussi une perte de gains sur les places supprimées en surface (-0.6 MCHF par an) qui devrait être compensé par les revenus des macarons et la petite augmentation du tarif horaire des places. Il faut en outre noter qu'une bonne partie de ces investissements serait de toute façon nécessaire pour refaire les réseaux et rénover la place aujourd'hui bien mal en point. Il faut aussi tenir compte que la suppression du parking de l'Ancien Stand permettra de valoriser ce terrain (projet Front-Gare). Cette valorisation peut être estimée à 4-5 MCHF. La surface du côté de la Thielle pourra elle aussi être valorisée.

C'est un investissement que la Ville doit se permettre. Ne rien faire aurait aussi un coût économique important et durable. Sans parking, il n'y aura pas de Front-Gare et ses commerces porteurs, dont un supermarché. Manor, qui ne se satisfait plus de ses locaux actuels, pourrait alors quitter Yverdon-les-Bains. Une mort lente attendrait les petits commerces déjà en grandes difficultés. Interrompre ce processus d'évolution positive de notre Ville ne serait pas responsable.

Mettre les voitures sous terre permettra une nouvelle vie au centre-ville.

1 Source : STATVD, Statistique annuelle de la population

Conclusions :

Au vu de ce qui précède, la majorité des commissaires est convaincue que :

- Un partenariat public-privé est le seul moyen financièrement supportable pour la Ville de construire un parking au centre-ville, au vu des investissements nécessaires.
- Le contrat signé avec les investisseurs est le meilleur arrangement possible avec les contraintes données et plus particulièrement le maintien d'un prix très bas pour les places de parc en comparaison avec les villes environnantes.
- Les investissements à consentir par la Ville pour la réfection de la Place d'Armes (préavis III à venir) permettra d'améliorer la qualité de vie et améliorera l'attractivité du centre-ville.

La Commission, qui était unanime sur ce point, émet le vœu que la Municipalité propose des solutions afin de restreindre autant que possible le trafic de transit sur la rue des Remparts et de faciliter les traversées piétonnes.

Au vu de ce qui précède, la majorité des commissaires composée de Messieurs Maximilien BERNHARD, Laurent ROQUIER, Christian WEILER, et du soussigné vous recommande, par 4 voix pour et 3 voix contre, d'accepter le préavis présenté par la Municipalité, avec les amendements d'ordre comptable apportés par la Commission des Finances.

Pascal GAFNER



Rapporteur de majorité

Yverdon-les-Bains, le 12 février 2019