

Yverdon-les-Bains, ou les aléas du stationnement d'une petite ville qui grandit

Autor(en): **Tanner, Carmen**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2015)**

Heft 3

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-958101>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Yverdon-les-Bains, ou les aléas du stationnement d'une petite ville qui grandit

CARMEN TANNER

Sociologue, MAS en urbanisme durable, conseillère en mobilité.

Alors que dans les grands centres urbains de Suisse, les politiques de stationnement sont développées de longue date, il n'en va pas de même dans les plus petites villes, comme à Yverdon-les-Bains. Profitant de la lumière de l'arc lémanique, la cité thermale grandit et doit gérer son stationnement de manière plus rigoureuse pour ne pas étouffer sous les projecteurs. Des changements profonds autour de la place de la voiture sont en passe d'être menés, même si un récent changement politique pourrait remettre en question certaines mesures. Tous les éléments sont là pour créer une tension qui se développe en plusieurs actes. Levé de rideau sur le théâtre de cette réalité.

Décor. Une petite ville, Yverdon-les-Bains. Pas si petite en réalité, puisque, avec près de 30'000 habitants, elle est à un niveau d'importance intermédiaire dans le réseau des villes suisses. Située entre l'arc lémanique et l'arc jurassien, elle profite de liens étroits dans les échanges avec ces deux régions. Sa situation entre le lac, les paysages agricoles et le Jura, dévoile tout son attrait, en plus de sa très bonne accessibilité en train et en voiture. Rien d'étonnant, dès lors, que les prévisions démographiques lui réservent une augmentation de 10'000 habitants et 6000 emplois pour 2030.^[1]

Le cadrage se resserre: plan rapproché sur la place de la voiture. Ou plutôt des voitures, car il y en a à Yverdon. Au regard des pratiques modales, 68% des Yverdonnois utilisent la voiture tous les jours ou presque ^[2]. Il faut dire que cette pratique est fortement favorisée par l'offre surabondante en matière de stationnement: Yverdon détient 6600 places de parc sur l'ensemble de son territoire, dont 56% d'entre elles sont de longue durée gratuites. A titre de comparaison au niveau vaudois, l'espace de stationnement est deux à trois fois plus élevé qu'à Morges ou à Payerne, et quatre fois plus élevé qu'à Montreux.

Si l'offre est pléthorique, la demande se concentre pourtant essentiellement sur le stationnement de courte durée (moins de deux heures), soit ce qui a trait aux activités commerciales, dans le centre notamment. D'ailleurs, les ¼ de la commune sont occupés à moins de 70% la majeure partie du temps. Et c'est dans certains quartiers d'habitation que l'occupation arrive à 90%, révélant des conflits d'usage entre pendulaires et habitants ou visiteurs.^[3]

L'autre problématique autour du stationnement réside dans l'espace qu'il occupe, alors que celui-ci pourrait être dédié à l'attractivité et à la qualité de vie de la ville. D'ailleurs, quiconque arrive en gare d'Yverdon est frappé par le double parking de la place d'Armes faisant rempart à l'attractivité du charmant centre historique. La commune se devait d'empoigner ce problème, d'une part pour remettre de l'ordre dans les pratiques des usagers, mais également pour préparer l'avenir face aux prochains enjeux autour de la gestion du trafic.

Changement de paradigme: du laisser-faire à la prise en main

La prise de conscience des autorités autour des questions de stationnement s'est concrétisée avec le projet d'agglomération de première génération, et affinée avec le projet de deuxième génération. Une nouvelle politique en la matière émerge, appuyée par des projets urbanistiques et de mobilité, tous interdépendants.

Une des pierres d'achoppement de cette politique est sans conteste le plan directeur de stationnement accepté en automne 2014. Celui-ci prévoit la mise en place d'un concept global réduisant le nombre de places et les durées de stationnement, tout en assurant une place au soleil pour chaque type d'utilisateur. Ainsi, les pendulaires opteront pour le sésame «longue durée» leur ouvrant les portes d'un P+R: que ce soit dans le grand parking des Rives du Lac derrière la gare, ou dans le nouveau P+R à l'entrée d'Yverdon, au parc scientifique et technologique (PST ou Y-Parc). Ce nouvel aménagement, pouvant recevoir 152 véhicules, offre des services annexes comme une station de bikesharing, un garage sécurisé pour des vélos et une desserte accrue en TP aux heures de pointe.

Mais rien ne sert de contraindre les pendulaires à utiliser ce système, si les possibilités de parcage au centre-ville (et dans les quartiers) restent attractives. Afin de véritablement «sortir» le stationnement pendulaire du centre, un changement de tarification horaire est mis en place, ainsi qu'un système de macarons avec des prix intéressants pour les résidents. Les zones de macarons coupent la ville selon plusieurs quartiers et sont mises en place progressivement dès le début de l'année 2015, en commençant par le centre-ville.

Au centre-ville justement, un vieux serpent de mer est réapparu: enterrer le double parking de la place d'Armes. Mais cette fois-ci, les discussions et rêves d'alors ont fait place à une volonté qui se concrétise en deux démarches. La première concerne le projet de réaménagement urbain et paysager «en surface», qui a donné lieu à une démarche participative en 2013 et un concours en 2014. La seconde concerne le projet de réaménagement urbain et paysager «en aérienne» de la place d'Armes avec ses deux parkings, entre la gare et le centre-ville historique. (Source: Commune d'Yverdon-les-Bains)

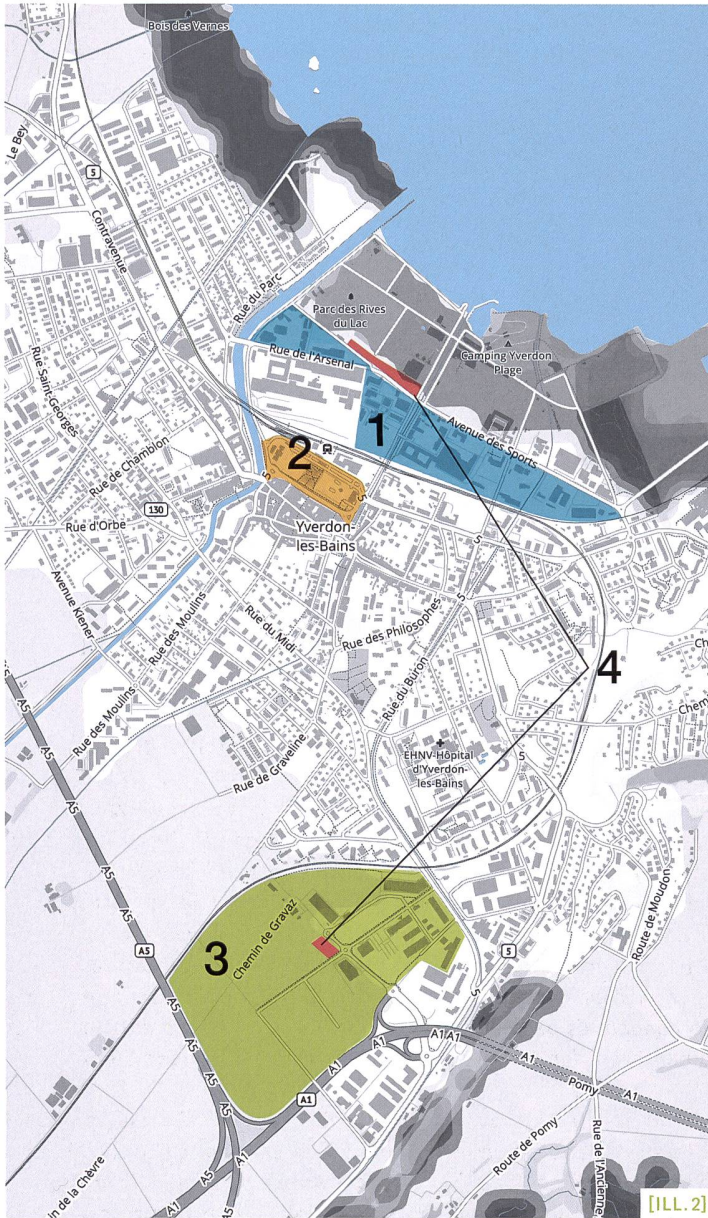
[1] AggloY, *Projet de l'agglomération yverdonnoise volume A – Rapport de projet* (2012)

[2] S. Munafò, D. Christie, S. Vincent-Geslin, V. Kaufmann (2012). *Typologie et évolution des logiques de choix modal chez les actifs motorisés urbains*. Etude comparée des agglomérations de Genève, Lausanne, Berne et Yverdon-les-Bains, Cahiers du LaSUR

[3] Christe et Gyax Ingénieurs Conseils, *Rapport technique: Plan directeur de stationnement* (2012), Porteur de projet: Commune d'Yverdon-les-Bains.

[ILL.1] Double-page suivante: Vue aérienne de la place d'Armes avec ses deux parkings, entre la gare et le centre-ville historique. (Source: Commune d'Yverdon-les-Bains)





[ILL.2] 1. Quartier Gare-Lac, 2. Place d'Armes, 3. Parc scientifique et technologique (PST) ou Y-Parc, 4. P+R. (Source: Thierry Schulé)

L'autre approche tourne autour du sous-sol, avec la recherche d'un investisseur externe pour le partenariat public-privé de parking. Après l'appel à candidature de 2014, les candidats précisent actuellement la rentabilité, le dimensionnement et les conditions d'accès. Les deux démarches se fonderont l'une dans l'autre une fois l'exploitant connu, avec une réalisation à l'horizon 2020.

L'autre angle d'attaque pour travailler sur l'offre de stationnement est de le délimiter lors de phases de planification. En cela, la Ville et ses services l'ont bien compris avec la programmation de deux quartiers exemplaires au niveau cantonal. La révision du plan partiel d'affectation (PPA) d'Y-Parc en 2013 a ancré cette volonté en fixant le nombre limite de places de parc à 4000 (sans compter le P+R), un objectif louable au vu des 560'000 m² de plancher potentiels et des 10'000 employés à terme (actuellement 1150). Dans ces conditions restreintes, le stationnement s'organisera grâce à la mutualisation entre les entreprises et autour de parkings centralisés.

Le quartier Gare-Lac constitue, quant à lui, l'aboutissement d'une ville qui désire maîtriser son stationnement. Ce futur écoquartier de 23 hectares, jouissant d'une proximité immédiate avec la gare CFF, fixe un faible taux de motorisation. En effet, le parti pris du plan directeur localisé (PDL) est de miser sur le potentiel des mobilités douces et l'accessibilité des transports publics, ainsi que sur le renoncement d'une partie des résidents (entre 1/3 à 2/3) à avoir leur véhicule privé au profit de l'autopartage. Ainsi, pour les 3800 habitants et 1200 emplois projetés, le quartier sera équipé respectivement de 860 à 1400 places et 350 places.

Fin d'un acte et enchaînement sur fond d'incertitude

Les projets exposés ci-dessus ont été poussés par l'ancien syndic socialiste Daniel von Siebenthal, démissionnaire à fin 2014. L'année 2015 a commencé par un revirement avec une nouvelle majorité et à sa tête le syndic radical Jean-Daniel Carrard. Or, bien des signes montrent que la politique volontariste initiée pourrait être remise en question. D'ailleurs, le premier signe est à rechercher dans les raisons de ce changement politique. Il faut savoir que la précédente municipalité (organe exécutif) a été sous le feu des critiques pour ses positions en matière de mobilité, jugées avant-gardistes ou anti-bagnoles, ancrant le débat politique sur cette thématique. Il est fort probable que la nouvelle majorité désirera rompre avec la politique menée à l'époque, ne serait-ce que pour des raisons électorales, à une année des élections communales.

Un autre signe est sans nul doute l'arrêt abrupt du plan de stationnement lancé en mars. Après seulement 25 jours de mise en place au centre-ville, la municipalité décidait de stopper la progression de cette mesure aux autres quartiers yverdonnois. En cause, des plaintes, des reports de charge dans les quartiers périphériques et une sous-occupation de certains parkings, effets somme toute logique au vu de l'avancée du projet qui était prévu par étape. Une mesure immédiate a été de rouvrir un parking au stationnement longue durée, et une autre de lancer une étude pour la suite à envisager.



[ILL. 3] Septembre 2014, des commerçants s'opposent à la suppression de trois places de parc en mettant en berne le drapeau de la ville. Un an auparavant, ils avaient déjà déposé une pétition munie de 3200 signatures contre d'éventuelles suppressions de places de parc à la rue de la Plaine et à la rue du Valentin. (Source: Michel Duperrex, La Région Nord vaudois)

Dans cette ambiance, d'autres projets pourraient prendre une nouvelle orientation. Pour le parking de la place d'Armes, les discussions autour de son dimensionnement pourraient pencher vers 800 places de parc, comme le demandait le parti libéral-radical dans la presse, en opposition à la Municipalité d'alors qui optait pour un statu quo, soit les 563 places actuelles. Pour la suite du quartier Gare-Lac, les plans de quartiers pourraient tendre vers les maxima des fourchettes pour le stationnement, dans l'esprit des revendications du même bord lors du passage du PDL devant le législatif. Et les éventuelles suppressions de place de parc, qu'elles soient en lien avec le plan de stationnement ou la mise en place des zones 30, pourraient suivre la voie des citoyens et commerçants se plaignant de ces pertes [ILL.3]. Tous les scénarios sont possibles.

Ce «cliffhanger» permet néanmoins, et déjà, de révéler les esquisses d'un enseignement, comme une leçon de moralité à la fin d'une histoire. Cette histoire, c'est le désaveu de la population face à la politique volontariste menée. Or, le rythme de développement de la ville et les changements à initier en matière de stationnement vont plus vite que les changements des mentalités. Ce rythme, soutenu, s'oppose à ces résistances, qui ont leur propre évolution. Une autre raison, plus hypothétique, est peut-être liée à la composition socio-démographique de la ville. En effet, la base électorale, qui pourrait se retrouver dans ces choix et les valider, n'est peut-être tout simplement pas encore là. Le spectacle affiche complet, alors que les places réservées ne sont pas encore occupées. Le jeu des acteurs, politiciens ou techniciens, ne peut être donc que difficile.

ZUSAMMENFASSUNG *Yverdon-les-Bains oder die unerwarteten Parkplatzprobleme einer wachsenden Kleinstadt*

Während die grossen städtischen Zentren schon seit langem eine Parkplatzpolitik entwickelt haben, ist dies für kleinere Städte wie Yverdon-les-Bains nicht der Fall. Die Stadt zählt nahezu 30'000 Einwohner und rechnet bis 2030 mit einer Zunahme von 10'000 Personen und mit zusätzlichen 6000 Arbeitsplätzen. 68% der Bevölkerung von Yverdon benutzen täglich oder fast täglich das Auto. Ein durch ein überreichliches Angebot gefördertes Verhalten, denn in Yverdon stehen 6000 Parkplätze zur Verfügung, davon 56% kostenlose Langzeit-Parkplätze. Im waadtländischen Vergleich: dieses Parkplatzangebot ist viermal grösser als in Montreux. Der Bedarf nach einem strengeren Parkplatzmanagement ist spürbar vorhanden. Es bestehen jedoch grosse politische und soziale Differenzen darüber, welche Stellung das Auto in der Stadt einnehmen soll.

Als Stolperstein der Parkplatzpolitik erweist sich der im Herbst 2014 angenommene Parkplatz-Richtplan mit seinem gesamtheitlichen Konzept, das die Anzahl Plätze und die Parkdauer reduziert. Seit Anfang 2015 werden schrittweise – zuerst im Stadtzentrum – sogenannte «zones de macarons» eingerichtet (Vignettenpflicht für Langzeitparkierer in der blauen Zone). In der Gewerbezone bei der Autobahnausfahrt werden sich die Firmen die Parkplätze in gegenseitiger Absprache teilen. Im zukünftigen Ökoquartier zwischen See und Bahnhof schliesslich setzt man darauf, dass ein bis zwei Drittel der Bewohner auf ein Auto verzichten werden.

Diese Vorhaben sind jedoch in Frage gestellt, seit in Yverdon Ende 2014 eine politische Wende stattfand und zwar durch die Wahl eines freisinnigen neuen Stadtpräsidenten, nach der Demission seines sozialdemokratischen Vorgängers. Die vorhergehende Exekutive stand wegen ihrer Haltung bezüglich der Mobilität im Kreuzfeuer der Kritik, sie galt als avantgardistisch oder sogar autofeindlich. Das neue Gremium wird wahrscheinlich – ein Jahr vor den Gemeindewahlen – mit der früheren Politik brechen, und sei es nur aus wahltaktischen Gründen. Erste Anzeichen: Das im März lancierte Parkierungskonzept wurde bereits 25 Tage nach seiner Umsetzung im Stadtzentrum von der neuen Mehrheit abrupt gestoppt. Die Stadtentwicklung und damit die bezüglich Parkierung notwendigen Veränderungen schreiten schneller voran als der Sinneswandel. Für die politischen und technischen Akteure wird das alles nicht einfach sein.