



Lausanne, le 26 octobre 2020

## L'ATE Vaud fait opposition au projet de parking démesuré d'Y-Parc – Non à une explosion de la circulation routière !

*L'ATE Vaud a déposé ce jour une opposition au projet de parking démesuré de l'Y-Parc, qui ferait passer le parking actuellement en construction de 3 à 7 niveaux et exploser le nombre de places de parc de 422 à 978. Inscrit dans une vision passéiste – et ignorant tout objectif lié au report modal et à la favorisation des transports publics ainsi que de la mobilité douce – ce projet est et sera fermement contesté par l'ATE Vaud. Tout comme le futur projet de parking de 1'000 places prévu sous la Place d'Armes, en plein centre-ville d'Yverdon.*

Les motifs d'opposition au projet démesuré de parking de l'Y-Parc sont très nombreux et ont tous été soulignés dans l'opposition de l'ATE Vaud déposée ce jour (ci-jointe). Faisant exploser le nombre de places de parc de 422 à 978 et prévoyant 7 niveaux au lieu des 3 actuels, le projet est totalement disproportionné, enfreint la législation applicable et risque d'entraîner une saturation complète du réseau routier de la Commune d'Yverdon-les-Bains, y compris en son centre urbain.

Alors que le Plan directeur cantonal et le Plan d'agglomération « AggloY » imposent tous deux explicitement de favoriser le report modal vers les mobilités douces et les transports publics, ce projet s'inscrit exactement dans le chemin inverse en favorisant exclusivement la mobilité individuelle motorisée.

*« Aucun effort n'est fait, ni aucune mesure prise, pour favoriser les autres modes de transport. Ceci alors que des investissements ont été faits par la Commune d'Yverdon-les-Bains pour justement développer un nouveau concept de transports publics qui sera mis en œuvre dans les années à venir. »* explique David Raedler, président de l'ATE Vaud.

Plus généralement, ajouter ainsi une capacité de plus de 500 places supplémentaires pourrait créer un véritable écoulement du système routier local, en surchargeant des tronçons qui sont déjà surutilisés. En particulier, les études produites à l'appui de la demande démontrent elles-mêmes que les capacités de certains carrefours (jonction d'autoroute et chemin de la Sallaz) sont déjà insuffisantes aujourd'hui. Ce projet, à ce titre, ne prend absolument pas en compte la future création d'une halte CFF à l'Y-Parc, dont le financement a été validé par la Confédération.

*« Sous prétexte du développement de l'YParc, c'est bien toute la population yverdonnoise qui subira de graves nuisances liées à ce parking, sans bénéficier du moindre avantage. 39% du trafic généré finira directement au centre-ville »* rappelle le secrétaire général de l'association, Romain Pilloud.

Ce sont donc plus de 1500 véhicules qui viendront engorger la Ville et dégrader la qualité de vie, en augmentant les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.

Et alors qu'il est prévu en plus d'ajouter un parking de 1'000 places en centre-ville – qui sera vraisemblablement mis à l'enquête prochainement – aucune coordination ni calcul d'ensemble n'est fait. Au risque, là aussi, d'ajouter des problèmes centraux à la mobilité de la région. A l'heure où l'on se doit d'assurer la promotion et le développement des autres formes de mobilité que la mobilité individuelle motorisée, le projet mis à l'enquête s'inscrit en porte-à-faux à ces objectifs et à une vision actuelle de la mobilité.

### Contacts :

- David Raedler, Président ATE Vaud – 079 220 45 23
- Romain Pilloud, Secrétaire général ATE Vaud – 078 613 92 33

# ANNEXE : CONTENU DE LA LETTRE D'OPPOSITION

Lausanne, le 23 octobre 2020

**ENQUÊTE PUBLIQUE : CAMAC 196948 – SURÉLÉVATION DU PARKING MUTUALISÉ DE 3 À 7 NIVEAUX.  
CAPACITÉ AUGMENTÉE DE 422 À 978 PLACES**

Mesdames et Messieurs les membres de la Municipalité,

Agissant par procuration de l'Association centrale Transports et Environnement (ATE), la section vaudoise de l'ATE vous fait part de son **opposition** au projet cité en titre.

En préambule, notre association rappelle que le projet et l'usage du parking sont essentiellement destinés aux usager·ère·s de l'Y-Parc (ou PST), défini comme suit dans les orientations stratégiques d'AggloY : « *PST (Parc scientifique et technologique) ou Y-Parc: site réservé aux entreprises de pointe créant une synergie avec les écoles de formation d'ingénieurs, à imbriquer dans la morphologie et la vie sociale urbaine: mixité avec services et équipements pour les emplois et les résidents voisins, composition paysagère et d'espaces publics rattachant le site au tissu urbain et à l'espace de la plaine* »

En outre, l'ATE constate que si le permis de construire est accordé à ce projet, et si l'on prend en compte le futur projet du parking souterrain de la Place d'Armes, ce sont près de 2000 places supplémentaires qui seront construites à court-terme sur territoire communal. Si les places ne sont pas toutes situées au même endroit, elles promettent une augmentation conséquente du mouvement de véhicules à différents endroits de la commune, agissant comme un encouragement à une mobilité non-respectueuse de l'environnement.

Notre association s'oppose aux motifs suivants :

- Non-respect du Plan directeur cantonal (PDCn)
- Planification insuffisante
- Non-respect du principe de coordination (LAT)
- Non-respect de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LAT) ainsi que son règlement (rLATC)
- Non-respect du PPA « PST – Parc scientifique et technologique » et de la norme VSS 640 065 relative au stationnement pour cycles
- Non-respect du Plan d'agglomération AggloY
- Non-respect de l'urgence climatique
- Absence d'un plan de mobilité d'entreprise global
- Non-respect de la loi sur la protection de l'environnement (LPE), en lien avec le rapport d'impact environnemental (RIE) réalisé

## ***Non-respect du Plan directeur cantonal (PDCn)***

Le Plan directeur cantonal, outil de planification principal dans le pilotage du développement territorial, traite dans sa mesure R12 des enjeux relatifs à l'agglomération yverdonnoise. Celle-ci identifie la zone du Y-Parc comme étant un site stratégique. La mesure R12 fixe notamment comme objectif « une mobilité durable et fluide ». Cette mesure prévoit également un prolongement d'ici à 2030 du réseau urbain de transports publics, complétant ainsi le réseau régional de bus et le réseau urbain existants.

En particulier, l'objectif est « *la stabilisation des TIM à leur niveau actuel dans le centre de l'agglomération, les effets de la croissance en nombre d'habitants et d'emplois devant se reporter sur les autres modes de transport.* »

De fait, la construction du parking prévu à Y-Parc s'éloigne considérablement de ces objectifs, au regard de l'augmentation de la circulation routière que le projet induit.

Sur la question spécifique du stationnement, le PDCn est également très clair : « *Stationnement (coordonné à la mesure A25 du PDCn): Le stationnement est en phase avec les autres concepts thématiques du projet*

*d'agglomération. Il s'agit de satisfaire de manière volontariste les différents types d'usagers et de favoriser le report modal vers les mobilités douces et les transports publics. »*

A l'échelle communale, les communes ont l'obligation de veiller, dans le cadre de leurs compétences, à la coordination des activités qui ont des incidences sur le projet d'agglomération. C'est le cas dans le cas dudit projet. C'est également le cas pour la première « tranche » de 422 places actuellement en construction et dont le dossier a passé la rampe de la mise à l'enquête.

Le projet ne respecte pas non plus la mesure A23 du Plan Directeur cantonal. Celle-ci demande « *de traiter systématiquement, avec une importance comparable à celle donnée aux autres moyens de transports, la mobilité douce lors d'interventions sur le territoire (plans directeurs, plans d'affectation, permis de construire)* »

De fait, **le projet de 978 places de stationnement ne correspond à aucun objectif du Plan directeur cantonal**. Pire, il s'y oppose de front, proposant une augmentation conséquente de l'usage du transport individuel motorisé.

### ***Planification insuffisante et obsolète***

Le permis de construire mis à l'enquête public repose sur le plan partiel d'affectation Parc scientifique et technologique, ci-après PPA-PST, mis en œuvre depuis le 30 octobre 2014. Or, ce plan d'affectation est insuffisamment détaillé pour permettre la réalisation du projet envisagé et appréhender les diverses implications sur l'aménagement du territoire dans le secteur concerné. La commune a développé un nouveau concept de transports publics devant être mis en œuvre dans les années à venir. Le PPA-PST ne tient pas compte de ce changement. La fonction du parking devant être réalisé doit être coordonnée avec le nouveau concept de transports publics prévu par le concept AggloY. En effet, la réalisation d'une installation de stationnement de véhicules à l'entrée de l'agglomération d'Yverdon a non seulement des répercussions sur les usages des infrastructures à l'intérieur du secteur PST, mais aussi à l'extérieur. Or, le PPA-PST n'assure pas une coordination suffisante de ces intérêts. Celle-ci ne pouvant pas être assurée au stade du permis de construire, il faut admettre que la planification actuelle est insuffisante pour permettre de délivrer le permis de construire.

Il faut aussi relever que la planification actuelle ne coordonne pas de manière suffisante les infrastructures destinées au transport motorisé avec celles destinées à la mobilité douce. L'ampleur prise par la mobilité douce depuis l'adoption du PPA-PST et qui va encore croître à l'avenir n'est pas appréhendée de manière suffisante dans le PPA-PST. La coordination de ces deux modes de mobilité ne peut se faire qu'au moyen d'une planification plus détaillée. A tout le moins, on peut relever que le projet de parking actuel envisage la création d'un peu moins de 1'000 cases de stationnement. Selon le PPA-PST qui autorise au maximum 4'000 cases de stationnement dans le secteur planifié, 50% de ces places doit au moins être prévu dans un parking collectif centralisé (art. 6.5 Règlement PPA-PST). La planification prévoit deux sites (B et C) pour accueillir les parkings collectifs centralisés qu'on peut supposer de taille équivalente (art. 8.2 Règlement PPA-PST). Le permis de construire mis à l'enquête publique concerne le site B. En délivrant un permis de construire pour augmenter le nombre de cases de stationnement à un peu moins de 1'000 sur le site B, la Municipalité admettrait le scénario selon lequel l'entier des places de stationnement autorisées par le PPA-PST serait nécessaire, puisqu'il resterait un solde de 1'000 cases de stationnement à prévoir sur le site C. Or, un tel scénario ne tient pas compte du développement de la mobilité douce, de l'offre de transports publics depuis le centre-ville, notamment la gare d'Yverdon et aussi l'offre de stationnement actuelle et à venir, que ce soit au centre-ville d'Yverdon ou dans le secteur PST. Le PPA-PST constitue donc une base insuffisante pour délivrer le permis de construire pour le projet envisagé.

Plus généralement, le projet doit impérativement être examiné – pour sa conformité supposée au PPA-PST – dans l'ensemble du contexte actuel et à venir d'Yverdon-les-Bains. Dont justement le projet probablement mis à l'enquête ces prochains mois de parking à la place de la gare, qui aurait pour effet de drainer un nombre extrêmement important de véhicules dans la commune et ses alentours. Les effets multiplicateurs sont dans ce cadre à craindre tout particulièrement.

Le PPA-PST ne tient pas compte de la future route de contournement d'Yverdon-les-Bains. En effet, cette route a pour objectif de redéfinir une partie du trafic motorisé dans l'agglomération yverdonnoise. Cette route débouche dans le secteur PST. Elle mènera probablement à des modifications des usages de ce quartier tel que planifié dans le PPA-PST. Il s'agit d'un changement de circonstances sensible rendant nécessaire une adaptation de la planification actuelle. Cela a pour conséquence de rendre le PPA-PST actuel non conforme à la réalité. Sur cette base, il n'est pas possible de délivrer le permis de construire mis à l'enquête publique.

Le PPA-PST a aussi été élaboré avant la révision de 2012 de la LAT et du Plan directeur cantonal vaudois actuel. Le PPA-PST prévoit au maximum la création de 4'000 cases de stationnement, P+R exceptés. La LAT et le Plan directeur fixent comme objectifs aux collectivités publiques chargées de la planification du territoire de favoriser au maximum les secteurs bâtis desservis par des transports publics. La Commune d'Yverdon prévoit de développer actuellement son réseau de transports publics dans le secteur PST. Or, en prévoyant la création d'un parking d'un peu moins de 1'000 places, sans tenir compte de l'offre P+R et des transports publics, le PPA-PST est en contradiction avec les objectifs d'aménagement actuels. Sur ce point, il révèle son caractère obsolète et anachronique. La création d'un parking tel qu'imaginé actuellement par le maître d'ouvrage et insuffisamment planifié par le PPA-PST conduit à une consommation irrationnelle de la zone à bâtir dans le secteur PST.

En parcourant les différents documents exprimant les objectifs et les concepts d'aménagement du projet d'agglomération, l'on constate que les alentours directs (500m) autour d'Y-Parc représentent une zone à forte génération de trafic individuel (TI), essentiellement en raison de la jonction autoroutière située à proximité directe. La Route de Lausanne fait partie des axes structurants de l'agglomération et doit être largement consacrée à l'augmentation de la cadence des transports publics, tandis que la route longeant le canal est identifiée comme étant particulièrement destinée à des aménagements piétonniers. L'extension du parking aurait dans ce contexte pour effet de créer un véritable risque de saturation et d'implosion du système routier local.

Nous rappelons quelques-uns des éléments principaux du concept du plan d'agglomération concernant la mobilité douce et les transports publics (objectifs stratégiques de l'AggloY) :

- Un réseau mobilité douce qui quadrille et renforce la structure du territoire urbain.
- De nouvelles liaisons piétonnes en direction des arrêts des transports publics pour en augmenter leur usage et pour favoriser l'intermodalité MD-TP.
- Des liaisons mobilité douce attractives entre les centres secondaires et villages de l'agglomération et le centre de l'agglomération yverdonnoise.
- La continuité du réseau mobilité douce urbain dans la campagne avec les cheminements pédestres et les itinéraires cyclables
- Le réseau mobilité douce permet de revaloriser l'usage de la marche à pied et du vélo, car il est étroitement lié à la lecture de la ville : se déplacer à pied et à vélo devient "évident".

Etant donné ce qui précède, il faut considérer que le projet dans sa dimension envisagée ne peut être autorisé faute d'une planification conforme à la LAT (OAT), la LATC et au Plan directeur cantonal. En effet, les art. 2 al. 1, 15 et 21 al. 2 LAT, ainsi que l'art. 3 OAT commandent de refuser le permis de construire, faute d'une planification suffisante et conforme au droit. Il faut ainsi admettre le contrôle incident du plan d'affectation. Dès lors, la Commune d'Yverdon-les-Bains doit entreprendre une nouvelle planification du secteur PST ou, à tout le moins, adopter un plan d'affectation spécial prévoyant de manière détaillée le parking et assurant une coordination complète des modes de transport.

#### ***Non-respect du principe de coordination - LAT***

L'ATE rappelle que l'article 25a LAT fait intervenir **le principe de coordination**. Il oblige les diverses autorités à coordonner leurs activités à incidences. Or, l'ATE ne constate pas de coordination. Aucune infrastructure routière capable d'absorber l'augmentation de trafic prévue n'est actuellement validée par les autorités, l'impact sur l'augmentation du trafic en Ville d'Yverdon n'est pas évoquée alors que 39% du trafic généré par le parking sera dirigé vers le centre-ville yverdonnois, les infrastructures cyclistes en sont réduites au minimum par rapport aux infrastructures destinées aux voitures.

S'y ajoute le fait qu'aucune coordination n'est faite avec les autres projets d'extension des capacités de parking à Yverdon-les-Bains, dont celui de la place de la gare. Or, naturellement, ces projets auront des effets possiblement multiplicateurs entre eux.

Le principe de coordination devrait encourager les autorités à refuser l'extension du parking, dont les conséquences ne correspondent pas aux buts du projet d'agglomération AggloY.

## ***Non-respect du PPA « PST – Parc scientifique et technologique » et des normes VSS 640 065 relative au stationnement pour cycles***

Le Plan partiel d'affectation (PPA) définit, dans son article 2.2 al 1. que « *Les besoins en stationnement voitures et deux-roues légers sont calculés au moyen de la dernière version de la norme VSS applicable.* ». Le règlement d'application de la LATC exige par ailleurs le respect de ces normes.

La norme VSS 640 065 concernant les places de stationnement pour cycles prévoit des dispositions particulières pour l'implantation de ces dernières sur un site tel que Y-Parc. Dans un cas particulier comme celui-ci, il faut lire l'art. 13 demandant de déterminer les besoins en stationnement pour cycles en se basant sur une enquête pour déterminer la demande actuelle (et future).

En effet, étant donné la diversité des activités sur le site du PPA, l'expansion progressive des activités du site et la centralisation des places de stationnement pour voitures, il paraît impossible de procéder de même avec les places de stationnement pour cycles, puisque les emplacements ne doivent pas être centralisés dans un immense parking central, ce qui découragerait nettement l'usage de la mobilité douce et favoriserait le stationnement sauvage à divers endroits de l'Y-Parc.

L'ATE demande donc qu'une enquête soit réalisée afin de calculer le besoin en places de stationnement pour vélos sur l'ensemble du site du PPA. A cette fin, il est nécessaire de se baser sur les normes VSS définissant des besoins différents en fonction du lieu et du type d'activités. Ainsi, il pourrait être prévu en fonction des activités, des besoins variant entre 0,5 place à 1,25 places de stationnement pour cycles pour 100m<sup>2</sup> d'activités. Si un calcul mathématique devait être effectué, il faudrait donc tenir compte de la surface de plancher brut (SPB) de tous les bâtiments sur site afin de l'effectuer.

Notre association rappelle que dans ce cas, les places pour cycles doivent se situer au plus proche des entrées des bâtiments. Si elles sont situées en sous-sol, elles doivent être facilement accessibles et disposer d'une pente raisonnable pour y accéder. Si celles-ci sont situées en surface, celles-ci doivent être sécurisées et si possible, couvertes.

De manière générale, notre association constate que les accès sont aujourd'hui peu sécurisés pour effectuer un trajet sûr et rapide à vélo entre l'Y-Parc et le centre-ville d'Yverdon. Sur l'ensemble du tracé ou une grande majorité de celui-ci, et ce afin de stimuler l'usage de la mobilité douce, il devrait y avoir une séparation nette entre la circulation des voitures et des cycles au moyen de pistes cyclables, les carrefours devraient être sécurisés, les stations de vélos en libre-service démultipliées.

## ***Non-respect du Plan d'agglomération AggloY***

### **1. Corridor urbain « Nord-Sud »**

Comme expliqué dans les concepts d'aménagement de l'AggloY, « *les réflexions menées ont révélé l'existence d'un corridor Nord-Sud (de Grandson à Y-Parc) avec une demande potentielle suffisante pour justifier une desserte de bus à fréquence urbaine élevée sur toute la journée.* ». *Ce corridor urbain nord-sud doit donc être alimenté. (...) La cadence de base proposée pour l'axe fort Grandson – Y-Parc et les lignes principales est de 10 minutes aux heures de pointe et de 20 minutes aux heures creuses. Néanmoins, à terme, il est envisageable que l'axe fort soit exploité sur toute la journée à 10 minutes, soit sur l'entier de la ligne Grandson – Y-Parc, soit uniquement sur le tronçon Gare – Y-Parc dans une première étape. Sur le réseau des lignes complémentaires la cadence de base devrait être de l'ordre de 30 minutes, hormis pour la ligne Yverdon-les-Bains – Chamblon pour laquelle aucune modification de l'offre actuelle n'est prévue.* »

Or, le projet prévoit une augmentation conséquente de la circulation automobile en direction du centre-ville d'Yverdon et de manière générale, en direction du Nord de Y-Parc. Ainsi, le potentiel d'un corridor Nord-Sud pour l'usage accru des transports en commun ainsi que son attractivité risquent fort d'être péjorés en raison de l'augmentation conséquente du trafic individuel motorisé généré par le futur parking, faisant fi de l'augmentation de la cadence en transports publics sur toute la zone.

### **2. Halte CFF à Y-Parc financée par le FIF non-prise en compte**

Sur le site de « AggloY », structure intercommunale permettant la mise en œuvre du projet d'agglomération, on peut lire (13.10.2020) :

*« Les haltes de chemin de fer ont un rôle de plus en plus important à jouer dans la région d'Yverdon-les-Bains. La création d'une gare sur le site du Parc scientifique et technologique influencera de manière significative le choix du moyen de transport des actuels et futurs employés travaillant sur le site. A moyen et long terme, l'accès direct à l'offre régionale CFF permettra de diminuer significativement le trafic individuel motorisé pendulaire. Le Conseil fédéral a retenu cette mesure déjà identifiée dans les Projet d'agglomération de 2007 et 2012 et l'a inclus dans le projet du paquet d'investissement ferroviaire 2035. »*

Cette information est confirmée par la « fiche info » de l'Office fédéral des transports (OFT), qui présente l'étape d'aménagement 2035 (EA35) et évoque ainsi la création d'une halte d'un nouvel arrêt Yverdon Y-Parc (c2). Cette halte doit être financée par le Fonds d'infrastructure ferroviaire, et son financement a été confirmé par le Parlement en 2018 et en 2019.

Ainsi, AggloY aura l'opportunité de disposer d'un parc technologique facilement accessible au travers des infrastructures de transports publics, et pourra ainsi absorber l'arrivée de plusieurs milliers d'usagers et visiteur-trice-s supplémentaires. En attendant la construction de cet arrêt CFF, les autorités d'Yverdon et plus généralement de l'agglomération disposent de nombreux moyens afin d'améliorer l'accès au site en transports en commun. On citera notamment une augmentation de la cadence des bus-horaires ou la mise en place de bus-navettes entre la gare d'Yverdon et le site d'AggloY.

A aucun moment, le projet du parking de 978 places ne tient compte de cette future construction qui permettra de diminuer durablement la circulation routière dans la zone en fournissant un accès direct et rapide au Parc scientifique.

**Pour l'ATE, le projet tel que proposé déroge à tous les objectifs du Plan d'agglomération « AggloY » en termes de mobilité douce, de report modal et de valorisation d'une mobilité plus durable.**

### ***Un projet surdimensionné***

Le projet de parking prévoit à terme de mettre à disposition environ 1'000 places de stationnement. Or, il ressort de l'annexe I du RIE (chapitre 4.2.2 annexe I) que les projections d'occupation du parking faites durant les heures de pointe prévoient un remplissage-vidange de 470 uv/h, soit un taux de remplissage de 50% du parking. Dans la mesure où le projet envisagé, situé en entrée d'agglomération, censé absorber une partie des usagers du parking P+R et destiné aux travailleurs/visiteurs des locaux présents dans le secteur PST, il faut admettre que ce parking cible principalement les personnes se déplaçant aux heures de pointe. Dès lors, on peut fortement douter de l'utilisation d'environ 500 places de stationnement en-dehors des heures de pointe. Il semble que le parking actuellement en construction devrait suffire à satisfaire les besoins des principaux usagers. Dès lors, une extension de ce parking, augmentant de plus du double le nombre de places de stationnement en construction constitue un projet surdimensionné, d'autant plus si on considère le développement de transports publics à venir. Cela conduit à une occupation inutile et irrationnelle du sol, contraire aux objectifs et principes de l'aménagement du territoire (art. 75 Cst., 1 et 3 LAT).

### ***Non-respect de l'urgence climatique***

Le jeudi 30 avril 2020, le conseil communal d'Yverdon-les-Bains a accepté une résolution demandant que la Ville déclare « l'urgence climatique ». Celle-ci implique la création d'une commission chargée de rédiger « un plan climatique communal ».

Selon l'Office fédéral de la statistique, en 2018, les émissions de CO<sub>2</sub> imputables aux transports totalisaient 14,8 millions de tonnes (sans le trafic aérien international), ce qui correspondait à 40% des émissions de CO<sub>2</sub> de la Suisse. Entre 1990 et 2018, les émissions de CO<sub>2</sub> imputables aux transports se sont accrues de 3%. Ainsi, les transports sont, dans notre pays, la première cause des émissions de CO<sub>2</sub>.

Le projet mis à l'enquête est ainsi en complète contradiction avec la volonté politique exprimée au conseil communal. En effet, l'urgence climatique ne peut être comprise qu'en incluant une baisse du trafic individuel motorisé en profit des transports en commun et de la mobilité douce. Le projet ici présent ne propose non seulement aucune mesure pour la mobilité douce, mais au contraire, augmente substantiellement la circulation des voitures sur le territoire communal.

### ***Absence d'un plan de mobilité d'entreprise global***

Afin de respecter les différents enjeux environnementaux, d'encourager une mobilité plus durable, de renforcer la part de la mobilité douce dans l'espace public, de réduire l'impact du trafic individuel motorisé, et en regard des différentes raisons d'opposition évoquées ci-dessus, **l'ATE demande que soit réalisé un Plan de mobilité recouvrant l'ensemble des travailleur-euse-s du site d'Y-Parc.**

Ce plan de mobilité doit permettre :

- D'identifier les besoins réels du personnel travaillant sur site
- De favoriser l'usage de la mobilité douce sous toutes ses formes (vélo, marche à pied)
- De favoriser le co-voiturage ainsi que l'utilisation du car sharing, à l'aide de mesures d'encouragement et de découragement (paiement de la place de parking, réduction du tarif en cas de co-voiturage, etc.)
- De faire chuter le nombre de places de stationnement pour voitures sur site
- D'augmenter sensiblement le nombre de places de stationnements pour cycles sur site
- De fournir des infrastructures facilitant l'usage de la mobilité douce (douches pour le personnel, parkings de mobilité douce sécurisés et bien situés) et des transports en commun (participation à l'achat d'un abonnement de transports publics)
- Valoriser le travail à temps partiel pour le personnel si les conditions le permettent

### ***Non-respect de la loi sur la protection de l'environnement (LPE), en lien avec le rapport d'impact environnemental (RIE) réalisé***

En préambule, nous tenons à rappeler que le RIE annexé dans cette mise à l'enquête concerne l'ensemble des places de stationnement (978) du parking et porte donc sur deux projets distincts (création d'un parking, puis agrandissement). Le premier projet mis à l'enquête publique proposait 422 places de stationnement. Seul, il n'était pas soumis à un rapport d'impact environnemental. Il est cependant prévu dès le départ de réaliser un parking de cette capacité, comme indiqué sur le site internet de y-parc (y-parc.ch) : « *La Fédération Vaudoise des Entrepreneurs, via la Caisse de Retraite Professionnelle de l'Industrie Vaudoise de la Construction, investit CHF 15 millions à Y-PARC pour construire le 1er parking mutualisé. Il comptera à terme environ 1'000 places, dont une première étape de 422 places disponibles au printemps 2021. Ce parking tant attendu répondra aux besoins des usagers des nombreuses nouvelles constructions en cours et à venir.* ». **L'ATE s'interroge donc sur la légitimité d'une telle approche. Pour notre association, il aurait été plus cohérent de réaliser un RIE dès la première mise à l'enquête publique en 2019, et donc avant le début des travaux.**

L'ATE a pu prendre connaissance du Rapport d'impact environnemental et s'inquiète à plusieurs égards des multiples nuisances sur la pollution sonore et atmosphérique que le projet va engendrer. Plusieurs éléments retiennent l'attention de notre association :

- **L'ATE trouve que le périmètre d'étude du RIE est insuffisant.** En effet, pour estimer l'impact des nuisances, le RIE ne prend en compte qu'un périmètre restreint autour du Parc scientifique et technologique. Pourtant, le trafic routier aura surtout un impact au-delà de cette zone d'activités, et en particulier pour le trafic supplémentaire qu'il engendrera en Ville d'Yverdon. Or, en ne prenant en compte que l'impact à proximité directe, le rapport omet de tenir compte des impacts environnementaux sur les zones à forte densité d'habitation qui ne sont pas situées à proximité directe d'Y-Parc. Le périmètre précis est indiqué dans le RIE au point 3.2 « Périmètre d'investigation ». Malgré une indication de prise en compte des secteurs sur lesquels les impacts directs et/ou indirects du projet seront perceptibles, il n'est pas inclus le centre-ville, ce qui est regrettable.
- **Les mesures de préventions des pollutions ne sont pas examinées.** L'art. 11 al. 2 LPE prévoit que toutes les émissions doivent être limitées à titre préventif. Une EIE doit indiquer les mesures préventives (art. 10b al. 2, 11 LPE, 2, 3 et 9 OEIE). Or, le RIE ne contient aucun examen de mesures préventives d'émission telles qu'une réduction des places de stationnement, une limitation de l'horaire d'exploitation du parking ou la restriction de l'accès d'une partie du parking aux seuls usagers du Y-Parc. On peut concevoir qu'une

réduction de l'horaire d'exploitation du parking, notamment une fermeture durant la nuit, étant donné son emplacement, serait économiquement supportable pour l'exploitant. Une telle mesure permettrait de limiter le trafic en direction du secteur concerné hors des heures habituelles de travail. Il pourrait aussi être prévu qu'une partie des places de stationnement soit réservée aux seuls usagers de l'Y-Parc, afin de reporter le trafic des automobilistes à destination du centre-ville sur des parkings prévus à cet effet, notamment un P+R. Un examen de ces mesures pourrait conduire à considérer que l'augmentation des places de stationnement telle que prévue par le projet est surévaluée, voire inutile. Sans examen de ces mesures, il n'est pas possible d'apprécier pleinement les mesures propres à limiter à titre préventif les émissions engendrées par l'utilisation du parking.

**Le RIE examine principalement l'installation isolément et non de manière collective.** Cette manière de faire est contraire aux art. 8, 10b LPE et 9 al. 3 OEIE. L'étude d'impact sur l'environnement ne tient effectivement pas suffisamment compte de la génération du trafic qu'entraînera l'installation pour le centre-ville urbanisé d'Yverdon-les-Bains. Le projet prévoit effectivement une génération supplémentaire de 3'900 mouvements de véhicules par jour. 39% du trafic aura un impact sur l'espace urbain et habité d'Yverdon et de ses alentours, soit environ 1520 mouvements. Les atteintes à l'environnement entraînées par la génération de ce trafic n'est pas suffisamment prise en compte dans l'EIE faite, puisqu'elle se limite au seul secteur du PST.

- **Les impacts sur la protection de l'air (régie par la LPE et l'OPair) sont conséquents** (chapitre 5.2) Les PM<sub>2.5</sub>, bien que non-mesurables, sont probablement dépassés, selon le RIE. L'ATE rejette la comparaison réalisée avec le trafic de l'autoroute A1, puisque selon l'association, l'impact doit également être mesuré en regard avec la pollution déjà mesurée au centre-ville d'Yverdon, davantage concernée par les impacts négatifs pour la santé humaine de la pollution. L'augmentation des émissions de PM<sub>10</sub>, PM<sub>25</sub>, NO<sub>x</sub> et CO<sub>2</sub> sont d'environ 10%. Encore une fois, l'ATE rejette la comparaison faite avec la bretelle autoroutière située à proximité, l'important étant de reporter ces augmentations sur l'augmentation de trafic en zone urbaine. A ce titre, bien que les données ne soient pas mentionnées dans le RIE, l'ATE suggère que l'impact sur la protection de l'air est bien plus négatif qu'indiqué par le rapport. En outre, l'ATE conteste la méthodologie comparative employée (chapitre 5.2.2). Le RIE se réfère à la station du réseau Nabel à Bâle-Binningen. Or, cette station ne se trouve aucunement à proximité d'une autoroute à forte fréquentation. Dès lors, la référence comparative employée n'est pas pertinente. D'autant plus qu'en page 10 du RIE, le trafic est qualifié de « trafic urbain dense ». Le RIE ne permet pas la délivrance du permis de construire. A tout le moins, le RIE est insuffisant.
- **Les impacts sur le bruit (régis par la LPE et l'OPB) sont sous-évalués** (chapitre 5.3). Le projet ne contient pas de locaux sensibles aux bruits, mais la zone urbaine d'Yverdon subira une partie considérable des nuisances sonores, tout comme les locaux à 150m de la parcelle, de l'autre côté de la voie de chemin de fer, ainsi que ceux le long du Chemin de la Sallaz nord, comme expliqué par le rapport. Celui-ci explique que les émissions de bruit liées à l'augmentation du trafic sont imperceptibles selon l'OPB sur les tronçons étudiés. Encore une fois, cette augmentation de bruit sera répercuté sur la zone urbaine située au nord de Y-Parc, zone qui ne fait pas partie de la zone étudiée par le rapport.
- **L'étude trafic (annexe 1) montre que les capacités de certains carrefours (jonction d'autoroute et chemin de la Sallaz) sont déjà surchargées aujourd'hui (100% d'utilisation au maximum du trafic).** Sans le parking, 3 carrefours seront malgré tout saturés en heure de pointe à l'horizon 2020-2025 avec des saturations atteignant entre 100% et 130%. Quant à l'option « avec parking », la saturation de 130% concernera 3 carrefours différents. Les infrastructures routières dans le périmètre de l'Y-Parc et à proximité sont dès lors insuffisantes pour absorber une telle augmentation de trafic, par ailleurs contraire aux objectifs du projet d'agglomération. A ce jour, si des mesures sont en cours de réflexion auprès des autorités yverdonnoises, rien ne garantit qu'elles seront réalisées, puisque l'objectif est contraire aux objectifs présentés dans les points précédents de l'opposition en visant une baisse du trafic individuel motorisé (TIM). Quant au projet de by-pass de l'OFROU, rien ne garantit non plus sa mise en place, des procédures judiciaires pouvant durer plusieurs années dans le cadre d'un projet lié aux routes nationales.
- **Les données de trafic analysées dans le RIE ne sont ni actuelles ni suffisantes.** Il ressort effectivement du RIE que les comptages de trafic pris en compte datent de 2018. Le RIE se base sur l'étude de trafic (RGR Ingénieurs conseils) en annexe I du rapport. Or, il ressort de cette annexe qu'aucun comptage n'a été réalisé depuis 2018 pour apprécier l'évolution du trafic (chapitre 1.4 de l'annexe I). Au chapitre 2.3 de l'annexe I, il est même indiqué que les plans de charge du trafic d'un jour moyen de 2018 sont insuffisants. Ceux-ci devaient être complétés, mais n'ont pas pu l'être en raison de la situation sanitaire liée au COVID-19. Dès lors, on ne saurait considérer que le RIE fournit des données suffisantes aux autorités compétentes pour apprécier l'impact sur l'environnement que pourrait avoir l'installation prévue. Dès lors, le RIE ne satisfait pas les art. 8, 10b LPE, 3 et 9 OEIE. Le RIE devrait à tout le moins contenir des données plus



précises s'agissant de la charge du trafic que va engendrer la route de contournement et le tronçon qui doit être ouvert dans les jours qui viennent.

- **Le projet de parking prévoit un nombre de places de stationnement inutiles.** Comme déjà mentionné ci-avant en lien avec le surdimensionnement du projet, il ressort de l'annexe I du RIE (chapitre 4.2.2) que les projections d'occupation faites durant les heures de pointes du parking prévoient un remplissage-vidange de 470 uv/h, soit un taux de remplissage de 50% du parking. Or, étant donné que le projet envisagé est censé absorber une partie des usagers du parking P+R actuel et destiné aux travailleurs/visiteurs des locaux présents dans le secteur PST, il faut admettre que ce parking cible principalement les personnes se déplaçant aux heures de pointe. Dès lors, on peut fortement douter de l'utilité d'environ 500 places de stationnement en-dehors de ces tranches horaires. Sur la base de ces chiffres, il semble donc que le parking actuel suffit à satisfaire les besoins des usagers aux heures de pointe. Dès lors, une extension de ce parking, augmentant de plus du double le nombre de places de stationnement en construction constitue un projet susceptible de générer des atteintes à l'environnement qui pourraient facilement être évitées en réduisant le nombre de places de stationnement, étant donné l'absence d'utilité. D'autant plus qu'il faut souligner que le PPA-PST prévoit l'implantation d'un second parking et autorise la création de places de stationnement en-dehors de parkings collectifs. Sur cette base, il faut convenir que le projet ne se justifie pas en fonction des besoins actuels. Il doit donc faire l'objet d'une réduction des places de stationnement afin de limiter de manière préventive les atteintes à l'environnement et de lutter contre les immissions nuisibles ou incommodantes, notamment s'agissant des pollutions atmosphériques (art. 11 LPE et OPAir). Or, le RIE n'examine pas les effets que pourraient avoir une réduction du nombre de place de stationnement.

Pour l'ATE, **il est évident que le Rapport d'impact environnemental ne couvre pas les bons enjeux afin de respecter la Loi sur la protection de l'environnement.** En particulier, il ne permet pas de mesurer les atteintes réelles du projet sur l'espace urbain, que cela soit en termes de pollution atmosphérique ou de bruit (art. 7 LPE), étant donné le faible périmètre intégré au rapport. L'ATE relève que 39% des mouvements générés par le projet seront directement redirigés vers la Ville d'Yverdon. A ce titre, les objectifs de l'art. 10b de la LPE relatif au RIE ne sont pas respectés. En l'état, l'installation telle qu'envisagée ne permet pas de garantir le respect de l'art. 11 LPE. Le RIE actuel est insuffisant pour apprécier l'impact qu'aura l'installation sur l'environnement. Il ne satisfait notamment pas les art. 8, 10a, 10b LPE, 2, 3 et 9 OEIE.

De plus, l'ATE constate qu'en termes de pollution de l'air et en particulier en ce qui concerne la pollution annuelle moyenne en PM<sub>2,5</sub>, les normes OPAir ne sont probablement pas respectées (art 14. LPE). Cela justifie l'adoption de mesures limitatives plus sévères (art. 11 al. 3 LPE). Un plan de mesure doit être adopté (art. 44a LPE).

**L'ATE considère non seulement que le RIE réalisé est inadéquat dans le périmètre analysé, et que ses diverses conclusions en termes de polluants et de charges de trafic générés indiquent un non-respect de la LPE ainsi que des objectifs du projet d'agglomération AggloY.**

### *Conclusion*

En conclusion, fondé sur ce qui précède, notre association conclut au refus du permis sollicité pour le projet cité en titre. Cette position pourra être revue en cas d'amélioration de celui-ci dans le sens des remarques précitées.

Nous vous prions d'agréer, Mesdames et Messieurs les membres de la Municipalité, l'expression de notre parfaite considération.

Au nom du comité ATE Vaud

Romain Pilloud  
Secrétaire général