MR CONSEILS

Commune de Saint-Légier-la Chiésaz

Parking La Veyre-Derrey

Étude de sensibilité d'un partenariat public/privé pour la construction d'un parking dans la ZA La Veyre-Derrey

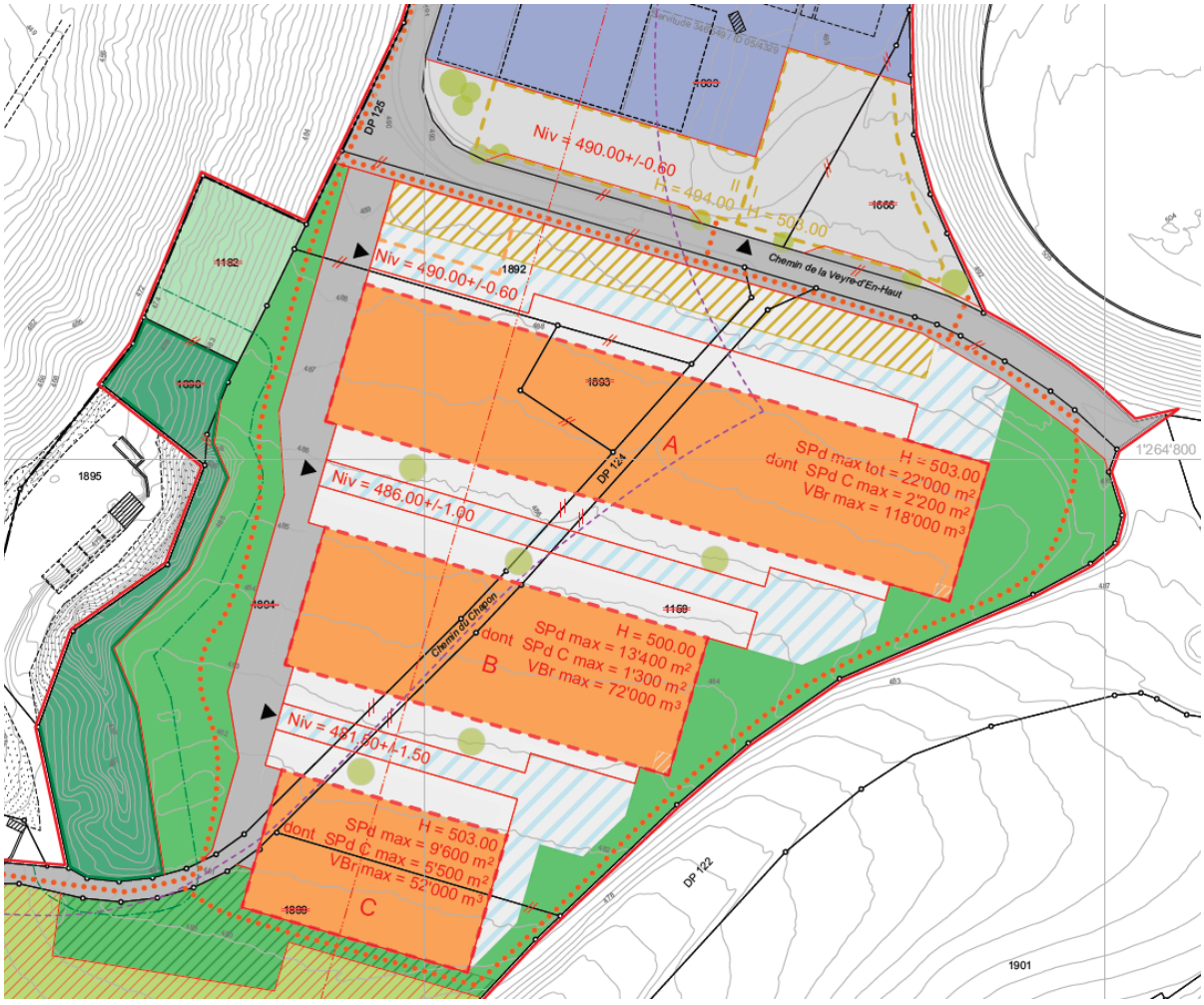


Image : Fischer Montavon + associés

11.11.2021

1 EXECUTIVE SUMMARY

1.1 Synthèse de l'audit

Le besoin en places de parc pour les lots A, B et C est globalement de 437 places. Tenant compte des 30 places visiteurs situées au sud du Chemin de la Veyre-d'En-Haut et des 70 places qui seront très probablement réalisées sur le lot C, le nombre de places à créer sur le parking Nord est désormais de 337.

Afin d'éviter des surcoûts trop importants, il est à privilégier une réalisation en une seule étape pour les 337 places, ou en 2 étapes avec un parking provisoire de 138 places.

Afin de réaliser et exploiter les parkings, trois types d'investisseurs ont été identifiés, soit :

- Commune
- Tout ou partie des propriétaires des lots A à C, réunis en une entité juridique à définir (société simple, copropriété, société anonyme, etc.)
- Investisseur tiers (caisse de pensions)

Si la Commune ne souhaitait pas réaliser elle-même les parkings, un DDP sera octroyé par cette dernière à l'investisseur.

1.2 Estimatif des coûts et tarification

Le parking Est sur 5 niveaux a pu être optimisé, afin d'être plus compact et rationnel. Cette configuration permet de réaliser 350 places sur les parkings Nord-Est et Nord-Ouest. Les coûts estimatifs TTC +/-25% de ces parkings sont les suivants :

- CHF 8'087'108.-, soit CHF 23'106.- par place, pour une seule étape ;
- CHF 8'679'122.-, soit CHF 24'797.- par place, pour deux étapes.

En cas de réalisation des parkings en 2 étapes, il est recommandé que la Commune réalise la première étape, estimée à CHF 1'797'355.-, et fasse appel à un investisseur pour la réalisation de la deuxième étape si elle le souhaite, avec remboursement des frais engagés par cette dernière.

Le montant pour le retour sur investissement, soit le prix de location de la place de parc par mois potentiel, peut être estimé entre 110 et 150 CHF pour une réalisation en 1 étape (taux de capitalisation brut entre 5% et 7%) et pour une valorisation foncière retenue à 1 million.

1.3 Plan d'action

Nous conseillons au MO d'étudier ses capacités et sa volonté d'investissement dans ce projet, tenant compte des indications figurant dans le présent rapport. Cette décision nécessite d'étudier les capacités d'investissement, rendement souhaité, mais également les ressources humaines nécessaires pour un tel investissement.

Nous conseillons également au MO d'étudier et de fixer une politique tarifaire des places de parc, tenant compte de la fourchette de prix de location précitée.

Si le MO ne souhaitait pas investir (sous réserve de la première étape, en cas de réalisation en deux temps), nous recommandons d'octroyer un DDP à une entité juridique formée de tout ou partie des propriétaires des lots A à C. Les conditions de ce DDP devront être discutées et validées par le MO, avant d'être imposées aux investisseurs.

TABLE DES MATIERES

1 EXECUTIVE SUMMARY 1

1.1 Synthèse de l'audit 1

1.2 Estimatif des coûts et tarification 1

1.3 Plan d'action....1

2 INTRODUCTION 4

2.1 Objectifs du projet....4

2.2 Documentation....4

2.3 Entretiens et visites....5

3 CONTEXTE 5

3.1 Situation....5

3.2 Registre foncier....5

3.3 Servitudes 6

3.4 Pollution du site....7

3.5 Altimétrie....7

4 REGLEMENTS 8

4.1 Plan d'affectation (PA)....8

4.2 Affectation des parcelles 8

4.3 Règles générales liées au PA....9

4.3.1 Accessibilité 9

4.3.2 Hauteur de construction 9

4.3.3 Aménagements 9

4.3.4 Arborisation obligatoire 9

4.3.5 Gestion des eaux de surface 9

4.3.6 Protection du patrimoine archéologique 9

5 ANALYSE DES BESOINS 10

5.1 Hypothèses de dimensionnement 10

5.2 Répartition par lot 11

5.3 Résumé 11

6 HYPOTHESES POUR L'ETUDE FINANCIERE 12

6.1 Distribution des places 12

6.2 Phasage 13

6.3 Résumé 13

7 RESULTAT DE L'ETUDE DE PHASAGE 14

7.1 Configuration des parkings 14

7.2 Résultat de l'étude....16

7.3 Résumé 17

8 ÉCONOMICITE DU PROJET 18

8.1 Investissement....18

8.1.1 Coûts de construction 18

8.1.2 Variante A : Réalisation en 1 étape de 350 places 18
8.1.3 Variante B : Réalisation en 2 étapes (1ère étape de 138 places et 2ème de 212 places supplémentaires) 19
8.2 Tarification des places de parc 20
8.3 Coûts d'investissement et revenus/charges de la Commune....23
8.4 Résumé 24
9 MAITRE D'OUVRAGE POUR LES PARKINGS 25
9.1 Résumé 26
10 PLANNING PREVISIONNEL POUR UN APPEL D'OFFRES A INVESTISSEURS TIERS 27
11 CONCLUSION ET RECOMMANDATION 27
11.1 Conclusion....27
11.2 Recommandation....27
12 DISCLAIMER 28
Le présent document reflète la situation au moment de la rédaction de l'étude. 28
13 ANNEXES
Erreur ! Signet non défini.
13.3 Planning prévisionnel de la procédure d'appel d'offres investisseurs....29

2 INTRODUCTION

2.1 Objectifs du projet

M&R conseils projets immobiliers SA (ci-après MR Conseils) a été mandaté par la Commune de Saint-Légier-La Chiésaz (ci-après MO), pour étudier le potentiel d'un partenariat public/privé dans le cadre de la construction et l'exploitation du parking sis dans la future ZA La Veyre-Derrey.

2.2 Documentation

Document	Source
Présentation de la séance d'information publique	MO
Plan d'enquête du plan d'affectation (PA) « La Veyre Derrey »	MO
Règlement à l'enquête du plan d'affectation (PA) « La Veyre Derrey »	MO
Avant-projet d'équipement de B + C Ingénieurs SA	MO
Plan de situation de l'avant-projet de B + C Ingénieurs SA	MO
Extraits du registre foncier des bien-fonds liés au projet	MO
Étude d'impact sur l'environnement - volet mobilité de Citec Ingénieurs Conseils SA	MO
Planning Parc Riviera	MO
Convention Veyre Derrey signée avec annexes 1a à 6c	MO
Cadastre des sites pollués	Portail Géographique Vaud
Altimétrie	Portail Géographique Vaud
VSS 640.291a Stationnement	Association suisse des professionnels de la route et des transports
Directive de protection incendie - Distances de sécurité incendie, systèmes porteurs et compartiments coupe-feu	Association des établissements cantonaux d'assurance incendie

2.3 Entretiens et visites

- 17.08.21 : Visite du site
- 19.08.21 : Séance avec le service d'urbanisme et des constructions de Saint-Légier-La Chiésaz
- 05.10.21 : Présentation intermédiaire avec le service d'urbanisme et des constructions de Saint-Légier-La Chiésaz
- 15.11.21 : Présentation finale

3 CONTEXTE

3.1 Situation

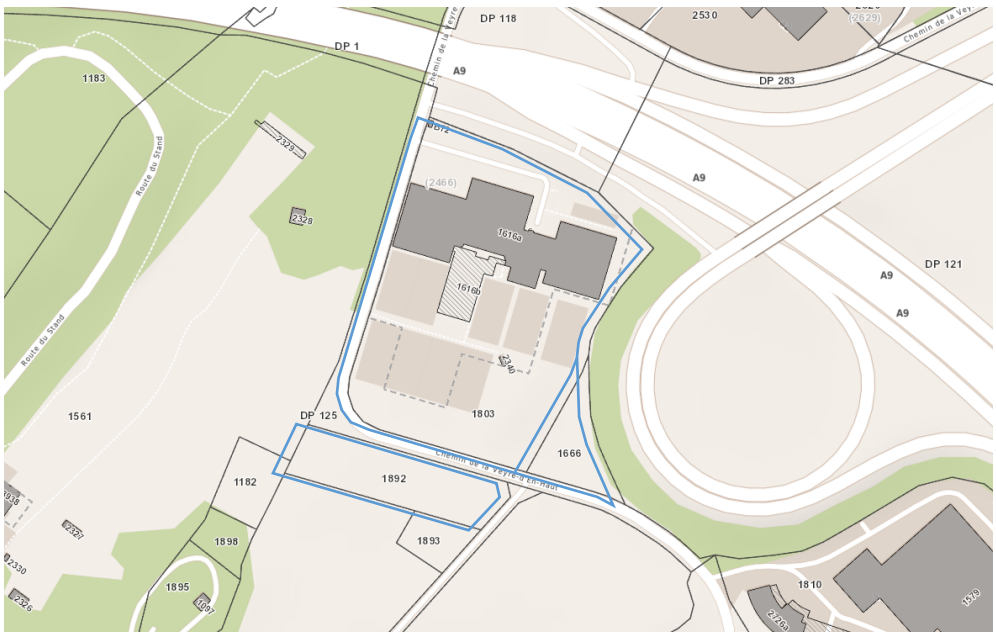
L'analyse se porte sur les parcelles n° 1666, 1803 et 1892 de Saint-Légier-La Chiésaz, respectivement propriété de l'OFROU pour la première parcelle et de la Commune de Vevey. Les parcelles sont situées au sud de l'échangeur de La Veyre de l'autoroute A9 et desservies par le chemin de La Veyre-d'En-Haut. Les parcelles sont au croisement de plusieurs affectations, à savoir zone de verdure, zone d'habitation de très faible densité et zone d'activités artisanales.

Les surfaces nécessaires à l'emprise du parking seront cédées au MO au moment de l'entrée en vigueur du PA, conformément à la convention foncière passée entre la Commune et les propriétaires.

3.2 Registre foncier

Selon l'extrait du registre foncier, la parcelle n° 1803 représente 23'312 m^2 dont 4'803 m^2 sont occupés par des bâtiments alors que le reste est dévolu aux terrains de tennis et espaces verts.

Les parcelles n° 1666 et 1892, quant à elles, offrent respectivement des surfaces de 1'894 m^2 et 3'966 m^2 de pré-champ.



Repérage des parcelles 1666, 1803 et 1892

Ensuite du remaniement parcellaire, l'état foncier devrait être le suivant :

3.3 Servitudes

Concernant les servitudes, la parcelle 1666 n'en comporte aucune. La parcelle 1803 est grevée de plusieurs servitudes qui ne concernent que la partie nord du terrain et n'impactent en rien les surfaces de parcelle dévolues au parking. La parcelle 1892 comporte une servitude qui selon le programme actuel ne devrait pas impacter le projet.

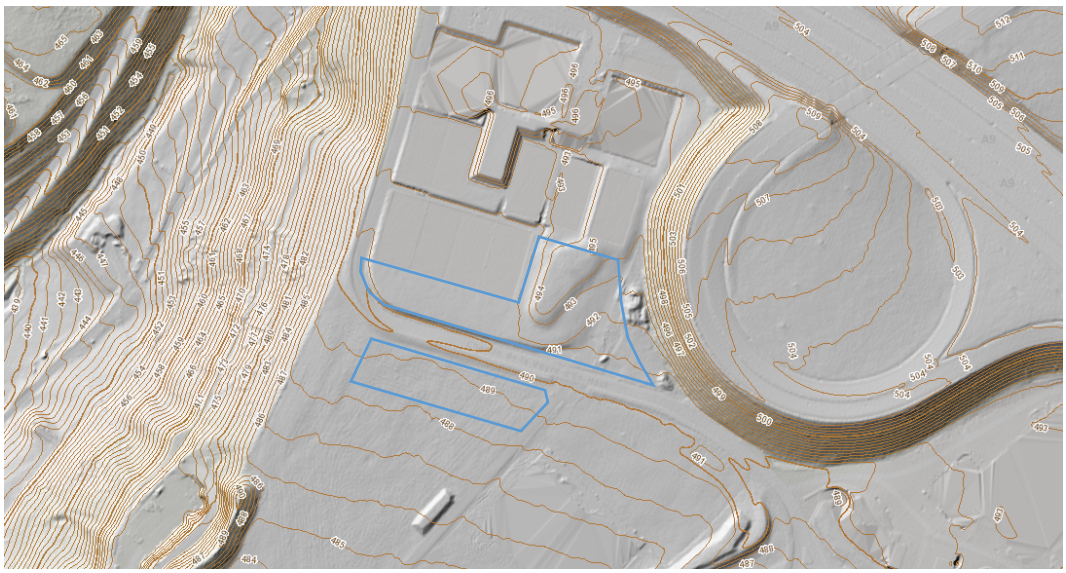
3.4 Pollution du site

Le site ne figure pas au cadastre des sites pollués. Il n'y a donc, à priori, pas de contraintes particulières à prendre en compte pour l'évacuation des terres de terrassement.

Cadastre des sites pollués

3.5 Altimétrie

Les surfaces destinées à accueillir le futur parking de la ZA La Veyre Derrey ont une altimétrie comprise entre -1 et +4m au-dessus du niveau du chemin de La Veyre-d'En-Haut.



Altimétrie des parcelles 1803 et 1666

4 REGLEMENTS

Étant donné que le plan d'affectation (PA) édité par la commune, doit respecter les directives cantonales et fédérales (LAT, LATC, RLATC, etc.), ces derniers ne seront pas étudiés en détail dans le présent rapport.

4.1 Plan d'affectation (PA)

Un nouveau plan d'affectation a été soumis à l'enquête publique en janvier 2021 avec pour objectif une approbation en mai 2022. Il comprend les documents suivants :

- Plan de zones
- Règlement

4.2 Affectation des parcelles

Le projet de ZA « la Veyre Derrey » consiste à l'intégration de trois bâtiments de type industriel répartis en lots nommés A, B et C.

Afin de répondre au besoin en places de parc, des zones de parking ont été définies et sont détaillées sur le plan ci-dessous :

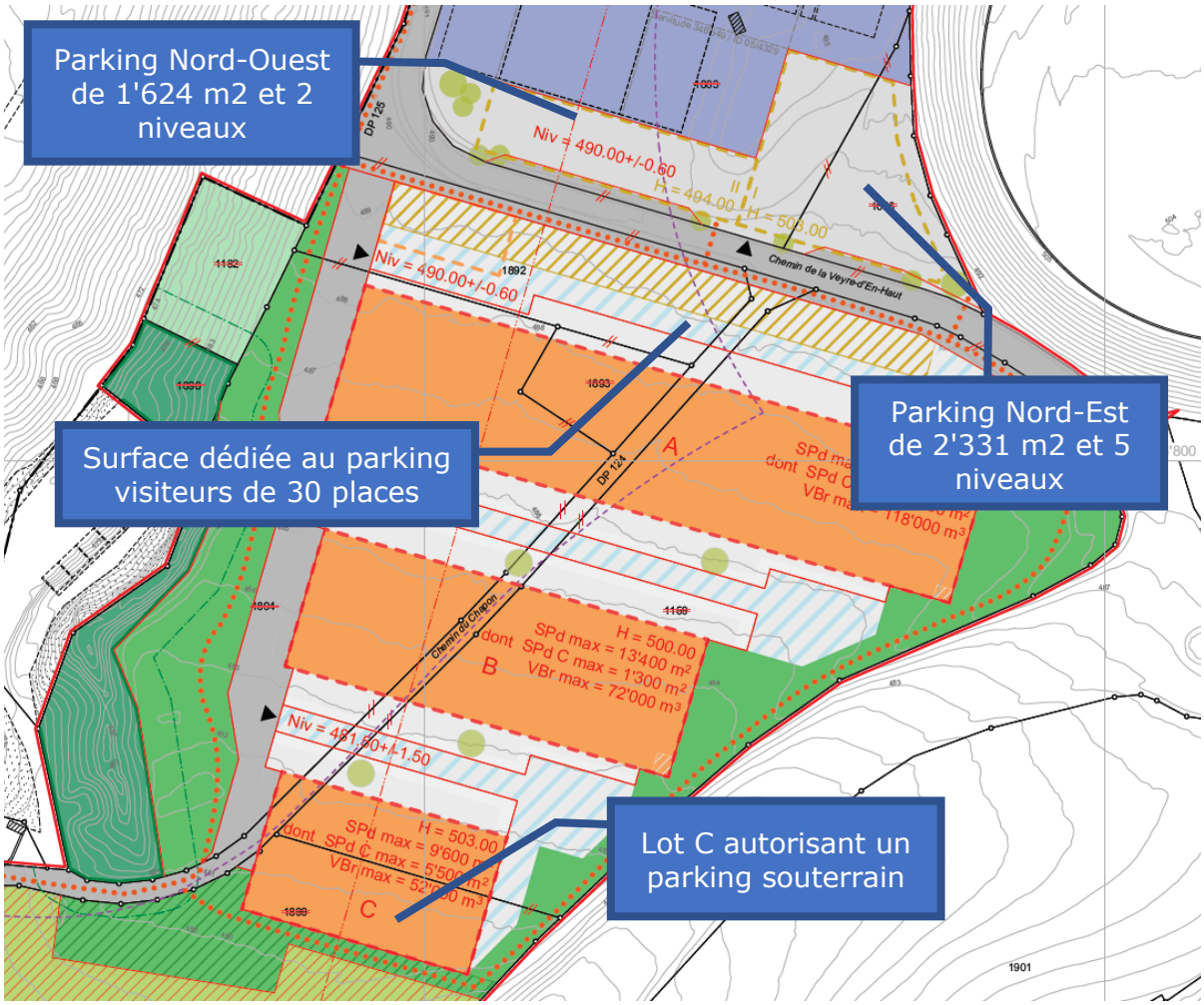


Illustration des lots A, B et C issu du plan d'affectation de Fischer Montavon + associés

4.3 Règles générales liées au PA

Afin d'expliciter les décisions et hypothèses des scénarii de planification présentés plus loin dans ce document, un certain nombre de règles générales applicables à la zone de stationnement extraites en partie du règlement du PA sont résumées ci-après :

4.3.1 Accessibilité

Un seul accès au parking est permis depuis le chemin de la Veyre-d'En-Haut. A minima deux liaisons piétonnes seront réalisées pour traverser le chemin de la Veyre-d'En-Haut selon l'art. 28.

4.3.2 Hauteur de construction

La hauteur maximale à l'acrotère est fixée à une altitude de 494.00 pour le parking Nord-Ouest et 503.00 pour le parking Est, soit respectivement, 4.00 m +/- 0.60 m et 13.00 m +/- 0.60 m selon l'art. 26.

4.3.3 Aménagements

Selon l'art. 27, les aménagements du sol fini sont limités à +/- 0.60 m du niveau de la cote d'altitude définie sur le plan d'affectation qui est similaire au terrain naturel. La visibilité de sécurité doit être prise en considération lors de l'étude d'implantation des places de parc et des aménagements extérieurs.

4.3.4 Arborisation obligatoire

Si le stationnement sur le parking Nord-Ouest est réalisé en surface, une arborisation à raison d'au minimum un arbre pour 5 cases est obligatoire. Les arbres seront sélectionnés parmi des essences résistantes aux pressions urbaines et ayant une taille de deuxième et troisième grandeur avec une couronne à 2.50 m selon l'art. 29.

4.3.5 Gestion des eaux de surface

Des mesures d'infiltration et de rétention sont nécessaires pour limiter les débits d'eaux claires déversées dans le réseau communal. De préférence, de la rétention en surface.
Le débit maximal de rejet est limité à 20l/s/ha pour un temps de retour de 10 ans.

4.3.6 Protection du patrimoine archéologique

Une prospection archéologique doit être effectuée avant le début de tous travaux de décapage des sols et un suivi des terrassements pourra être requis lors de la phase de réalisation du projet.
Si des vestiges sont localisés lors de cette prospection, l'Archéologie cantonale définira les mesures à prendre pour leur sauvegarde ou pour des fouilles de sauvegarde.

5 ANALYSE DES BESOINS

L'analyse présentée ici se base sur le rapport Citec et les hypothèses validées en séances rappelées dans les chapitres suivants.

5.1 Hypothèses de dimensionnement

Citec a évalué le besoin en stationnement sur la base des ratios indicatifs de la norme VSS 640 281 avec un taux de satisfaction de 70% pour les voitures. De ces résultats ont été ajoutés des places pour 2RM à hauteur de 10% des places voitures. En contrepartie, 50% des places 2RM ont été déduites du nombre de places voitures. La part de places pour les véhicules utilitaires n'est pas définie. Nous obtenons ainsi les résultats suivants :

Tableau 4 – Dimensionnement du stationnement retenu pour voitures et 2RM (pour un taux de satisfaction de 70% pour les places voitures)

	Nb de places retenu (70%) avec déduction liée aux 2RM			Dimensionnement du stationnement 2RM retenu		
Affectation	**Emploi**	**Visiteur**	**Total**	**Emploi**	**Visiteur**	**Total**
Industriel	239	48	**287**	25	5	**30**
Tertiaire	120	30	**150**	13	3	**16**
Total	**359**	**78**	**437**	**38**	**8**	**46**

Extrait du rapport Citec v6 10 2020

Dans ce rapport, nous ne nous préoccuperons que des places pour véhicules motorisés liées au secteurs industriels et tertiaires détaillées dans le tableau ci-dessus. Les places pour le tennis restent sur la surface de parcelle dévolue à l'exploitation du tennis tandis que le stationnement des poids-lourds et des vélos ne fait pas partie de cette étude. Le stationnement des poids-lourds est prévu le long des parcelles 1666 et 1803, ce qui réduit notamment la surface dédiée au stationnement de voitures sur lesdites parcelles.

Tableau 7 – Bilan du stationnement retenu

Affectation	**Voitures**	**Poids-lourds**	**Deux-roues motorisés**	**Vélos**
Industrie	287		30	90
Tertiaire	150		16	45
Tennis / restaurant	50*			
Ch. de la Veyre-d'En-Haut		~5**		
Total	**487**	**~5**	**46**	**135**

Extrait du rapport Citec v6 10 2020

5.2 Répartition par lot

En lien avec le projet de développement de la ZA « La Veyre Derrey » en 3 lots, le besoin en places de parc a été découpé en fonction des surfaces brutes de plancher projetées des lots A, B et C.

	LOT A				LOT B				LOT C			
	SBP	**Employés**	**Visiteur**	**Total**	**SBP**	**Employés**	**Visiteur**	**Total**	**SBP**	**Employés**	**Visiteur**	**Total**
Industrie	19 800 m2	139	28	166	12 100 m2	85	17	102	4 100 m2	29	6	34
Tertiaire	2 200 m2	31	8	39	1 300 m2	18	5	23	5 500 m2	77	19	96
2RM		17	4	20		10	2	12		11	2	13
4RM		**161**	**34**	195		**98**	**20**	118		**100**	**24**	124

Tableau de répartition des besoins en places de parc par lot

5.3 Résumé

Rappel des objectifs principaux :

- Définir le besoin en places de parc par lot

Conclusions :

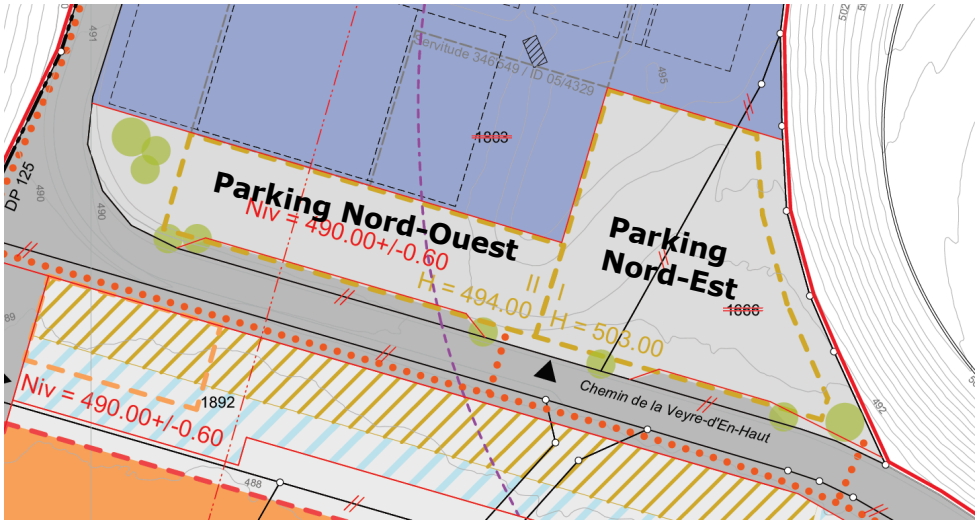
- Le besoin en places de parc pour les lots A, B et C est respectivement de 195, 118 et 124 pour un total de 437 places

6 HYPOTHESES POUR L'ETUDE FINANCIERE

6.1 Distribution des places

Il a été convenu lors de la séance du 19.08.21 que les places deux-roues soient créées sur les parcelles de la ZA et de même pour les places handicapés, ce qui est conforme au règlement du plan d'affectation « La Veyre Derrey » mis à l'enquête.
30 places visiteurs seront disponibles sur la parcelle 1892.
Le nombre de places de véhicules utilitaires n'étant pas spécifiquement défini, il a été convenu que le parking Nord-Ouest soit dimensionné pour pouvoir les accueillir.
L'hypothèse a été prise que le lot C réalise 70 places sur sa parcelle au moyen d'un parking souterrain. Le solde de places, atteignant 54 unités est à intégrer sur le parking extérieur à charge de la Commune.

Le parking Nord-Ouest comportera entre 1 et 2 niveaux tandis que le parking Nord-Est pourra atteindre jusqu'à 5 niveaux.



Plan de repérage des parkings Nord-Ouest et Nord-Est

Nous obtenons ainsi un besoin en stationnement sur le parking au Nord du chemin de la Veyre-d'En-Haut détaillé dans le tableau suivant :

	Besoin total	Places visiteurs	Places souterrain lot C	Besoin corrigé
lot A+B+C	437	-30	-70	337
lot A	195	-30		165
lot B	118	-30		88
lot C	124	-30	-70	24
lot A+B	313	-30		283
lot A+C	319	-30	-70	219
lot B+C	242	-30	-70	142

Calcul du dimensionnement du parking communal en fonction des lots construits

6.2 Phasage

Le phasage envisagé se définit selon deux variantes bien distinctes :

1. Variante A : La réalisation du parking définitif, avec plusieurs niveaux sur la partie Nord-Est
2. Variante B : Une première étape comprenant la réalisation d'un parking provisoire sur un seul niveau au nord du Chemin de la Veyre-d'En-Haut et des 30 places de parc visiteurs au sud de ce chemin. Une seconde étape comprenant la réalisation du parking définitif lorsque le besoin s'en fera sentir

Aucune autre étape intermédiaire n'est envisagée.

6.3 Résumé

Rappel des objectifs principaux :

- Définir le besoin corrigé en places de parc par lot en définissant les hypothèses de distribution des places
- Définir un phasage pour suivre au plus près l'évolution de la ZA et ainsi le besoin en places de parc

Conclusions :

- Le besoin est diminué de 30 à 100 places par l'intégration d'un parking visiteurs de 30 places et un parking souterrain de 70 places sur le lot C, soit un besoin total de 337 places
- Le phasage se fera au maximum en 2 étapes

Recommandations suite à l'étude :

- Nous recommandons au MO d'étudier plus précisément le nombre de places pouvant être accueillies dans le parking souterrain du lot C (avec un minimum de 70 si possible)
- Nous recommandons au MO de convenir avec le propriétaire du lot C du nombre de place qu'il réalisera sur sa parcelle, et en conséquence du nombre de place attribuées au lot C dans les parkings nord (visiteurs et employés).

7 RESULTAT DE L'ETUDE DE PHASAGE

7.1 Configuration des parkings

Nous avons étudié deux configurations différentes pour le parking Nord-Est. Celle proposée dans les rapports reçus et une version optimisée. Ci-dessous les deux configurations retenues :

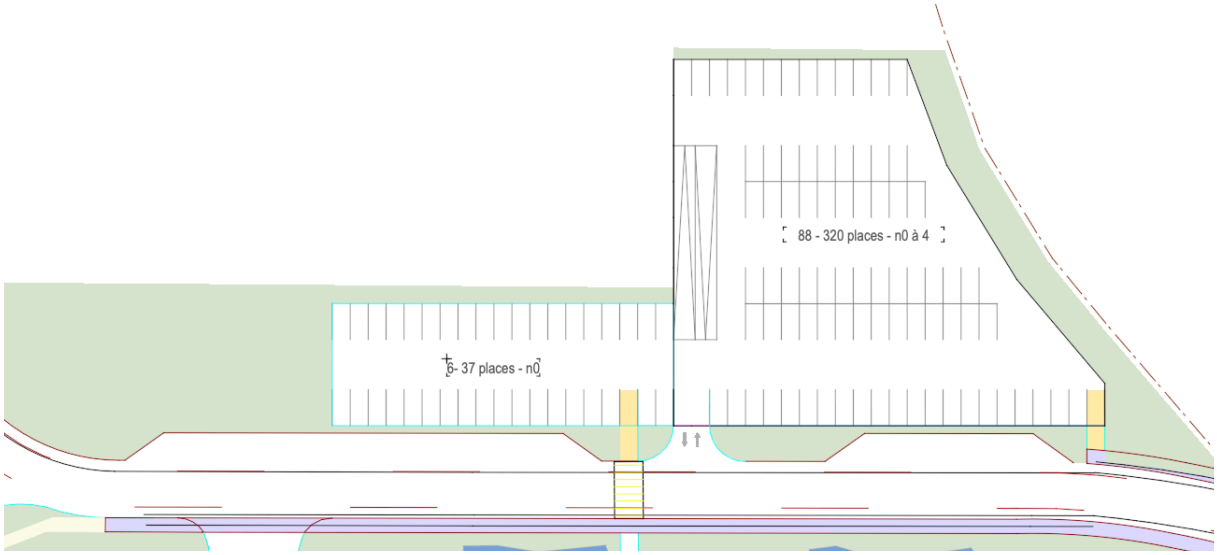


Illustration de la configuration du parking Nord-Est selon rapports reçus

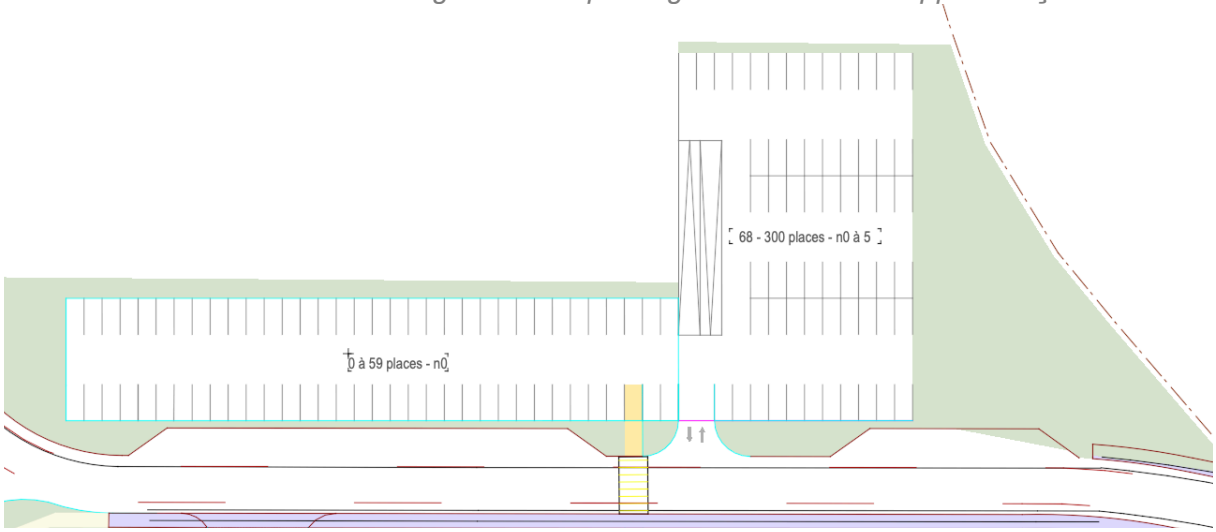


Illustration de la configuration optimisée du parking Nord-Est

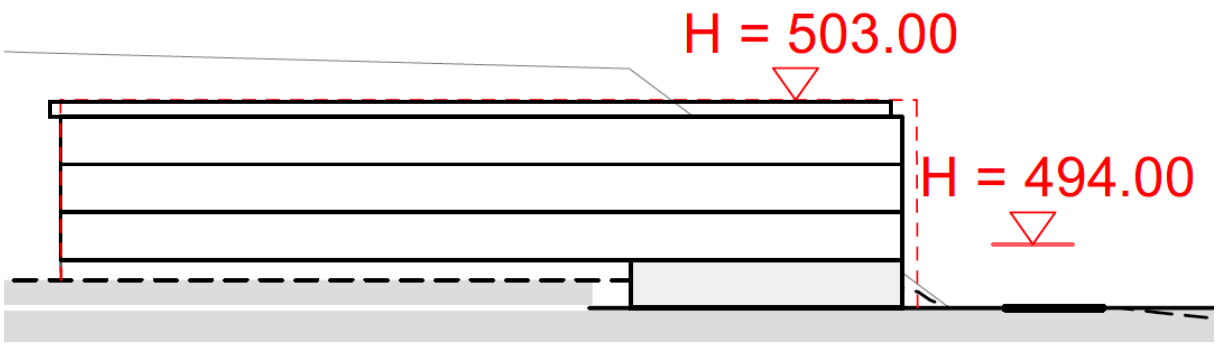
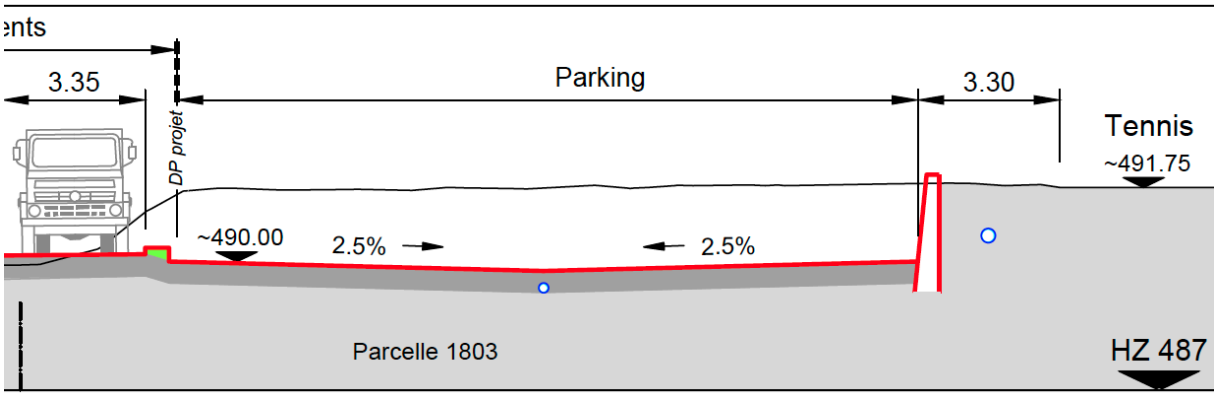


Illustration du plan de coupe du parking optimisé

Le parking Nord-Ouest a été redimensionné pour accueillir des véhicules utilitaires. La largeur du parking étant conditionnée par la présence du parking poids-lourds côté Sud et du mur de soutènement le long des terrains de tennis côté Nord, la largeur de la voie de circulation n'a pas pu être augmentée. De ce fait, les places ont été élargies pour répondre aux normes VSS.



Coupe du parking Nord-Ouest extraite du plan d'affectation

Minimale Abmessungen der Schräg- und Senkrechtparkfelder in Abhängigkeit der Komfortstufen
Dimensions minimales des cases de stationnement obliques ou perpendiculaires en fonction des niveaux de confort

Komfort-stufe *Niveau de confort*	Parkfeld-winkel *Angle de stationne-ment*	Breite eines Parkfeldes *Largeur d'une case de stationnement* Komfort-stufe A b [m]	Komfort-stufe B b [m]	Länge eines Parkfeldes *Longueur d'une case de stationnement* L [m]	L2 [m]	Breite des Überhang-streifens *Largeur de la surface de débord* U [m]	Breite der Fahrgasse 1) *Largeur de l'allée de circula-tion* F [m]	Fläche pro Parkfeld 2) *Surface par case de station-nement* [m²]
A, B	90°	2,35 2,50 2,65 2,80*	2,50 2,65 2,80	5,00	10,00	0,50	6,50 5,75 4,00 3,00*	19,4 19,7 18,6 18,2*
	75°	2,45 2,60 2,75	2,60 2,75	5,30	9,50	0,50	5,00 4,20 3,00	19,1 19,2 18,7
	60°	2,70 2,90	2,90	5,25	9,05	0,45	3,50 3,00	18,9 19,6
	45°	3,30	3,55	4,90	8,60	0,35	3,00	21,1
	30°	4,70	5,00	4,10	8,30	0,25	3,00	26,3
C	90°	2,60 2,80 3,00		6,20	12,00	0,70	7,80 7,00 5,40	26,3 27,2 26,7
	75°	2,70 2,90 3,10		6,50	11,50	0,70	6,20 5,20 3,30	25,9 26,4 25,3
	60°	3,00 3,25 3,50		6,40	11,00	0,60	4,40 3,50 3,30	25,8 26,5 28,2
	45°	3,70		5,90	10,60	0,50	3,30	27,9
	30°	5,20		5,00	10,25	0,35	3,30	34,6

Extrait de la norme VSS 640 291a

Le nombre de places du parking Nord-Ouest a légèrement diminué en passant de 65 à 57 places auxquelles il faut déduire quelques places pour l'arborisation imposée.

7.2 Résultat de l'étude

Nous avons réalisé toutes les simulations de phasage pour chaque variante et nous obtenons les résultats suivants :

- Le parking définitif le plus économique est celui de la variante optimisée. Il serait composé de 5 niveaux de 60 places pour le parking Nord-Est et 1 niveau de 50 places pour le parking Nord-Ouest, soit un total de 350 places et ainsi 13 places de plus que le besoin total. Bien que cette variante nécessite 5 niveaux comparé aux 4 niveaux de la variante A, elle reste plus économique du fait d'un ratio de surface par place plus faible. Nous retiendrons cette configuration pour la suite de l'étude.

Illustration de la configuration du parking définitif

- Le parking intermédiaire serait composé du parking Nord-Ouest définitif et d'un parking provisoire de 88 places côté Nord-Est qui sera démoli lors de la construction du parking définitif. Cette solution permet d'accueillir 138 places. Si ce parking devait nécessiter moins de places, il serait tout à fait envisageable de réduire l'implantation du parking Nord-Est.

Illustration de la configuration du parking provisoire

- Les phasages envisageables avec ce scénario sont les suivants :

Phasage de construction des lots	Phasage du parking	Besoin	Nombre de places disponibles	Nombre de places manquantes ou supplémentaires
Lot A+B+C	1 étape	337	350	+13
Lot A+B	1 étape	283	350	+67
Lot A+C	1 étape	219	350	+131
Lot A	2 étapes	165	138	-27
Lot B	2 étapes	88	138	+50
Lot C	2 étapes	24	138	+114
Lot B+C	2 étapes	142	138	-4

Définition du phasage du parking en fonction du phasage de constructions des lots A, B et C

7.3 Résumé

Rappel des objectifs principaux :

- Définir le phasage d'intégration des lots A, B et C sur la base des hypothèses retenues

Conclusions :

- Une configuration plus optimisée du parking Nord-Ouest est plus économique
- Les lots A+B, A+C et le besoin final A+B+C nécessitent une réalisation du parking en une seule étape. Les autres phasages des lots peuvent permettre la réalisation du parking en 2 étapes

Recommandations suite à l'étude :

- Nous recommandons au MO d'étudier les configurations de parking permettant d'accueillir les 437 places tout en optimisant les surfaces et coûts

8 ÉCONOMICITE DU PROJET

Ce chapitre traite des coûts et de la rentabilité du projet.

Seuls les coûts relatifs aux parkings se situant au nord du chemin de la Veyre-d'en-Haut sont ici analysés. Les coûts relatifs au parking visiteurs de 30 places ne sont pas pris en compte dans la présente étude.

8.1 Investissement

8.1.1 Coûts de construction

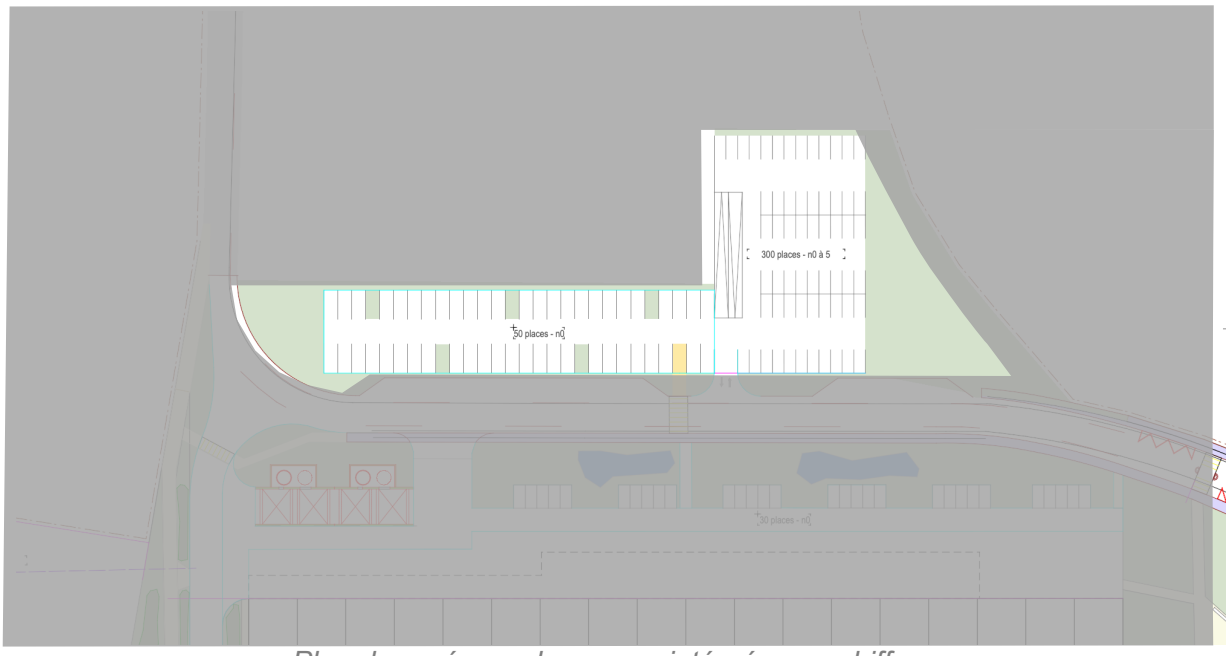
Les tableaux suivants récapitulent les coûts de construction +/- 25%.

Les hypothèses retenues pour ce chiffrage sont les suivantes :

- Terrain non pollué, pas de roches, pas de nappe phréatique
- Pas de clôture, pas de barrière, pas de système d'accès, pas d'éclairage sur mât
- Pas de bornes de recharge de véhicules électriques, néanmoins nous conseillons de prendre des mesures conservatoires (pose de tubes électriques)
- Bassin de rétention de 100 m^3
- Revêtement en enrobé sur le parking Nord-Ouest et résine sur le parking Nord-Est
- Réalisation d'un mur de soutènement le long des tennis
- Parking aérien en charpente métallique et dalle mixte
- Ventilation naturelle du parking aérien
- Pas de sprinklage, ni bornes hydrantes
- Engazonnement simple des aménagements extérieurs
- Arborisation du parking Nord-Ouest

8.1.2Variante A : Réalisation en 1 étape de 350 places

Le montant total estimé pour l'ensemble des travaux est de 7'508'921 CHF HT (8'087'108 CHF TTC) +/- 25%, soit un montant de 23'106 CHF TTC par place.

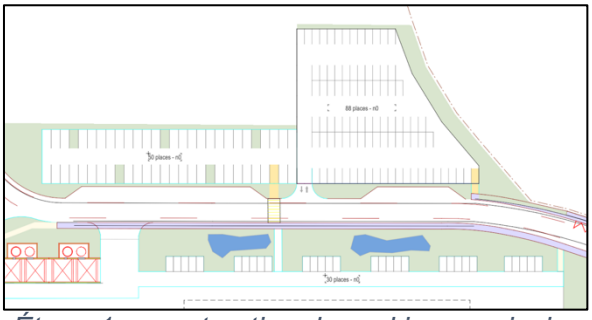


Plan de repérage des zones intégrées au chiffrage

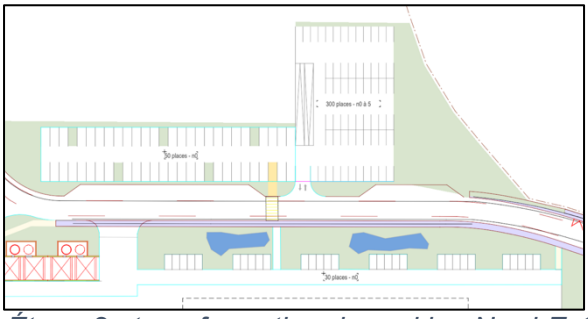
CFC		Total 1 étape
1	**Travaux préparatoires**	**650 960**
		-
2	**Bâtiment**	**6 100 774**
		-
4	**Aménagements extérieurs**	**265 950**
		-
5	**Frais secondaires et comptes d'attente**	**491 238**
		-
	TOTAL HT	**7 508 921**
	TVA 7.7%	**578 187**
	TOTAL TTC	**8 087 108**

Récapitulatif des coûts de construction pour un phasage en 1 étape

8.1.3 Variante B : Réalisation en 2 étapes (1ère étape de 138 places et 2ème de 212 places supplémentaires)

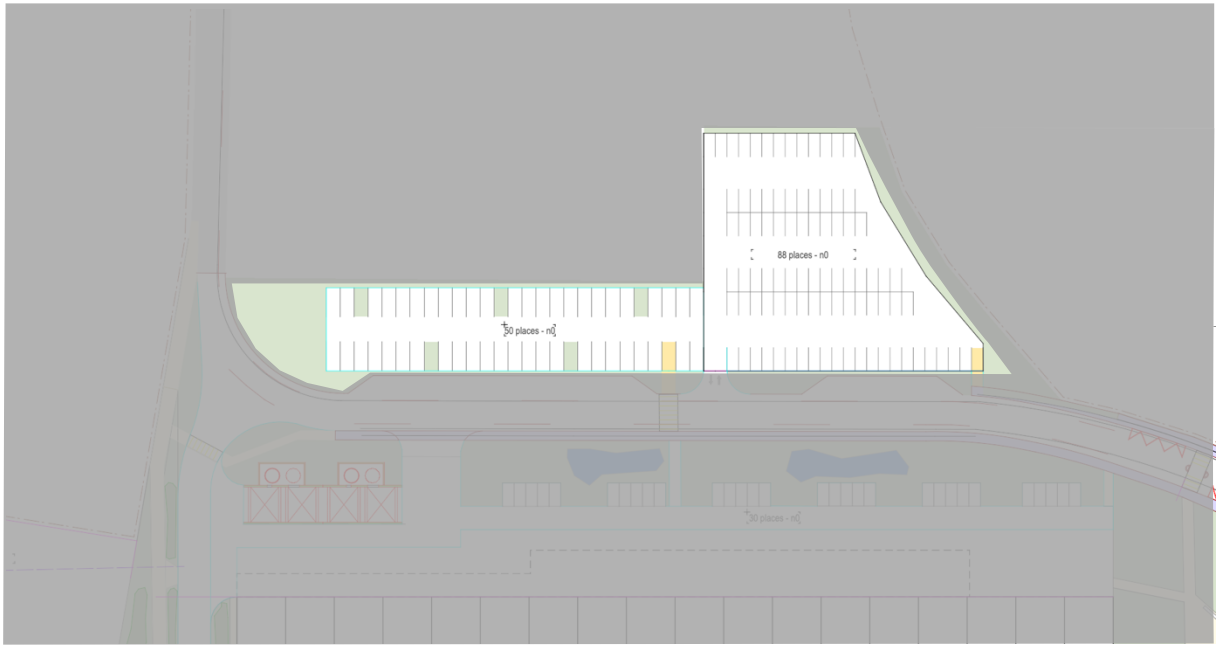


Étape 1 : construction du parking provisoire



Étape 2 : transformation du parking Nord-Est

Le montant total estimé pour les travaux du parking provisoire est de 1'668'853 CHF HT (1'797'355 CHF TTC) +/- 25% et de 6'389'756 CHF HT (6'881'768 CHF TTC) +/- 25% pour la réalisation du parking définitif dans une seconde étape. Le coût global est de 8'679'122 CHF TTC, soit un montant par place de 24'797 CHF TTC.



Plan de repérage des zones intégrées au chiffrage

CFC	Parking Ouest	Parking Est provisoire	Total provisoire	Parking Est définitif	Total 2 étapes
1 Travaux préparatoires	238 280	452 705	690 985	40 025	731 010
	-	-	-	-	-
2 Bâtiment	113 048	148 546	261 594	5 886 710	6 148 304
	-	-	-	-	-
4 Aménagements extérieurs	243 450	372 750	616 200	45 000	661 200
	-	-	-	-	-
5 Frais secondaires et comptes d'attente	41 634	58 440	100 074	418 021	518 096
			-		-
TOTAL HT	636 412	1 032 441	1 668 853	6 389 756	8 058 609
TVA 7.7%	49 004	79 498	128 502	492 011	620 513
TOTAL TTC	685 416	1 111 938	1 797 355	6 881 768	8 679 122

Récapitulatif des coûts de construction pour un phasage en 2 étapes

Nous pouvons constater que ce phasage engendre un surcoût d'environ 549'688 CHF HT (592'014 CHF TTC) expliqué en grande partie par la nécessité de créer un parking de 88 places provisoires et de le démolir, à quoi s'ajoutent des coûts d'études supplémentaires et de remise en état du terrain après démolition.
La mise à disposition de places provisoires aux abords des lots durant la phase chantier entre les étapes 1 et 2 n'a pas été étudiée ni prise en considération dans les chiffrages.

8.2 Tarification des places de parc

La tarification a été définie selon les hypothèses suivantes :

- Le parking provisoire est réalisé et exploité par la Commune.
- Le parking définitif pourrait selon les résultats de l'étude être réalisé et exploité par un/des investisseur(s) ou par la Commune.
- Les taux de capitalisation bruts sont compris entre 5% et 7%. Les taux de capitalisation nets se situent entre 3,4% et 5,4%.
- La provision pour travaux lourds n'est pas comptabilisée.
- La valeur foncière moyenne est prise en compte à ce stade à **CHF 1'000'000.-, la rente de superficie annuelle escomptée pourrait être d'environ CHF 50'000.-/an, soit 5% de la valeur du terrain.** Il est ici précisé qu'il s'agit à ce stade d'une hypothèse, dont la politique tarifaire de la Commune pourrait faire évoluer à la baisse ou à la hausse.
- Le tarif mensuel de location par place peut être compris entre **108 et 160 CHF**, selon la rentabilité souhaitée et la variante choisie, **tenant compte d'une valorisation foncière de CHF 1'000'000.-**. Ce tarif sera amené à évoluer en fonction du calcul de rentabilité.
- La politique tarifaire sera identique sur les parkings provisoire et définitif.
- Il est envisagé de mettre le parking à disposition du public durant les week-ends. Le tarif n'est pas défini, ni pris en compte dans les analyses qui suivent. Les tarifs visiteurs devraient être fixés de façon à encourager les employés à passer par la location mensuelle.

Les loyers mensuels par place de parc précités ont été estimés selon les tableaux ci-dessous, avec une valeur foncière comptabilisée à CHF 1'000'000.-. Selon la politique tarifaire que souhaite mettre en place la Commune, elle pourra faire évoluer à la baisse ou à la hausse ces tarifs en appliquant une rente de DDP plus ou moins élevée, comme indiqué ci-dessus.

TARIFICATION VARIANTE A - REALISATION DE 350 PLACES EN 1 ETAPE

1. Estimation pour l'ensemble des travaux TTC +/- 25%				
Montant des travaux, y compris taxes	Montant par place		23'106	8'087'108
Valeur foncière (hypothèse)				1'000'000
Total				9'087'108
2. Revenu locatif brut potentiel selon taux de capitalisation hypothétique				
Taux de capitalisation brut	**5.0%**	**6.0%**	**7.0%**	
Revenu locatif brut annuel	454'355	545'226	636'098	
Loyer potentiel par place/mois	**108**	**130**	**151**	
2. Revenu locatif net potentiel selon taux de capitalisation hypothétique (hors provision pour travaux lourds)				
Taux de capitalisation brut	**5.0%**	**6.0%**	**7.0%**	
Revenu locatif brut annuel	454'355	545'226	636'098	
Charges an par place (350.- p/p/an)	122'500	122'500	122'500	
Vacants (5%)	22'718	27'261	31'805	
Revenu locatif net	309'138	395'465	481'793	
Taux de capitalisation net	3.4%	4.4%	5.3%	

TARIFICATION VARIANTE B - REALISATION DE 350 PLACES EN 2 ETAPES

1. Estimation pour l'ensemble des travaux TTC +/- 25%				
Montant des travaux, y compris taxes	Montant par place		24'797	8'679'122
Valeur foncière (hypothèse)				1'000'000
Total				9'679'122
2. Revenu locatif brut potentiel selon taux de capitalisation hypothétique				
Taux de capitalisation brut		**5.0%**	**6.0%**	**7.0%**
Revenu locatif brut annuel		483'956	580'747	677'539
Loyer potentiel par place/mois		**115**	**138**	**161**
2. Revenu locatif net potentiel selon taux de capitalisation hypothétique (hors provision pour travaux lourds)				
Taux de capitalisation brut		**5.0%**	**6.0%**	**7.0%**
Revenu locatif brut annuel		483'956	580'747	677'539
Charges an par place (350.- p/p/an)		122'500	122'500	122'500
Vacants (5%)		24'198	29'037	33'877
Revenu locatif net		337'258	429'210	521'162
Taux de capitalisation net		3.5%	4.4%	5.4%

8.3 Coûts d'investissement et revenus/charges de la Commune

Les tableaux ci-dessous résument (sous forme d'estimation) les coûts d'investissement, ainsi que les revenus et charge annuels de la Commune, en fonction de la variante choisie.

Les hypothèses retenues pour la valorisation foncière, sont identiques à celles décrites dans le chapitre précédent, à savoir une rente de DDP annuelle de CHF 50'000.-, pour une valeur de terrain de CHF 1'000'000.-.

Résumé des coûts d'investissement et revenus/charges de la Commune pour la variante A, soit en une étape

1. La Commune réalise et exploite le tout

	Variante A		
	basse 5%	moyenne 6%	haute 7%
Coûts d'investissement			
Parking provisoire 138 pl.	0	0	0
Parking 350 places	8'087'108	8'087'108	8'087'108
Total	**8'087'108**	**8'087'108**	**8'087'108**
Revenus, location et intérêt/an			
Rente de DDP	0	0	0
Location places de parc	454'355	545'226	636'098
Frais entretien et exploitation	-145'218	-149'761	-154'305
Amortissement et intérêts (3%)	-242'613	-242'613	-242'613
Solde disponible annuel	**66'524**	**152'852**	**239'179**

2. Le Commune cherche un investisseur pour la variante A

	Variante A		
	basse 5%	moyenne 6%	haute 7%
Coûts d'investissement			
Parking provisoire 138 pl.	0	0	0
Parking 350 places	0	0	0
Total	**0**	**0**	**0**
Revenus, location et intérêt/an			
Rente de DDP	50'000	50'000	50'000
Location places de parc	0	0	0
Frais entretien et exploitation	0	0	0
Amortissement et intérêts (3%)	0	0	0
Solde disponible annuel	**50'000**	**50'000**	**50'000**

Résumé des coûts d'investissement et revenus/charges de la Commune pour la variante B, soit en 2 étapes

1. La Commune réalise et exploite le tout

	Variante B 1ère étape			Variante B 1ère et 2ème étape		
	basse 5%	moyenne 6%	haute 7%	basse 5%	moyenne 6%	haute 7%
Coûts d'investissement						
Parking provisoire 138 pl.	1'797'355	1'797'355	1'797'355	1'797'355	1'797'355	1'797'355
Parking 350 places	0	0	0	6'881'768	6'881'768	6'881'768
Total	**1'797'355**	**1'797'355**	**1'797'355**	**8'679'122**	**8'679'122**	**8'679'122**
Revenus, location et intérêt/an						
Rente de DDP	0	0	0	0	0	0
Location places de parc	179'146	214'975	250'804	454'355	545'226	636'098
Frais entretien et exploitation	-57'257	-59'049	-60'840	-145'218	-145'218	-145'218
Amortissement et intérêts (3%)	-53'921	-53'921	-53'921	-260'374	-260'374	-260'374
Solde disponible annuel	**67'968**	**102'006**	**136'043**	**48'764**	**139'635**	**230'506**

2. Le Commune réalise la 1ère étape et recherche un investisseur pour la 2ème étape

	Variante B 1ère étape			Variante B 1ère et 2ème étape		
	basse 5%	moyenne 6%	haute 7%	basse 5%	moyenne 6%	haute 7%
Coûts d'investissement						
Parking provisoire 138 pl.	1'797'355	1'797'355	1'797'355	-1'797'355	-1'797'355	-1'797'355
Parking 350 places	0	0	0	0	0	0
Total	**1'797'355**	**1'797'355**	**1'797'355**	**-1'797'355**	**-1'797'355**	**-1'797'355**
Revenus, location et intérêt/an						
Rente de DDP	0	0	0	25'000	50'000	50'000
Location places de parc	179'146	214'975	250'804	0	0	0
Frais entretien et exploitation	-57'257	-59'049	-60'840	0	0	0
Amortissement et intérêts (3%)	-53'921	-53'921	-53'921			
Solde disponible annuel	**67'968**	**102'006**	**136'043**	**25'000**	**50'000**	**50'000**

Dans le cadre de la 2ème étape de la variante B, la Commune pourrait se faire rembourser les coûts d'investissement de la 1ère étape.

8.4 Résumé

Rappel des objectifs principaux :

- Définir la tarification des places de parc, ainsi que les investissements et revenus/charges pour la Commune

Conclusions :

- Le prix de la place de parc par mois peut être estimé entre 110 et 150 CHF pour une réalisation en 1 étape (taux de capitalisation brut entre 5% et 7%) et pour une valorisation foncière retenue à 1 million
- Le détail des investissements et revenus/charges pour la Commune figure dans les tableaux ci-dessus

Recommandations suite à l'étude :

- En cas de réalisation en 2 étapes, nous recommandons à la Commune de réaliser elle-même la 1ère étape et ensuite de faire appel à un investisseur pour la 2ème étape
- La réalisation en deux étapes n'a de sens que si le délai entre la livraison des 2 constructions est supérieur à 5-8 ans.

9 MAITRE D'OUVRAGE POUR LES PARKINGS

Comme indiqué ci-dessus, le MO pour les parkings pourrait être soit la Commune ou un/des investisseur(s). Il est ici précisé qu'en cas de réalisation en 2 étapes (variante B), nous recommandons à la Commune d'être MO pour le parking provisoire et de faire appel à un investisseur uniquement pour l'étape 2, ceci afin de s'assurer que les besoins en places de parc seront respectés le moment venu.

Au sujet des investisseurs, nous en distinguons 2 types bien différents, soit (étant ici précisé que pour les 2 un DDP leur sera octroyé par la Commune) :

- Tout ou partie des propriétaires des lots A, B et C

  Tout ou partie des propriétaires des locaux artisanaux pourraient se regrouper, sous une forme juridique à déterminer, afin de réaliser et exploiter le parking ensemble (exemple parking de 700 places aux Plaines du Loup à Lausanne).
  Les formes juridiques pourraient être la société simple, la copropriété, la société anonyme, etc. Cette entité juridique serait le bénéficiaire du DDP octroyé par la Commune.

- Investisseur tiers (hors Commune et hors propriétaires des lots A, B et C)

  Cet investisseur pourrait être une Caisse de pensions par exemple, qui chercherait à investir un montant d'environ 8 millions avec un rendement intéressant pour elle. Sachant que cet investisseur ne « maîtrisera » pas les locataires/utilisateurs des locaux artisanaux, il exigera un taux de capitalisation plus élevé afin de couvrir ce risque. Cet état de fait réduira également le nombre d'investisseurs intéressés.

En terme de rendement, ces 3 différents types d'investisseurs pourraient avoir les approches suivantes :

- Si la Commune souhaitait réaliser et exploiter les parkings, la fourchette basse avec un taux de capitalisation brut de 5% (env. 110.-/mois/place), parait la plus réaliste.

- Si les propriétaires des lots A, B et C devaient réaliser et exploiter les parkings, la fourchette moyenne avec un taux de capitalisation brut de 6% (env. 130.-/mois/place), paraît la plus réaliste.

- Si un investisseur tiers (hors Commune et hors propriétaires des lots A, B et C) devait réaliser et exploiter les parkings, la fourchette haute avec un taux de capitalisation brut de 7% (env. 150.-/mois/place), paraît la plus réaliste.

Les avantages et inconvénients pour la Commune de ces 3 types d'investisseurs sont résumés ci-dessous :

	AVANTAGES	INCONVENIENTS
Commune	• Maîtrise de la tarification et des conditions de location • Rendement potentiel intéressant	• Investissement important • La Commune porte seule le risque • Nécessite des ressources pour la réalisation et l'exploitation
Propriétaires lots A à C	• Peu d'investissement pour la Commune • Maîtrise des utilisateurs des locaux et des places • Investissement moins risqué que pour l'investisseur tiers => prix de la place moindre • Procédure de choix d'investisseur simplifiée	• Forme juridique simple à trouver si plusieurs investisseurs • Le DDP devra contenir des conditions de location
Investisseur tiers	• Peu d'investissement pour la Commune	• Le DDP devra contenir des conditions de location • Investissement risqué => prix des places plus élevé et difficulté à trouver un investisseur • Procédure d'appel d'offres à investisseurs plus longue

9.1 Résumé

Rappel des objectifs principaux :

- Définir les types d'investisseurs possibles

Conclusions :

- 3 types d'investisseurs identifiés, soit :
  - Commune
  - Tout ou partie des propriétaires des lots A à C
  - Investisseur tiers

Recommandations suite à l'étude :

- Si la Commune ne souhaite pas investir elle-même, nous recommandons la solution de grouper tout ou partie des propriétaires des lots A à C en une entité, afin de réaliser et exploiter le parking.

10 PLANNING PREVISIONNEL POUR UN APPEL D'OFFRES A INVESTISSEURS TIERS

Si la Commune souhaitait faire appel à un investisseur tiers au projet, les étapes, ainsi que le planning intentionnel d'une telle procédure sont décrits en annexe 13.1 ci-après.

11 CONCLUSION ET RECOMMANDATION

11.1 Conclusion

La faisabilité économique pour la réalisation et l'exploitation des parkings, en 1 ou 2 étapes, a pu être démontrée, avec une fourchette de prix de location mensuelle par place, comprise entre 110 et 150 CHF.

La Commune a la possibilité de réaliser elle-même le parking ou d'octroyer un DDP à une entité formée de tout ou partie des propriétaires des lots A à C.

11.2 Recommandation

Nous conseillons au MO, dans un premier temps, de se déterminer sur sa volonté ou non d'investir dans ce projet, ainsi que sur la politique tarifaire pour les places de parc.

Le nombre de places de parc à réaliser sur le lot C devra être défini précisément avec son propriétaire, en sachant qu'un minimum de 70 places sur sa parcelle est à privilégier.

Ensuite, et en cas de volonté de faire appel à des investisseurs, nous lui recommandons de définir les conditions du DDP à leur octroyer et de les valider avec ces derniers. Préalablement à cette démarche, la volonté des propriétaires des lots A à C à investir dans le parking devra être démontrée.

La question des marchés publics devra également être analysée, en fonction de la solution choisie par la Commune.

12 DISCLAIMER

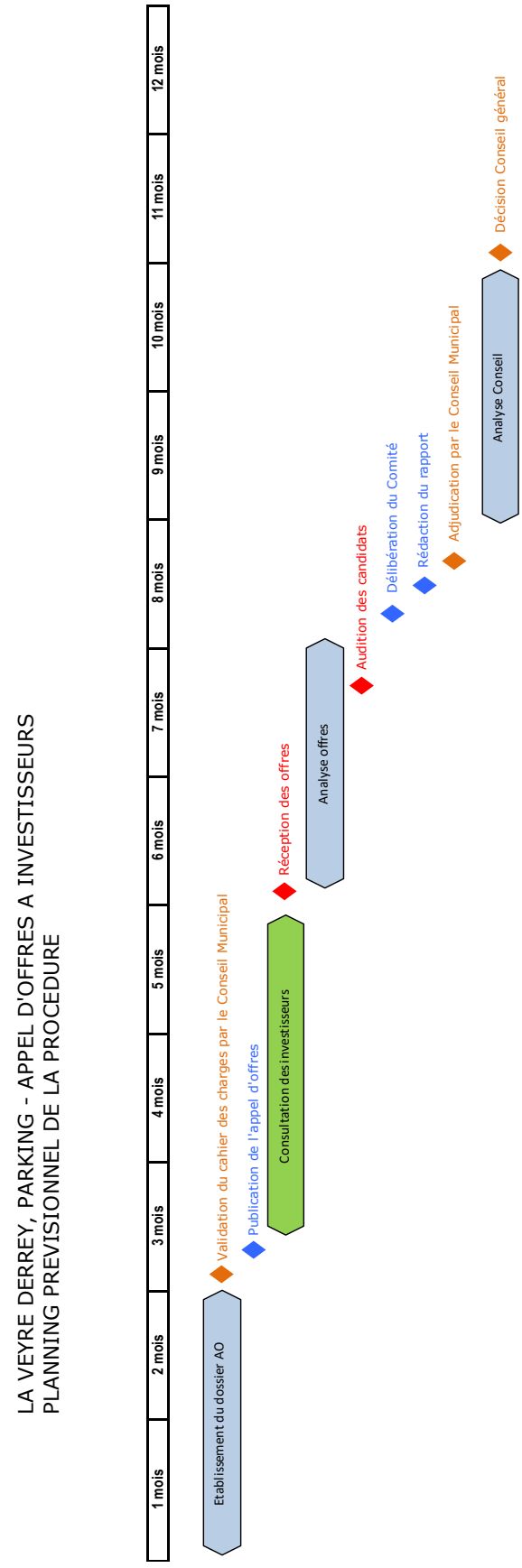
Le présent document reflète la situation au moment de la rédaction de l'étude.

La présente étude a été élaborée à partir des documents et des informations remises par le MO et/ou à partir de documents et d'éléments tels que recueillis auprès des diverses instances publiques et privées.

Autant que cela puisse être possible, l'ensemble des informations et données recueillies sont traitées avec confidentialité par M&R conseils projets immobiliers SA, à l'exception des informations publiques.

Pour cette étude, M&R conseils projets immobiliers SA considère que les données et informations recueillies sont fiables et complètes. Pour autant, M&R conseils projets immobiliers SA ne garantit ni leur exactitude ni leur exhaustivité et décline toute responsabilité pour les erreurs susceptibles d'affecter les affirmations, les recommandations et les conclusions que pourrait contenir la présente étude.

Les esquisses, schémas et plans réalisés par M&R conseils projets immobiliers SA ou par des tiers, intégrés dans le présent document, ne peuvent être considérés et/ou être utilisés comme plans d'étude et/ou plans d'exécution. Il ne s'agit là que « d'illustration » à la présente étude.

Les projections et calculs effectués par M&R conseils projets immobiliers SA ne peuvent en aucun cas être considérés comme partie intégrante d'un accord contractuel.
Les auteurs de cette étude excluent par avance toute responsabilité pour l'usage et l'interprétation qui pourrait être faite par des tiers.

12.1 Planning prévisionnel de la procédure d'appel d'offres investisseurs