



Municipalité

**Au Conseil communal de la
commune de L'Abbaye**

Préavis municipal n° 07/2026

INITIATIVE POPULAIRE COMMUNALE "STOP IMPÔTS DÉGUISÉS"

L'Abbaye, le 28 septembre 2026

Table des matières

1. INTRODUCTION	3
2. HISTORIQUE	3
3. PROCÉDURE SUR LE TRAITEMENT D'UNE INITIATIVE	4
4. RAPPEL DE LA DEMANDE DES INITIANTS	5
5. ARGUMENTAIRE DES INITIANTS	6
6. ARGUMENTAIRE DE LA MUNICIPALITÉ	6
7. CONCLUSIONS	13

Madame la Présidente,
Mesdames les Conseillères communales,
Messieurs les Conseillers communaux,

1. INTRODUCTION

Pour donner suite à l'initiative "Stop impôts déguisés" et aux innombrables heures consacrées autant par votre Conseil que l'Exécutif, il était clair dès le début que la Municipalité n'allait pas changer son fusil d'épaule. Ceci d'autant plus que votre Conseil a également toujours été très clair sur les votes et positions prises lors des nombreuses étapes qui ont jalonné ces parkings payants (voir l'historique ci-après).

C'est donc dans ce sens que le présent préavis a été réalisé de manière à rester fidèle à la majorité des intervenants politiques qui ont réagi à de très nombreuses reprises depuis 2022.

Ce document ne reprendra pas la totalité des arguments, mais nous vous invitons volontiers à consulter les documents qui figurent dans l'historique.

2. HISTORIQUE

La Municipalité tient à rappeler par ces quelques lignes, sans refaire la genèse de cette problématique, que c'est bel et bien une demande formelle du Conseil communal à la Municipalité qui est à l'origine de ces nombreux débats qui nous mènent dans une situation visiblement inextricable.

Il s'en est suivi le :

- Préavis municipal N° 11/2022 Règlement sur le stationnement privilégié des résidents et autres ayant droit sur la voie publique accepté le 11 octobre 2022 avec 30 voix pour et une abstention. Règlement validé par le Conseil d'Etat le 10 septembre 2024
- Préavis municipal N° 01/2023 Installation d'horodateurs sur le territoire communal de l'Abbaye accepté le 04 avril 2023 avec 24 voix pour, 4 contre et 2 abstentions
- Trois séances publiques d'information ont été organisées, à la grande salle de l'Abbaye, les 21 septembre 2022, 12 octobre 2022 et 29 novembre 2022. Lors des deux premières séances, une cinquantaine de personnes étaient présentes, alors que la troisième présentation a attiré environ 150 personnes.
- Un recours des opposants déposé le 29 janvier 2025 par M. Christian Giraud et Mme Florence Mugny contre la décision de la Municipalité de l'Abbaye du 16 janvier 2025 est a été jugé irrecevable par Monsieur le Préfet du district.
- Préavis municipal N° 02/2025 Contre-proposition à la proposition M. Manoé Peter de modification du règlement sur le stationnement privilégié des résidents et autres ayant droit sur la voie publique approuvé le 10 septembre 2024 acceptée le 02 septembre 2025 avec 20 oui, 2 non et 5 abstentions.

Rappel de ces votes : L'art. 59 du règlement du Conseil communal s'applique "En cas de double refus, le projet et le contre-projet ont été rejetés. C'est le règlement actuellement en vigueur qui continue à faire foi." Ce qui a est le cas.

- Dépôt de l'initiative populaire communale « STOP Impôts déguisés », le 24 septembre 2025 et transmis au bureau du Conseil Communal le même jour.
- Préavis municipal N° 07/2026 Initiative populaire communale « STOP Impôts déguisés » du 03 novembre 2026.

3. PROCÉDURE SUR LE TRAITEMENT D'UNE INITIATIVE

Ce sont donc les articles 135 à 150 de la Loi sur l'exercice des droits politiques qui s'appliquent (LEDP) dans le cadre d'une initiative.

<https://prestations.vd.ch/pub/blv-publication/actes/consolide/160.01?key=1770368887966&id=a55eea67-87d6-4dd7-8ebe-54cc175d7b3b>.

L'art. 146 LEDP précise ce qui suit :

Art. 146 Aboutissement

¹ *La municipalité détermine dans les quinze jours si l'initiative a recueilli dans le délai le nombre requis de signatures valables.*

² *Elle affiche sa décision au pilier public en indiquant le nombre de signatures valables et en informe le comité d'initiative.*

³ *À l'issue de la procédure et après l'épuisement des voies de recours, le comité ou le parti à l'origine de l'initiative remet l'ensemble des listes de signatures à la Municipalité en vue de leur destruction. Le comité ou le parti à l'origine de l'initiative ne peut conserver aucune copie des listes de signatures.*

Une fois fait, l'art 147 LEDP indique la suite du processus :

Art. 147 Transmission au conseil

¹ *Si l'initiative a abouti, elle est transmise le plus tôt possible au conseil général ou communal par la municipalité avec son préavis, éventuellement accompagné d'une proposition de contre-projet, et la mention des délais de traitement.*

Puis le traitement devant le Conseil communal et son éventuelle suite (article 148 LEDP) :

¹ *Lorsque le conseil général ou communal approuve l'initiative, celle-ci devient règlement et n'est pas automatiquement soumise au vote du peuple ; dans les communes à conseil communal, ce nouveau règlement est toutefois susceptible de référendum.*

² *Lorsqu'il ne l'approuve pas, le conseil général ou communal soumet l'initiative au vote du peuple accompagnée, le cas échéant, d'une recommandation de rejet ou en lui opposant un contre-projet.*

³ *La décision du conseil général ou communal intervient au plus tard :*

a. *dans les neuf mois après l'aboutissement de l'initiative en l'absence d'un contre-projet ;*

b. *dans les quinze mois après l'aboutissement de l'initiative en cas de contre-projet.*

⁴ *Les décisions susmentionnées doivent être communiquées au comité d'initiative et affichées au pilier public.*

⁵ *Le vote du peuple intervient au plus tard dans les six mois suivant la décision finale du conseil général ou communal.*

⁶ *L'article 132 est applicable par analogie au scrutin communal lorsqu'un contre-projet est opposé à l'initiative.*

De plus :

Procédure applicable à une initiative conçue en termes généraux, ce qui est le cas, l'article 149 LEDP règle spécifiquement le traitement des initiatives conçues en termes généraux déposées au niveau communal.

Il convient dès lors de relever que la LEDP ne prévoit pas, dans le cadre du traitement d'une initiative conçue en termes généraux au niveau communal, la possibilité d'élaborer ou de soumettre un contre-projet.

Ainsi pour résumer :

La Municipalité présente le présent préavis :

³ *La décision du conseil général ou communal intervient au plus tard :*

a. dans les neuf mois après l'aboutissement de l'initiative en l'absence d'un contre-projet ;

La séance du Conseil communal du 3 novembre 2026 est celle et d'entente avec le bureau du Conseil pour la présentation du préavis sur l'initiative.

Il n'y a eu aucune volonté de la part de l'exécutif d'attendre la nouvelle commune sur ce dossier, ni sur le plan d'affectation Communal (PACom en septembre), ni sur le plan directeur régional des zones d'activités (PDRZA en décembre) qui occupent également vos autorités parmi tant d'autres.

Contrairement aux allégations qui nous sont dévolues, c'est bel et bien une surcharge de dossiers qui décide de la planification de l'agenda tant au niveau de l'exécutif que du législatif, mais les délais sont respectés.

4. RAPPEL DE LA DEMANDE DES INITIANTS

L'initiative « STOP Impôts déguisés » demande que le Règlement sur le stationnement privilégié des résidents et autres ayants droit sur la voie publique, approuvé par le Conseil communal en date du 11 octobre 2022, soit modifié pour intégrer le principe de la gratuité du stationnement pour les résidents avec domicile principal inscrit sur la Commune de L'Abbaye ainsi que pour les véhicules immatriculés au nom d'une entreprise qui a son siège sur la Commune, cela sur l'ensemble des places de parc publiques. Elle demande par ailleurs que la réglementation du stationnement sur le territoire communal prévoie une période de gratuité générale de 2 heures sur les places de stationnement payantes à courte durée, respectivement de 4 heures sur les places de stationnement dans les parkings décentralisés, afin de créer des zones de désengorgement.

5. ARGUMENTAIRE DES INITIANTS

Un règlement excessif et inadapté

Les dispositions du règlement de stationnement initié par la Municipalité vont bien au-delà de ce qui est nécessaire pour répondre aux problèmes de stationnement soulevés par les motions déposées par MM. Michel Jossevel et Pierre Golay. Elles ressemblent à s'y méprendre à un impôt déguisé, imposant des charges et des contraintes supplémentaires aux habitants et aux commerçants sans pour autant régler les tensions spécifiques liées au trafic pendulaire quotidien et au stationnement lors des rares périodes de forte fréquentation au village du Pont.

Une injustice sociale et économique

Le nouveau règlement impose des coûts et contraintes supplémentaires aux résidents et affecte particulièrement les ménages à faibles revenus, les locataires, les retraités et les personnes à mobilité réduite. De plus, il menace la survie des petits commerces et des artisans qui jouent un rôle crucial dans la vitalité et l'attractivité de notre commune.

Une technologique discriminatoire

Les horodateurs installés ne permettent pas le règlement monétaire du stationnement. L'introduction de QR codes et d'applications pour le stationnement complique la vie des aînés et des personnes peu familières avec les technologies numériques. Cette mesure exclut une partie importante de la population ainsi que des touristes étrangers.

Une différenciation de temps de parking

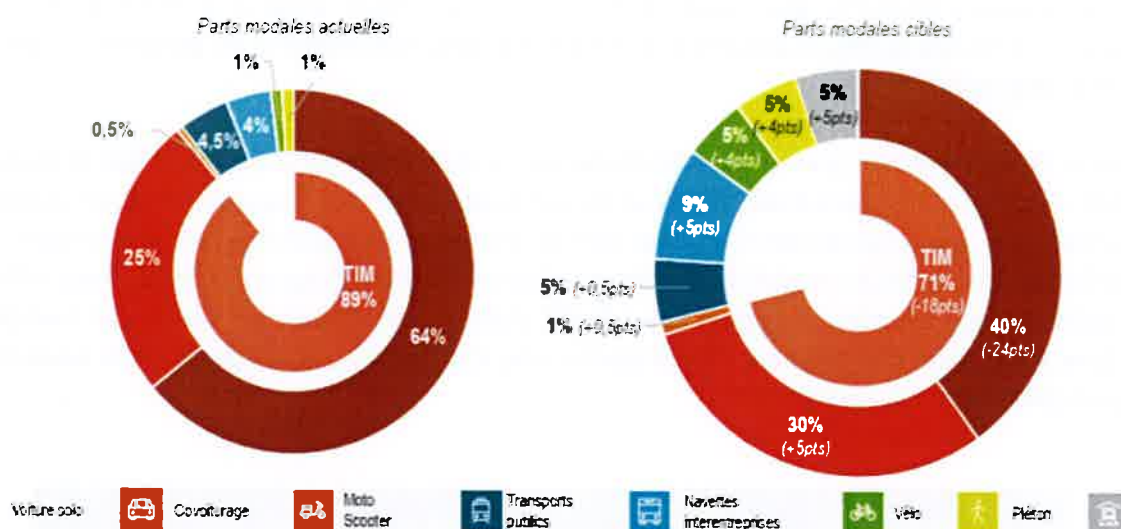
Afin de permettre une meilleure occupation des places de parking, il est nécessaire de soulager les parkings à forte affluence et d'inviter, par un temps de stationnement élargi, les personnes à pouvoir parquer leurs véhicules sur une durée plus conforme à la nature des activités pratiquées à la Vallée de Joux. Les visiteurs qui pratiquent entre autres, la marche, la promenade, la baignade et les activités lacustres ou simplement les personnes invitées par des Combiers, devraient pouvoir bénéficier d'une durée de stationnement de : Les deux premières heures gratuites sur les places de stationnement à courte durée et respectivement de 4 heures sur les places de stationnement dans les parkings décentrés.

6. ARGUMENTAIRE DE LA MUNICIPALITÉ

Une récente séance entre des représentants des trois Municipalités a démontré que chaque commune avait des particularités et spécificités différentes (industrielles, touristiques, agricoles, etc.) et qu'il sera difficile de traiter la mise en commun de ces derniers en gardant un seul règlement actuel.

Toutes les démarches ont été confiées à des entreprises spécialisées, contrôlées par la DGMR (Direction générale de la mobilité et des routes) et le Voyer, le règlement validé par les services juridiques de l'Etat et la tarification soumise et validée par Monsieur Prix de la Confédération (Surveillance des Prix).

Soyez néanmoins convaincus qu'avec ou sans motion, la problématique des parking payants aurait de toute manière été traitée. Les questions de mobilité sont une des problématiques sur lesquelles les trois communes de la Vallée travaillent activement. Contrairement à ce qui se dit, c'est cette principale problématique qui a amené cette solution et aucunement l'intention de remplir les caisses de la commune.



Les conclusions de l'étude de mobilité financée par les trois communes étaient les suivantes :

Action	Mesures
A Réseau	A. Optimisation du réseau routier
B Transports en commun	B1. Améliorer l'offre des transports en commun et navettes B2. Garantir un service de retour d'urgence B3. Participer à l'achat d'abonnements de navettes
C Mobilité douce	C1. Proposer un réseau cyclable continu et alternatif C2. Garantir la continuité des aménagements piétons C3. Aménager des zones à modération de vitesse C4. Subventionner l'achat de vélos C5. Donner une prime à la mobilité active
D Covoiturage	D1. Faciliter l'accès au stationnement pour les covoitureurs D2. Développer une plateforme de covoiturage commune à la Vallée
E Réduction des déplacements	E1. Développer et pérenniser le télétravail E2. Mettre à disposition des espaces de coworking
F Contrainte voiture	F1. Tarifier le stationnement privé F2. Adapter la gestion du stationnement public

Nous n'allons pas refaire l'étude de mobilité, mais les points F1 et F2 sont ceux que nous tentons de mettre en application dans le cas qui nous concerne. Ceci fait également partie du plan de législature 2021-2027. Revenir en arrière serait totalement irresponsable et contre-productif et se ferait au détriment de la qualité de vie de la population. De plus, l'ensemble de ces points nécessitera des financements.

Nous sommes néanmoins contents de voir que le manque d'uniformité au niveau Vallée de Joux soit relevé, car ce sont pour une partie ceux qui défendaient l'autonomie des trois communes avant le 22 septembre 2022 qui le clame. Cet état de fait sera très bientôt rétabli et nous en sommes heureux.

L'étude s'est principalement appuyée sur les plans généraux d'affectation communal (environ + 1% de population à 15 ans) et le plan directeur régional des zones d'activités (environ + 3'900 places de travail à 15 ans). Il est donc urgent de prendre en considération les problèmes de mobilité.

Il n'a, à aucun moment, été question de générer un impôt déguisé comme il nous l'est reproché. Il faudra quelques années avant d'avoir amorti l'ensemble et de générer du bénéfice de manière substantielle.

Depuis de nombreuses années, la commune met à disposition gratuitement sur le domaine public des places de stationnement pour les véhicules à moteur. Depuis la mise en place des horodateurs, elles représentent environ 670 emplacements disparates sur le territoire. Ceci représente des surfaces importantes mises à disposition des usagers. De plus, nous offrons, en collaboration avec les villages, 8 lieux de WC publics ainsi que des poubelles et containers en libre accès nous contraignant l'été à ajouter une tournée du camion poubelle le lundi matin appelé joliment : "La touristique".



Image 1 : Etat journalier des poubelles sur les places de parc et ce ne sont pas que les touristes



Image 2 : Etat des WC publics

Les coûts relatifs à l'entretien ne sont pas négligeables. La Municipalité a mis en place une politique d'utilisateur payeur. Aujourd'hui, les coûts sont à la charge des contribuables communaux financés par les impôts et en partie par les villages.

Pour mener à bien ce projet la Municipalité s'est approchée de professionnels et des solutions retenues par les communes voisines qui ont déjà franchi le pas.



Image 3 : Utilisation des parcs le 18 mai dernier après la mise en service des horodateurs (période de canicule)

Dans les chiffres pour 2026 :

Résident	42
Macaron Public hors commune	28
Employé d'une Entreprise	42
Résident Limitée 2 heures	0
	112

La gratuité demandée pour les habitants concerne donc 42 personnes. Pour 37 personnes, parce qu'ils n'ont pas de places de parc avec leur logement et 5 pour des questions professionnelles dont trois municipaux, car nous n'avons pas réservé de places pour la commune.

Aussi, pour toutes ces raisons, la Municipalité a décidé de ne pas entrer en matière sur la gratuité pour les habitants.

L'évaluation de la gratuité du stationnement en termes de mobilité divise les urbanistes et les experts en transports. Si elle est populaire auprès des automobilistes, elle présente des avantages et des inconvénients majeurs pour la gestion de l'espace public et des flux de circulation.

Les avantages pour la mobilité

- **Diminution du trafic de transit (P+R) :** La gratuité ciblée des parkings-relais (P+R) en périphérie, comme cela se fait le week-end à Lausanne, incite les automobilistes à laisser leur véhicule pour utiliser les transports en commun, ce qui désengorge les centres-villes.

Les inconvénients pour la mobilité

- **Augmentation du « trafic de recherche » :** Lorsque les places sont gratuites, les conducteurs restent garés plus longtemps. Les places se libèrent moins vite, ce qui oblige les nouveaux arrivants à tourner en rond. Ce trafic de recherche peut représenter jusqu'à 30 % de la circulation, générant bouchons et pollution additionnelle.
- **Effet d'aspiration de la voiture :** La gratuité totale supprime l'incitation financière à utiliser les alternatives de mobilité douce (vélo, marche) ou les transports publics (train, bus), ce qui va à contre-courant des objectifs climatiques actuels de nombreux cantons et communes.
- **Le coût de l'infrastructure :** L'entretien d'une place de parc (marquage, déneigement, goudronnage) a un coût. Sans taxe de stationnement, ce coût est supporté par l'ensemble des contribuables de la commune, y compris ceux qui n'ont pas de voiture.

Le consensus actuel : la régulation par le temps

Pour concilier dynamisme économique et mobilité fluide, la tendance actuelle en Suisse n'est pas à la gratuité totale, mais à la gratuité de courte durée. Le système des zones bleues ou des premières minutes gratuites permet une rotation rapide des véhicules, garantissant que les clients trouvent toujours une place pour leurs achats rapides tout en décourageant les « voitures ventouses ».

Le paradoxe de l'espace public

Une voiture particulière reste stationnée en moyenne **95 % de son temps**. D'un point de vue de l'urbanisme et de la mobilité :

- Allouer de nombreuses places gratuites dans la rue revient à subventionner le stockage de biens privés sur de l'espace public qui pourrait être mieux utilisé (pistes cyclables, voies de bus, terrasses, espaces verts).
- De plus en plus de communes poussent donc les habitants à louer des places dans des parkings souterrains privés ou collectifs pour libérer la surface, quitte à rendre le stationnement de surface payant et dissuasif pour les villageois eux-mêmes.

Notre commune se voit accueillir des touristes, pendulaires, frontaliers, clients TRAVYS, AVJ Transports et CFF, etc., sans qu'aucune retombée pécuniaire ne lui soit restituée et que seuls les contribuables sont contraints d'assumer, comme :

- L'entretien de l'enrobé bitumineux, tout-venant, goudron à froid, etc. (durée de vie 15 ans)
- Le marquage et la signalisation
- L'éclairage (lampadaires & consommation)
- Le déblaiement et l'évacuation de la neige (pour un particulier environ CHF 300.-/an)
- Le nettoyage et désherbage
- Le littering
- L'infiltration des eaux de pluie et curage
- Les machines et le matériel d'entretien
- Le temps consacré par le personnel de la voirie
- Le contrôle et la surveillance exécuté par des ASP (Agents de sécurité publique)

Les taxes découlant de l'installation des horodateurs permettent de couvrir une partie des frais actuels, de financer également les nouveaux aménagements et de finaliser les places de parc sur notre territoire communal.

De plus, nous sommes convaincus que nous devons changer les habitudes des usagers et que les utilisateurs des places de stationnement participent aux frais par le paiement de taxes, raison pour laquelle nous vous présentons ce préavis.

7. CONCLUSIONS

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous invite, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillères communales et Conseillers communaux, de bien vouloir prendre les décisions suivantes :

Le Conseil communal de L'Abbaye

- Vu le préavis 07/2026 du 28 septembre 2026 de la Municipalité,
- Oui le rapport de la commission chargée de l'étude,
- Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

décide

- 1) De refuser l'initiative populaire « STOP IMPOTS DEGUISES »,

Le présent préavis a été adopté par la Municipalité, dans sa séance du 28 septembre 2026.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic



Christophe Bifrare



La Secrétaire



Sandra Leresche

Annexe : Rapport de mobilité à consulter sur www.labbaye.ch/2026/09/23/vallee-de-joux-etude-mobilite/

L'équité fiscale entre citoyens

La construction et l'entretien des routes et des places de parc en surface coûtent cher à une collectivité (goudronnage, déneigement en hiver, nettoyage). Si le stationnement est 100 % gratuit pour les habitants, ce coût est dilué dans les impôts généraux de la commune. Les habitants qui ne possèdent pas de véhicule ou leurs propres places de parc finissent par cofinancer indirectement l'infrastructure routière utilisée par leurs voisins automobilistes.

Aussi, nous n'irons pas plus loin dans le développement des arguments de la Municipalité. Nous sommes là pour répondre aux desiderata, ainsi qu'aux nécessités de la population et continuerons à œuvrer dans ce sens. Néanmoins, dans le cadre du plan de mobilité et de tous les experts qui nous ont accompagnés depuis 4 ans, tous prônent la solution mise en place.

Concernant la gratuité pour les habitants

La majorité des habitants ont des places de stationnement (qu'elles soient privées ou par voie de bail), des frais considérables ont dû être assumés, tels que l'acquisition du terrain, la stabilisation des sols (remblais, goudronnage, etc.), l'évacuation des eaux, et sont contraints régulièrement à assumer les frais courants y relatifs, à savoir par exemple, l'entretien et le déneigement.

Le coût d'aménagement d'une place de stationnement en souterrain dépend de plusieurs facteurs en lien avec le coût de l'ouvrage global du parking. Celui-ci peut varier en fonction de sa profondeur, des contraintes à prendre en considération, de sa localisation, etc.

Les chiffres communiqués par les entreprises actives dans la construction comme Losinger-Marazzi par exemple estime les coûts d'une place de stationnement en souterrain entre CHF 50'000.00 et CHF 80'000.00. Pour les places en surface, nous n'avons pas de chiffres avec des ordres de grandeur à communiquer faute de temps à disposition, mais nous supposons que nous pouvons diviser par 10 le prix. Les propriétaires de la commune facturent entre CHF 80.00 et CHF 140.00 par mois la place de parc à leurs locataires.

De plus, ces administrés susmentionnés paient les charges inhérentes à l'entretien du domaine public, par le biais de leurs impôts, alors qu'une petite partie des habitants n'ont pas de places de parc privées et garent leur véhicule sur le domaine public, sans participation pécuniaire et tous les frais précités.

Le 15 décembre 2022, des représentants de la Municipalité et de ValRégIEaux rencontraient des représentants de la Direction générale de l'environnement, division ressources en eau (DGE-eau), pour la demande de concession de pompage dans le puits du Pont se trouvant près du Parking des Glacières. La DGE-eau a informé qu'elle exigerait la sécurisation de la zone quant aux infiltrations d'eaux parasites de la route et du parking et que ces frais seraient à charge de la commune, pour un coût approximatif de CHF 700'000.00. Au vu du manque de place, ces travaux vont devoir être rapidement réalisés.

Le fait d'obliger le paiement du stationnement a déjà eu une incidence sur le comportement des automobilistes (également ceux de la commune) et usagers du domaine public. Le regroupement de personnes dans les véhicules, ainsi que l'utilisation des transports publics se font déjà ressentir tout comme diminuer le trafic dans la région, ce qui est demandé par une grande partie de nos habitants.

Bon nombre de véhicules d'habitants ont retrouvé le garage qui n'était pas utilisé en tant que tel tout comme les remorques, voitures sans plaques et matériel agricole ont aussi trouvé des solutions. La Rade du Pont offre des possibilités de parage à longueur de journée.

Municipalité : Christophe Bifrare, Patrick Berktold, Carole Harlé, Luc Berney, Claude Piazzini.

Délégué municipal : Christophe Bifrare, Claude Piazzini.

Membres de la Commission chargée de l'étude du préavis 07/2026 :

Rapporteur : Firmin Manouri

Membres : Sven Aubert

Roger Dayagbo

Heidi Grobet

Alexandra Ducommun

Suppléants : Steve Desarzens

Jean-Victor Bonny