

---

**Rapport de la commission du Conseil communal d'Yverdon-les-Bains  
chargée de l'examen du préavis PR14.02PR  
concernant**

**l'adoption du plan directeur localisé (PDL) « Gare-Lac »,**

---

Madame la Présidente  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

## **1. Introduction**

### **1.1. Préambule**

La commission nommée afin d'étudier le préavis 14.02 concernant le Plan Directeur Localisé (PDL) « Gare-Lac » était constituée de Mme Pierrette Roulet-Grin et de MM. Pierre Arnaboldi, Daniel Cochand remplaçant Mme Anne-Louise Gilliéron, Pascal Gafner remplaçant M. Didier Forestier, Yann Mamin, Vassilis Venizelos, Bart Wind remplaçant M. Walter Müller, et du soussigné, désigné premier membre et rapporteur de majorité. Cette commission s'est réunie à huit reprises, les 10 mars, 7 avril, 12 mai, 11 et 17 juin, 24 août, 25 septembre et 28 octobre 2014. Lors de la séance du 25 septembre, M. Vassilis Venizelos était remplacé par M. Sylvain Pittet. Les séances du 10 mars, 7 avril et 25 septembre se sont déroulées en présence de la Municipalité, représentée par Mme la Municipale Marianne Savary, ainsi que des représentants du Service de l'Urbanisme et des Bâtiments par l'entremise de son chef M. Markus Bärtschi et de ses collaborateurs Mme Charlotte Malignac et M. John Aubert, ce dernier pour les deux premières séances.

### **1.2. Déroulement des travaux**

Les travaux de commission se sont déroulés comme suit : les deux premières séances de commission ont été consacrées à la présentation du PDL Gare-Lac par la Ville. La seconde séance ayant abouti à la conclusion que certains éléments du PDL étaient amendables au même titre par exemple qu'un règlement communal, les quatre séances de commission suivantes ont été consacrées à l'examen du PDL et au traitement des amendements proposés. L'ensemble des propositions de modifications faites par la commission, qu'elles aient été acceptées par cette dernière ou non, a été ensuite transmis à la Municipalité afin que cette dernière puisse préavisier sur ces derniers et notamment sur l'impact que les amendements étaient susceptibles d'avoir sur l'acceptation du PDL par les services cantonaux concernés. Ce retour de la Municipalité a fait l'objet de la septième séance ; enfin, la huitième séance a été consacrée aux votations finales sur le PDL et le préavis.

### **1.3. Rapports de majorité et de minorité**

Les travaux de la commission débouchent sur la constitution de deux rapports. Le rapport de majorité est signé de six des huit membres de la commission : MM. Pierre Arnaboldi, Pascal Gafner, Yann Mamin, Vassilis Venizelos, Bart Wind et le soussigné, rapporteur de majorité. Le rapport de minorité est établi par Mme la rapportrice de minorité Pierrette Roulet-Grin, et cosigné par M. Daniel Cochand.

### **1.4. Portée des travaux de la commission**

Après consultation avec les services municipaux et cantonaux concernés, il a été établi que la commission pouvait travailler tant sur le préavis municipal 14.02 que sur le PDL Gare-Lac lui-même. En particulier, il a été établi que les éléments intitulés « objectifs – principes – mesures » étaient amendables au même titre que le seraient les articles d'un règlement communal. Pour cette raison, le document intitulé « Yverdon-les-Bains – Plan Directeur Localisé Gare-Lac (version résumée) – objectifs-principes-mesures » est joint à ce rapport. Les indications de page contenues ci-après font référence à ce document.

## **2. Le Plan Directeur Localisé Gare-Lac**

### **2.1. Vision de la Municipalité**

Fondamentalement, la Municipalité a pour vision de permettre la croissance de notre ville vers le lac, en profitant de la reconversion de nombreuses surfaces précédemment dévolues à l'industrie dans le secteur situé entre les voies de chemin de fer et le lac de Neuchâtel.

Cette volonté découle en partie du fait que la ville est en forte croissance et qu'il est donc souhaitable de mettre à disposition de nouvelles surfaces dévolues aux fonctions résidentielles et d'activités, et en partie de la volonté de reconquérir des espaces précédemment dévolus à l'industrie, et sous-utilisés depuis la fin des années 1970. Ces terrains, enfin, séparent le cœur de la ville d'Yverdon-les-Bains de son lac, et créent de ce fait une coupure dans le territoire, que le projet permet de recoudre.

L'idée-force de cette planification consiste en la création de la « ville nouvelle », en fait un écoquartier urbain nouveau de grande ampleur, puisque comptant à terme 5000 habitants et emplois, dans un rapport de 75% à 25%, soit 3750 habitants – 1600 à 1800 ménages – et 1250 emplois. Cet écoquartier est situé au contact direct de la gare CFF et donc de la ligne de chemin de fer, entre cette dernière et l'Avenue des Sports et entre la Thièle et Clendy ; la gare CFF tient par ailleurs un rôle essentiel dans la planification du PDL puisqu'elle sera une des portes d'entrée dans le futur quartier. La partie située au nord de l'Avenue des Sports reste, elle, dévolue aux sports et loisirs. L'écoquartier serait relié au reste de la ville via l'Avenue des Sports, qui en constituera l'axe majeur, ainsi que via la rue de l'Ancienne-Douane et la rue de l'Industrie comme liens transversaux avec le centre-ville. L'axe de la rue de l'Ancien-Stand est lui dévolu en principe à la mobilité douce, avec un accès renforcé entre la Gare CFF et le nouveau quartier par le biais d'une passerelle, voire d'un bâtiment multifonctionnel à travers les voies.

Entre les voies et l'axe avenue des Sports-Hippodrome, l'ensemble des surfaces est concerné par l'écoquartier, à l'exception du centre St-Roch, de l'hôpital psychiatrique, des ateliers CFF et des anciens arsenaux, ces derniers faisant l'objet d'une planification séparée. Les bâtiments et réalisations situées au nord de l'axe sports-hippodrome ne sont pas affectés par la planification en cours pour autant que leur volume ne soit pas concerné.

L'écoquartier est structuré en îlots, qui ont pour but de garantir une densité urbaine suffisante tout en donnant un aspect homogène à l'ensemble. La typologie du quartier se veut clairement urbaine, avec des rez-de-chaussée dévolus aux commerces et aux services, l'habitat et les bureaux se répartissant dans les étages. Les bâtiments imaginés sont de deux sortes : des unités à six étages au front de l'avenue des sports, à quatre étages partout ailleurs.

Le quartier étant situé à proximité immédiate de la gare ainsi que du centre-ville dont il constitue l'extension vers le lac, le pari est fait qu'une grande partie des usagers du quartier se déplaceront en mobilité douce et/ou en transports publics. La dotation de l'écoquartier en places de parc privées se ressent de ce parti-pris : il est en effet prévu d'équiper le quartier d'un nombre allant de 860 à 1400 places pour les 1600 à 1800 ménages qui s'établiront dans le nouveau quartier, ainsi que de 350 places pour les 1250 emplois prévus. Cette estimation est toutefois complétée par une offre assez importante en parking public à destination des pendulaires, dans le secteur de l'hippodrome. Le stationnement vélos est estimé à 2500 cases.

### **2.2. Priorisation des projets**

Outre Gare-Lac, la ville compte d'autres secteurs stratégiques sur lesquels des planifications sont en cours : outre la Place d'Armes, on peut citer Coteau-Ouest, les Parties, ou l'ancienne parcelle « Flexcell » sise au carrefour Avenue de Grandson – Route de Ste-Croix. La planification de ces différentes unités est évidemment interconnectée – par exemple, la création du quartier Gare-Lac implique le déménagement du dépôt de Car Postal, qu'il faut ensuite placer, soit aux Parties, soit sur le site « Flexcell ».

L'adoption de la nouvelle LAT par le peuple a entre autres pour effet de geler les projets en cours qui impliquent des passages en zone à bâtir, pour une durée inconnue, mais estimée de 3 à 5 ans, conditionnée à l'acceptation par les services fédéraux de la révision du Plan Directeur Cantonal Vaudois. Ce gel concerne, à Yverdon-les-Bains, Coteau-Ouest et les Parties. Dès lors, ces secteurs ne pourront en principe pas être développés à court terme, même si leur planification peut avancer sans autres. Le secteur Gare-Lac, ainsi

que la parcelle sise en Verdun (dite «parcelle Flexcell») ne sont pas concernés par ce gel, étant déjà actuellement en zone constructible.

### **3. Questions légales**

#### **3.1. Portée du Plan Directeur Localisé (PDL)**

En droit, il n'est pas obligatoire de passer par un PDL pour lancer une démarche de planification, par exemple directement via les Plans de Quartier (PQ) et des plans partiels d'affectation (PPA). Le secteur étant stratégique, et intéressant au plan cantonal dans la politique des pôles de développement, il semble clair que le Canton n'aurait pas accepté une planification qui se passe de PDL.

Pour l'essentiel, un PDL est un document d'intention qui décrit les intentions de la Ville concernant l'aménagement d'un secteur donné. Il s'agit donc d'un document qui traduit des principes d'aménagement et qui en donne les grandes lignes. Toutefois, il n'a pas de portée strictement obligatoire : il ne donne aucune prescription contraignante qui puisse s'appliquer directement aux propriétaires fonciers. Ces prescriptions sont en effet contenues dans d'autres planifications, comme notamment le PQ et le PPA. Le caractère directif du PDL s'applique en fait prioritairement aux PQ et PPA qui en seront dérivés, et qui doivent, dans l'esprit du législateur, respecter les principes contenus dans le PDL. Toutefois, au cas par cas, des PQ ou des PPA contenant des déviations importantes par rapport au PDL sont parfaitement admissibles. Les directions contenues dans un PDL doivent en principe être suivies, en premier lieu par la Ville par le biais des PQ et des PPA qu'elle met en place, mais l'application des lignes directrices du PDL peut se faire d'une manière souple. En définitive, le PDL n'est vraiment contraignant que pour les services de la Ville, et il l'est à l'intérieur de limites qui peuvent être largement extensibles.

Le PDL n'a aucune conséquence directe sur les parcelles du périmètre : pas de changements d'affectation, pas de contraintes nouvelles, etc...

#### **3.2. Adoption du PDL**

Lorsqu'il adopte le PDL, le Conseil communal adopte les objectifs, principes et mesures des chapitres suivants : « Mixité fonctionnelle et sociale », « Espaces constructibles », « Espaces libres publics et privés », « Mobilité », « Energie et climat urbain », et « Environnement ».

Le refus du PDL par le Conseil Communal entraînerait la suspension de toute démarche de planification dans le secteur. La planification devrait être reprise à zéro.

#### **3.3. Amendements au PDL**

L'ensemble des avis de droit pris suite aux questions de la commission convergent vers le fait que les éléments cités au point 3.2. sont amendables par la commission, et par extension par le Conseil communal. Toutefois, comme le PDL a été examiné et avalisé en l'état par les services cantonaux concernés, en premier lieu desquels le SDT (Service du Développement Territorial), en droit, tout amendement au PDL tel que présenté implique un possible réexamen du PDL par ces services cantonaux, qui pourrait aboutir (toujours en droit) à son refus. Toutefois, la pratique effective pourrait être plus souple. En particulier, certains amendements pourraient être admis d'office, sans provoquer le réexamen.

#### **3.4. Statut des normes VSS**

Les normes VSS concernant le dimensionnement de l'offre en places de parc sont reconnues comme référence officielle par une série de législations fédérales : Loi sur la protection de l'environnement, ordonnance sur la protection de l'air, ordonnance sur la protection contre le bruit, ou la législation sur les transports. Elles sont également utilisées comme référence dans le règlement d'application de la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (RLATC) du Canton de Vaud.

Ceci étant, si les normes VSS sont reconnues comme référence par le droit, elles ne sont pas le droit lui-même ; en particulier, ces normes évoluent dans le temps, en fonction de l'avancée des savoirs et des pratiques, et ce sans avoir à passer par un processus législatif.

Il découle de ce qui précède qu'il est théoriquement possible de s'écarter des normes VSS, mais en prenant le risque qu'un tel écart soit considéré comme une violation des lois précitées par l'autorité de surveillance. En matière de stationnement, la norme implique une fourchette de valeurs ; la marge de négociation et d'appréciation se situe dans cette fourchette.

## 4. Questions

### 4.1. Questions générales

**Part du foncier communal dans l'ensemble** : La commune possède 49'267 m<sup>2</sup> de terrain dans le périmètre du PDL, soit 40% du total. Sa part est extrêmement élevée dans le secteur actuellement occupé par les dépôts de véhicules de Car Postal, le SEY et le STE ; elle possède environ la moitié des terrains situés entre la rue de l'Industrie et le Buron ; sa part est beaucoup plus faible ailleurs dans le périmètre.

**Déménagement des services et des dépôts aux Parties (ou ailleurs)** : la raison principale de la volonté de la ville de déménager ces infrastructures est le fait que les terrains sur lesquels elles se trouvent sont stratégiques et que leur usage actuel ne traduit absolument pas leur potentiel. Il s'agit donc d'y localiser des activités et des fonctions plus à même de profiter du potentiel de la localisation choisie.

**Déménagement du stade de l'USY et cohérence de la zone sportive** : on ne prévoit pas pour l'instant de déménager, même à terme, la patinoire et la piscine. La question se pose pour le stade de l'USY, qui arrive gentiment en fin de vie, et dont le terrain, en droit de superficie, devrait peut-être être dépollué. Mais il n'y a aucune urgence et la question, en l'état de nos connaissances, reste actuellement ouverte.

### 4.2. Éléments découlant de la lecture du document « Plan Directeur Localisé Gare-Lac » : précisions et réponses aux questions de la commission.

**p. 4, mixité fonctionnelle et sociale** : en terme de densité, une partie de la commission estime qu'on aurait pu être plus ambitieux en terme de CUS, en plaçant par exemple un CUS plancher plutôt qu'un CUS plafond ; la ville répond que la base légale LATC ne permet pas l'application d'un CUS plancher.

**p. 13, Les installations publiques, la STEP (P4)** : une partie de la commission estime que la question du déménagement de la STEP devrait être posée.

**p. 16, Espace paysager : le Cœur d'îlot** : la commission regrette l'absence d'un processus participatif ; la ville rétorque qu'il n'y a actuellement pas d'habitants à faire participer.

**Idem** : la question des cœurs d'îlots en relation avec les jeux d'enfants, bruyants, se pose. La commission pense qu'il faudrait, en toute analyse, la création de places et d'espaces de jeux et de détente non seulement pour les jeunes enfants, mais aussi pour les préadolescents, écoliers de 9 à 12 ans. Le problème est reconnu difficile, comme on a pu s'en rendre compte dans le cadre de la planification du Parc Piguët. Toutefois, on ne peut se contenter de dire que les enfants n'ont qu'à traverser l'avenue des Sports pour aller se défouler dans la zone de sports, loisirs et détente.

**p. 18, Espace paysager : le Pré (P5/plage)** : la commission s'inquiète du sort réservé au secteur du stade de l'USY, actuellement sur un droit de superficie, et du restaurant le Ranch. La ville répond que le plan n'est aucunement contraignant en ce qui concerne le sort des bâtiments existants, même s'ils ne sont pas conformes à la planification du PDL. En outre, la question de l'ensemble du secteur du Port est ouverte, en relation avec une éventuelle reconstruction du Port des Iris, qui constitue le débouché naturel de l'axe majeur Gare-Lac le long du canal oriental.

**p. 22, Espace rue : Industrie-Sports-Arsenal** : en ce qui concerne la modération de trafic à l'avenue des Sports, considérée comme axe de desserte principal du futur écoquartier, la commission se partage à parts à peu près égales entre ceux qui considèrent que la modération de trafic prévue est trop intrusive, et ceux qui considèrent au contraire qu'elle ne l'est pas assez.

**Idem** : la commission se pose des questions concernant les passages sous-voies de la rue de l'Industrie, dont la reconstruction est financée à 35% par la Confédération, mais qui ne comportera probablement pas de

piste cyclable, en raison de la proximité immédiate d'avec celle du Buron. Elle s'interroge également au sujet du passage sous-voie, actuellement condamné, de la Rue St-Roch.

**p. 23, Espace MD : promenade des Sports** : la commission apprend que les gradins de l'ancien hippodrome font l'objet d'un projet d'installation de petites salles de cinéma dans les gradins. Elle prend également connaissance du fait que l'ensemble du secteur de la rue de l'Hippodrome fera l'objet d'un retraitement.

**p. 27, Espace de l'eau : la Thièle** : la commission note que le réaménagement de la Thièle implique la reconstruction du Port des Iris.

**p. 32, Transports individuels motorisés (TIM)** : la Ville confirme à la commission que l'acceptation du PDL n'implique pas l'acceptation du principe des boucles (petite boucle/grande boucle) pour la traversée du centre.

**p. 33, Stationnement** : la commission discute du stationnement. La ville confirme qu'elle privilégie l'application de la fourchette basse de la norme VSS en ce qui concerne le dimensionnement des places de parc privées dans le cadre du quartier, le cas des places publiques étant réservé.

**p. 34, Energie et Climat urbain** : la ville confirme que le chauffage à distance est prévu, notamment par la possibilité de récupération de la chaleur produite par la STEP.

## 5. Amendements proposés

Suite à la détermination par les instances concernées que le Conseil communal était en droit d'amender le PDL (voir ci-dessus point 3.3.), la commission a examiné un grand nombre d'amendements. L'ensemble des amendements proposés à la commission sont inclus ci-dessous, indépendamment de leur acceptation ou non par la commission.

Pour chacun des amendements, il est mentionné également l'appréciation de la Municipalité quant à l'acceptabilité du PDL ainsi amendé sans réexamen de ce dernier de la part des services cantonaux concernés.

### 5.1. Amendement 1 :

**p. 4 : Mixité fonctionnelle et sociale, Mesures d'aménagement, 4<sup>ème</sup> point. (remplace point actuel)**

**« En matière de logements d'utilité publique (logements protégés, logements étudiants, logements à loyer abordable et logements subventionnés), atteindre un taux de 30% sur les terrains privés, et 50% sur les terrains publics. »**

Les initiants de cet amendement font part de leur souci de coordonner l'avancée du quartier Gare-Lac avec la mise à disposition la plus large possible de logements abordables pour toutes les couches de la population yverdonnoise.

Appréciation de la Municipalité : L'amendement est un amendement de fond – mais qui ne constitue pas un point d'achoppement avec le SDT.

➤ Amendement **adopté** à l'unanimité.

### 5.2. Amendement 2 :

**p. 6 : Patrimoine archéologique et bâti, Principes d'aménagement, 3<sup>ème</sup> point (nouveau) :**

**« Valoriser le patrimoine archéologique mis au jour. »**

Les initiants de cet amendement arguent qu'il faut profiter de l'occasion en termes de valorisation (visibilité) du patrimoine mis au jour et au vu de la valeur des sites concernés, classés au patrimoine mondial de l'UNESCO pour certains d'entre eux.

Appréciation de la Municipalité : L'amendement ne pose pas de problème au regard du SDT.

➤ Amendement **adopté** à l'unanimité.

### 5.3. Amendement 3 :

#### ***p. 8 : Le quartier gare (Gare CFF)***

##### ***Suppression de la fiche***

Selon les initiants de l'amendement, le périmètre de la gare ne devrait pas être traité dans le PDL Gare-Lac, mais dans une planification touchant la Place d'Armes et/ou le centre-ville.

Appréciation de la Municipalité : l'amendement provoque un réexamen du SDT car modification du périmètre.

- Amendement **refusé** à six voix contre deux.

### 5.4. Amendement 4 :

#### ***p. 8 : Le quartier gare (Gare CFF), Principes d'aménagement, 5<sup>ème</sup> point (remplace point actuel).***

##### ***« Relier le quai 1 CFF au canal oriental »***

Les initiants de cet amendement invoquent comme raison pour celui-ci une opposition de principe à la promenade du Canal Oriental.

Appréciation de la Municipalité : L'amendement ne pose pas de problème au regard du SDT.

- Amendement **refusé** par cinq voix contre deux et une abstention

### 5.5. Amendement 5 :

#### ***p. 8 : Le quartier gare (Gare CFF), Principes d'aménagement, 7<sup>ème</sup> point (nouveau)***

##### ***« Coordonner la valorisation du quartier gare avec celle de la Place d'Armes et de l'interface de transports publics de la Place de la Gare. »***

Les initiants de cet amendement le proposent en réponse à la crainte exprimée par une partie de la commission que le secteur de la gare soit découplé de la planification générale de la Place de la gare et de la Place d'Armes.

Appréciation de la Municipalité : L'amendement ne pose pas de problème au regard du SDT.

- Amendement **adopté** par sept voix contre une.

### 5.6. Amendement 6 :

#### ***p. 10 : Le nouveau port***

##### ***Suppression de l'ensemble de la fiche***

Les initiants de cet amendement arguent de leurs doutes majeurs quant à l'opportunité de développer le Port des Iris tel qu'illustré.

Appréciation de la Municipalité : l'amendement a un impact pour l'instant inconnu en regard du SDT – il pourrait, ou ne pourrait pas, provoquer un réexamen. Le port des Iris participe de l'identité du quartier actuel – son maintien est indispensable. Toutefois son dimensionnement est très exagéré sur l'illustration.

- Amendement **refusé** par quatre voix contre trois et une abstention.

### 5.7. Amendement 7 :

#### ***p. 10 : Le nouveau port, Objectifs, 4<sup>ème</sup> point***

##### ***Suppression du point***

Les initiants de cet amendement proposent de maintenir le débarcadère dans le canal de la Thièle et de ne pas planifier le débarcadère dans le périmètre du futur port des Iris.

Appréciation de la Municipalité : L'amendement ne pose pas de problème au regard du SDT.

➤ Amendement **adopté** par trois voix contre deux et trois abstentions.

#### **5.8. Amendement 8 :**

***p. 10 : Le nouveau port, principes d'aménagement, 6<sup>ème</sup> point (remplace point actuel)***

***« Etudier la relocalisation du débarcadère »***

Les initiants estiment qu'il faut laisser la question de la localisation du débarcadère la plus ouverte possible.

Appréciation de la Municipalité : L'amendement ne pose pas de problème au regard du SDT.

➤ Amendement **adopté** à l'unanimité.

#### **5.9. Amendement 9 :**

***p. 17 : Espace paysager : le parc (p1 à p4), mesures d'aménagement, 4<sup>ème</sup> point (nouveau)***

***« Intégrer des espaces publics permettant des activités sportives extérieures. »***

Les initiants de cet amendement partent du principe qu'alors que le sort du stade de l'USY reste en suspens, le secteur Gare-lac va voir arriver prochainement un collège de grandes dimensions. Dans cet esprit, il s'agit pour les initiants de garantir la présence d'infrastructures sportives pouvant notamment être utilisées par les écoles, mais également par le public.

Appréciation de la Municipalité : L'amendement ne pose pas de problème au regard du SDT.

➤ Amendement **adopté** à l'unanimité.

#### **5.10. Amendement 10 :**

***p. 25 : Espace Mobilité Douce : Promenade du canal oriental***

***Suppression de la fiche***

Les initiants de cet amendement s'opposent par principe à l'idée d'interdire à la circulation motorisée la rue de l'Ancien-stand, et interprètent cette fiche du PDL comme une indication du caractère inéluctable d'une telle mesure. La majorité de la commission interprète le point 2 des principes d'aménagement comme l'expression du fait que le statut de la rue de l'Ancien-stand en termes d'ouverture au trafic n'est pas réglé.

Appréciation de la Municipalité : L'amendement ne pose pas de problème au regard du SDT.

➤ Amendement **refusé** par quatre voix contre deux et deux abstentions.

#### **5.11. Amendement 11 :**

***p. 25 : Espace Mobilité Douce : Promenade du canal oriental, Principes d'aménagement, 2<sup>ème</sup> point***

***Suppression du point***

Les initiants demandent la suppression du point 2 « Allier écologie, sécurité et urbanité » en arguant du fait que cette formulation implique la fermeture au trafic de la rue de l'ancien-stand, mentionnée dans le texte explicatif du PDL sous ce point.

Appréciation de la Municipalité : L'amendement ne pose pas de problème au regard du SDT.

➤ Amendement **refusé** par quatre voix contre quatre, voix prépondérante du premier membre.

## 5.12. Amendement 12 :

### **p. 32 : Transports individuels motorisés (TIM)**

#### **Suppression de la fiche**

Les initiants de cet amendement s'opposent aux mesures de modération de trafic mentionnées par la fiche.

Appréciation de la Municipalité : L'amendement est impossible au regard du SDT et provoquera la mise en place d'une réécriture du chapitre concerné – il doit être présenté au SDT. Supprimer la fiche torpille de fait le PDL.

➤ Amendement **refusé** par cinq voix contre trois.

## 5.13. Amendement 13 :

### **p. 33 : Stationnement, Principes d'aménagement, 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup> points (remplacent points actuels)**

**« 1<sup>er</sup> point : Pour les logements, les normes VSS sont appliquées sans restriction d'emblée**

**2<sup>ème</sup> point : Pour les activités, les normes VSS sont appliquées sans restriction d'emblée »**

Les initiants de cet amendement portant sur deux points refusent l'idée proposée dans le PDL de limiter le nombre de places de parc du quartier au-delà de ce que les normes VSS prévoient de manière générique.

Appréciation de la Municipalité : A strictement parler, rien n'empêche l'application de la norme VSS sans restriction. Il s'agit là toutefois d'une question de fond, et une telle application donnerait 800 places de plus, qu'il faut prévoir dans le projet. C'est donc un changement profond de la philosophie du PDL. La norme VSS fait par ailleurs l'objet d'interprétations diverses : fixes, minimales, maximales.

➤ Amendement **refusé** par quatre voix contre quatre et voix prépondérante du premier membre.

## 6. Appréciation générale

Au-delà des points détaillés dans le cadre de la discussion des propositions d'amendements, le débat s'est avant tout cristallisé sur la portée légale d'un Plan Directeur Localisé. La majorité de la commission considère que le Plan Directeur Localisé est un outil directeur qui ne contient pas de norme obligatoire vis-à-vis des propriétaires des parcelles englobées dans le PDL. Le PDL constitue une planification directrice : il indique la forme générale que doit prendre le développement du périmètre concerné, mais cette indication reste du domaine des principes et l'application subséquente de ces principes peut différer considérablement de l'image directrice qu'en avait l'autorité au départ. Pour avoir force obligatoire, toute mesure devra être incluse dans un document de planification : Plan de Quartier, ou Plan Partiel d'Affectation, qui font d'une part l'objet de négociations entre les autorités et les parties prenantes des secteurs concernés, et d'autre part d'un débat politique propre puisque ces PQ et PPA sont soumis à notre Conseil.

Dès lors, l'enjeu principal de ce préavis est de valider la stratégie de la Ville qui consiste à prévoir et favoriser le développement d'un nouveau quartier yverdonnois qui comptera à terme entre trois à quatre mille habitants, et plus d'un millier d'emplois, dans le secteur Gare-Lac, entre les voies ferrées et le lac, entre la Thièle et le Buron. La question qui se pose à notre Conseil est *in fine* très simple : voulons-nous, oui ou non, d'une telle addition à notre Ville ? Voulons-nous d'un quartier d'habitation et d'activités à cet endroit, à un jet de pierre d'une gare d'importance régionale, qui nous relie à Lausanne en 22 minutes et à Genève en 45 minutes ? Voulons-nous assumer notre rôle de ville-centre, capitale régionale, et prendre part au développement de notre région d'une manière qui nous apparaît comme étant la plus respectueuse possible de l'environnement et de la protection des sols, en accueillant en ville des milliers d'habitants qui sans cela devront aller se loger ailleurs, et il y a fort à parier, plus loin et de manière moins durable ?

A cette question, et bien que sur de nombreux points ses membres puissent diverger d'opinion, la majorité de la commission a répondu « oui », un « oui » quelque soit le sort qui sera réservé aux différents amendements que proposera soit la majorité de la commission, soit la minorité, soit le Conseil communal lui-même. Aux yeux de la majorité de la commission, les enjeux du développement de ce nouveau quartier

sont bien plus importants que les divergences ayant pu se faire jour sur tel ou tel point du PDL Gare-Lac. Ce qui compte aux yeux de la majorité de la commission, c'est de lancer le processus qui permettra d'avancer sur ce dossier, et cela, sans délai.

## 7. Conclusions

La majorité de la commission propose donc au Conseil communal :

Premièrement, d'amender le PDL Gare-Lac comme suit, sur la base du document «Plan Directeur Localisé Gare-Lac (version résumée) Objectifs-Principes-Mesures» :

- *p. 4 : Mixité fonctionnelle et sociale, Mesures d'aménagement, 4<sup>ème</sup> point. (remplace point actuel) : « En matière de logements d'utilité publique (logements protégés, logements étudiants, logements à loyer abordable et logements subventionnés), atteindre un taux de 30% sur les terrains privés, et 50% sur les terrains publics. »*
- *p. 6 : Patrimoine archéologique et bâti, Principes d'aménagement, 3<sup>ème</sup> point (nouveau) : « Valoriser le patrimoine archéologique mis au jour. »*
- *p. 8 : Le quartier gare (Gare CFF), Principes d'aménagement, 7<sup>ème</sup> point (nouveau) : « Coordonner la valorisation du quartier gare avec celle de la Place d'Armes et de l'interface de transports publics de la Place de la Gare. »*
- *p. 10 : Le nouveau port, Objectifs, 4<sup>ème</sup> point (débarcadère) : Suppression du point.*
- *p. 10 : Le nouveau port, Principes d'aménagement, 6<sup>ème</sup> point (remplace point actuel) : « Etudier la relocalisation du débarcadère. »*
- *p. 17 : Espace paysager : le parc (p1 à p4), Mesures d'aménagement, 4<sup>ème</sup> point (nouveau) : « Intégrer des espaces publics permettant des activités sportives extérieures. »*

Deuxièmement, quelque soit le sort réservé aux différentes propositions d'amendement faites, partant du principe que le PDL est un document de portée générale, qui ne contient pas d'injonction obligatoire et définitive, mais qui indique la direction du développement futur de notre ville, et la volonté de cette dernière de voir se développer un quartier de plusieurs milliers d'habitants et d'emplois dans le secteur Gare-Lac, la Commission vous propose majoritairement, par six voix contre aucune et deux abstentions d'adopter l'unique article du préavis PR14.02PR ainsi que le préavis lui-même.

Pour la majorité de la commission :

Pierre Dessemontet, premier membre

