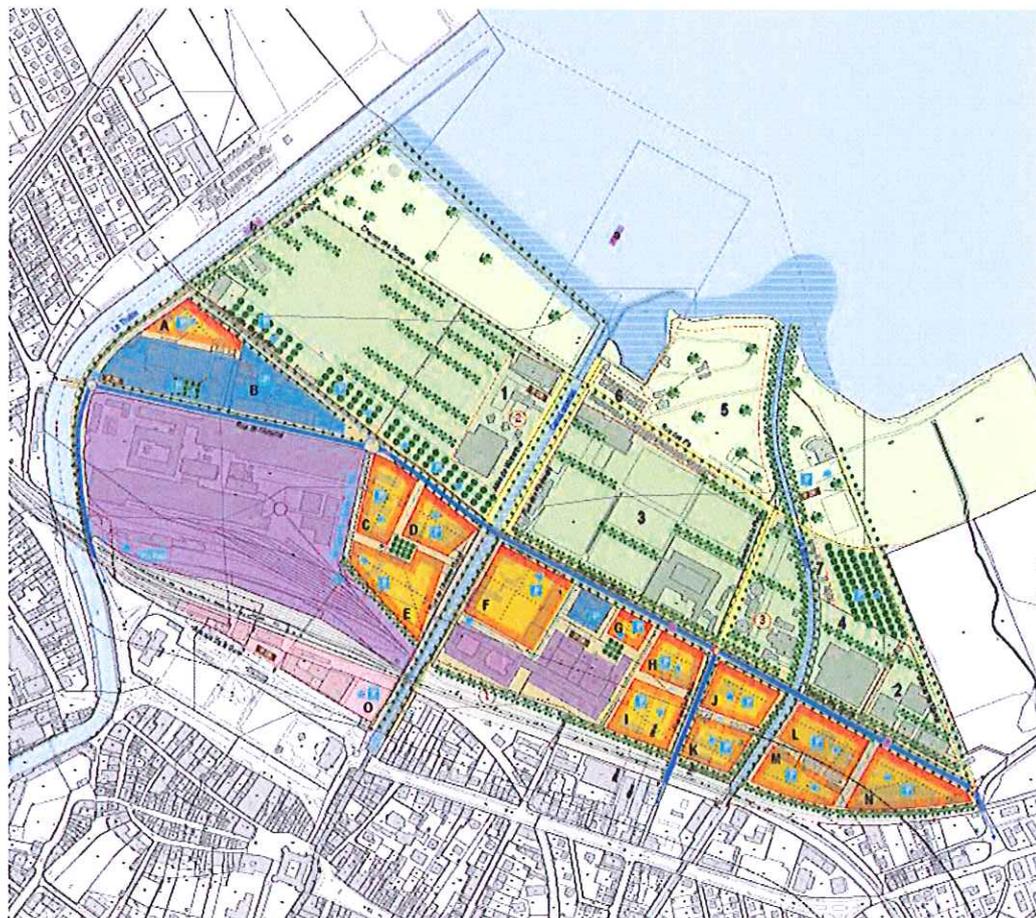


RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS
concernant
l'adoption du plan directeur localisé (PDL) « Gare-Lac »,



A.	QU'EST QU'UN PLAN DIRECTEUR LOCALISÉ (PDL) ?	3
B.	LE QUARTIER « GARE LAC »	4
1.	UN PROJET EN STRATES	
2.	LA MOBILITÉ	
3.	QUALITÉ ARCHITECTURALE ET DÉVELOPPEMENT DURABLE	
4.	POUR CONCLURE	
C.	LA CONSULTATION PUBLIQUE	10
1.	RÉUNION PUBLIQUE	
2.	« GARE-LAC » DANS LA PRESSE	
3.	BILAN DES OBSERVATIONS	
D.	CALENDRIER PRÉVISIONNEL	14

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

La Municipalité et le canton ont identifié l'espace situé entre la gare CFF et le lac comme l'un des secteurs stratégiques pour développer un projet urbain d'envergure à Yverdon-les-Bains. « Gare-Lac » est confirmé par le projet d'agglomération 2^{ème} génération comme l'un des 3 pôles de développement yverdonnois avec le Parc Scientifique et Technologique et le secteur Chamard-Châtelard. Un cofinancement fédéral à hauteur de 35% a été acquis pour la réalisation de certaines mesures du projet d'agglomération dans le PDL. Le canton, par le biais du groupe opérationnel des pôles (GOP), a cofinancé les études du PDL. En effet, « Gare-Lac » figure au plan directeur cantonal (PDCn) comme pôle cantonal de développement. Le PDCn incite à densifier les espaces proches des gares.

« Gare-Lac » est un secteur stratégique pour Yverdon-les-Bains, en raison de ses terrains disponibles à la fois proches de la gare, du centre-ville et du lac. La Municipalité souhaite le reconvertir en y créant un nouveau quartier pour près de 3'800 habitants et 1'200 emplois, soit une proportion de 75% de logements et de 25% d'activités, tout en préservant et en développant des espaces récréatifs au bord de l'eau. « Gare-Lac » s'inscrit aussi dans la continuité des projets de réaménagement de la Place d'Armes et de la reconfiguration du front de la gare. La réalisation de ces projets majeurs étendra le centre-ville vers la place d'Armes et favorisera une continuité urbaine jusqu'au lac.

La ville a organisé un concours d'urbanisme qui s'est déroulé de septembre 2006 à juin 2007. Un concept général d'aménagement a été retenu. Il a servi de base à l'élaboration du PDL en 2009-2010. Avant sa présentation à la population, le PDL a fait l'objet de deux examens préalables par les services de l'état jusqu'en 2012. La consultation publique du PDL s'est déroulée du 24 août au 22 septembre 2013.

Ce projet complexe, fruit d'une longue procédure, est majeur pour la dynamique de notre ville. Le caractère économique du projet n'est pas négligeable en permettant la construction d'environ 250'000 m² de plancher de logements et d'activités à deux pas de la gare.

La municipalité est convaincue que « Gare-Lac » sera un quartier de référence pour Yverdon-les-Bains. Par ses choix architecturaux, ses aménagements urbains, la proximité des services et des loisirs, son caractère durable et écologique, il garantira une qualité de vie optimale à ses futurs usagers et résidents. A proximité immédiate de la gare CFF, il accordera une place importante à la mobilité douce. Véritable colonne vertébrale du nouveau quartier et principale liaison avec le centre-ville, l'axe du canal Oriental sera entièrement réaménagé.

Finalement, ce quartier est une formidable opportunité pour Yverdon-les-Bains. Il marquera profondément l'identité de la ville. Il est donc proposé au Conseil communal d'adopter le PDL « Gare-Lac ».

A. QU'EST-CE QU'UN PLAN DIRECTEUR LOCALISÉ (PDL) ?

Un PDL est la première étape d'un projet d'urbanisme à grande échelle. Il fixe les principes directeurs, mais n'affecte pas le sol. Il précise les dispositions d'ensemble pour l'urbanisation, les espaces libres, les principes de mobilité et l'environnement du nouveau quartier. Dans ce secteur d'une superficie totale de près de 90 ha, soit 1/10 du territoire communal, 23 ha sont dévolus à la création d'un quartier emblématique. Il s'agit en effet de créer un quartier vivant, diversifié et doté d'espaces publics attractifs pour les habitants comme pour les employés.



Le PDL destine le périmètre entre les voies de chemin de fer et l'avenue des Sports à de nouvelles vocations tout en conservant le secteur proche du lac essentiellement non bâti.

Enjeu global du PDL :

- créer un centre urbain vivant, de la place Pestalozzi jusqu'au lac. Le réaménagement du Parc des Rives a amorcé la reconquête du paysage lacustre, puis le concours d'urbanisme de 2007 a proposé une image à la mesure du site.

Principaux objectifs du PDL :

- étendre la ville en direction du lac ;
- créer des logements et des emplois ;
- développer un quartier innovant ;
- offrir des équipements communautaires ;
- préserver et révéler les espaces de loisirs et de nature entre la Thièle et le Buron, le long du lac.

B. LE QUARTIER « GARE-LAC »

La vision de la Municipalité pour « Gare-Lac » est décrite dans le PDL.

1. UN PROJET EN STRATES

Le PDL se décline en « strates » de la gare au lac. Le canal Oriental est l'épine dorsale du projet.

Le parc des Rives (la rive, le pré, le parc)

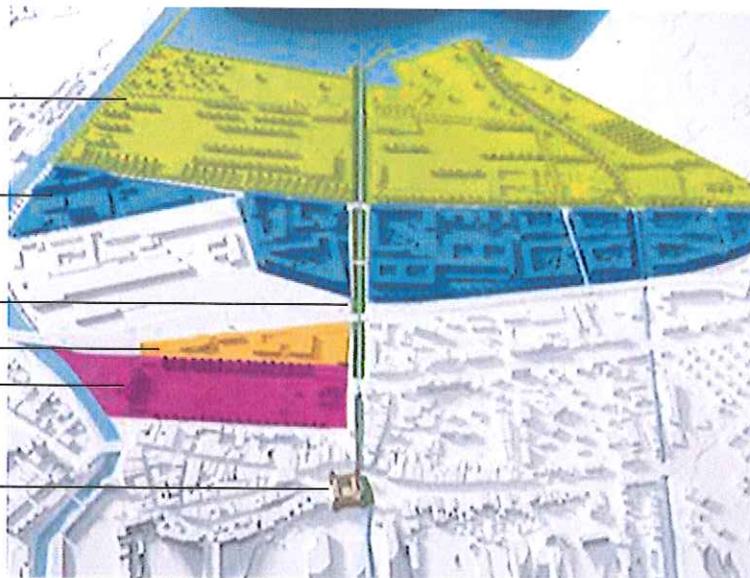
L'écoquartier

Le canal Oriental

Le front de la gare

La place d'Armes

Le centre historique



1.1 La place d'Armes (partiellement hors PDL)

Charnière entre la ville ancienne et « Gare-Lac », le PDL traite de l'espace gare, en lien avec la place d'Armes. Le réaménagement du front de la gare vise à :

- développer un pôle d'emplois et de services à la gare ;
- construire un front bâti significatif à la place d'Armes ;
- aménager des passages à travers les voies CFF pour favoriser les échanges entre la gare et le quartier « Gare-Lac » ;
- moderniser la gare.

1.2 La ville nouvelle (écoquartier « Gare-Lac »)

Contemporaine, mixte et dense, la nouvelle ville investit la friche urbaine entre les voies CFF et l'avenue des Sports. L'écoquartier repose sur un vaste plateau « minéral ». Les fronts d'implantation des îlots définissent les limites du domaine public. Les rues sont des zones de rencontre. Les cœurs d'îlots sont des parcs accessibles au public par des passages aménagés à travers la ceinture bâtie des îlots.

La typologie de l'îlot favorise à la fois la densité bâtie et une certaine homogénéité volumétrique, tout en préservant des espaces collectifs dans son cœur non bâti. L'îlot offre donc en plein centre, les qualités recherchées d'habitude en périphérie. Il répond aussi aux objectifs de mixité sociale et fonctionnelle. Les rez-de-chaussée facilement accessibles au public et exposés aux bruits seront en effet occupés par des commerces et des services, tandis que les étages seront principalement occupés par des appartements et des bureaux.

Forme urbaine : l'îlot

Densité moyenne : le coefficient d'utilisation du sol (CUS) est de 1,7.

Des bâtiments de 6 étages (R+5) avenue des Sports. Des bâtiments de 4 étages (R+3) partout ailleurs.

Objectifs :

- un quartier dense et homogène ;
- quartier diversifié (75% de logements et 25% d'emplois) ;
- un cadre de vie de qualité.



1.3 Le Parc des Rives

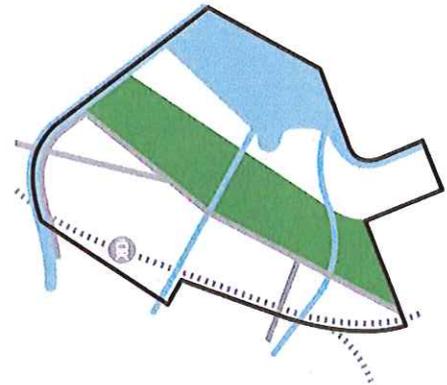
Il est composé de trois secteurs dédiés principalement aux loisirs et à la nature. Le PDL met l'accent sur l'aménagement d'espaces publics de qualité pour compenser la densité.

Le Parc

Le parc, généreusement planté, fait face à l'écoquartier, densément bâti. Il s'étend entre l'avenue des Sports et le chemin des Bosquets. C'est un espace polyvalent destiné aux sports et aux loisirs.

Objectifs :

- une transition entre les milieux naturels et l'écoquartier ;
- moduler la végétation en fonction de l'éloignement du lac.

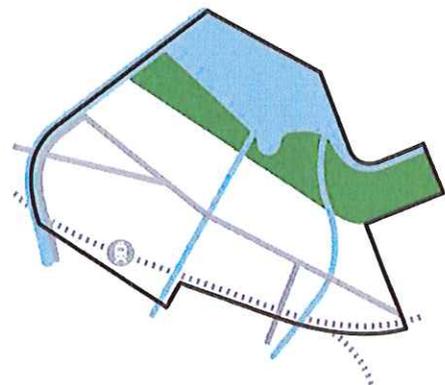


Le Pré

Le pré s'étend entre le parc et la rive sur une épaisseur de 100 à 250 m et de la Thièle jusqu'à l'extrémité de la plage du côté de la Grande-Cariçaie. Le pré est un espace ouvert qui offre un panorama sur le lac.

Objectifs :

- composer un parc public étendu et diversifié ;
- développer un environnement favorable à la faune et à la flore ;
- délocaliser les installations sportives privées.

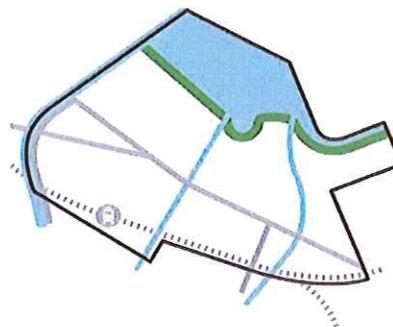


La Rive du lac

La rive est entièrement artificielle et manque d'épaisseur. Sa renaturation rétablira ses fonctionnalités écologiques.

Objectifs :

- une promenade continue au bord de l'eau
- un port à l'embouchure du canal Oriental (port multi site).



2. LA MOBILITE

Le site « Gare-Lac » est stratégique, car il profite de la proximité d'une gare connectée au réseau national et d'une interface régionale de transports publics. C'est la raison pour laquelle « Gare-Lac » est un pôle de développement soutenu par le canton. Cette situation stratégique est à l'origine du projet. Elle est comparable aux autres pôles urbains stratégiques du canton, tels les « secteurs gare » de Nyon ou de Morges. Gare-Lac dispose toutefois d'une surface constructible exceptionnelle.

Du point de vue de la mobilité, le PDL se fonde sur la complémentarité des différents modes de déplacement. C'est aussi une exigence cantonale. Le schéma d'accessibilité de « Gare-Lac » s'intègre donc à celui de la ville, avec pour objectifs :

- une croissance maîtrisée du trafic ;
- des liaisons efficaces vers le quartier ;
- des axes de circulation fluides, mais une vitesse limitée ;
- des accès faciles au stationnement ;
- une circulation des piétons et des cycles sécurisée et agréable.

Le quartier est accessible par l'avenue des Sports et la rue de l'Industrie, qui en sont les axes principaux limités à 50 km/h. Le projet de mise à double sens de la rue de l'Industrie est en cours de réalisation, tandis que la requalification de l'avenue des Sports a fait l'objet d'un avant-projet en 2010 (Traversée NE).

Quant au cœur du quartier, il est accessible par des rues aménagées en zones de rencontre, mixtes et limitées à 20 km/h.

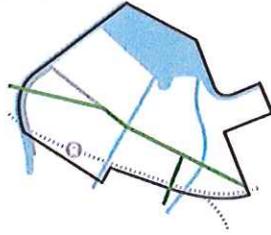
Enfin, la mobilité douce est favorisée par l'aménagement de promenades et d'espaces publics de qualité. Ainsi, la rue de l'Ancien-Stand requalifiée est destinée à devenir un axe fort pour la mobilité douce (axe Gare-Lac) : trait d'union entre la place Pestalozzi et le lac.

2.1 Les promenades

« Gare-Lac » propose un réseau continu de près de 2,5 km de nouvelles promenades réservées à la mobilité douce. Ces itinéraires se greffent sur les grandes infrastructures existantes : avenues, canaux et voie ferrée, qui offrent des parcours directs vers les quartiers voisins et vers la gare.

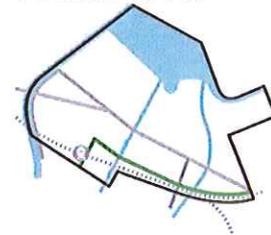
La promenade des Sports

Elle reliera Clendy au quartier des Cygnes via une passerelle à construire sur la Thièle, une fois le nouveau port réalisé.



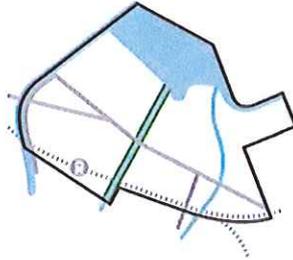
La promenade du Chemin de Fer

Elle reliera Clendy à la gare, via une passerelle à construire par-dessus les voies.



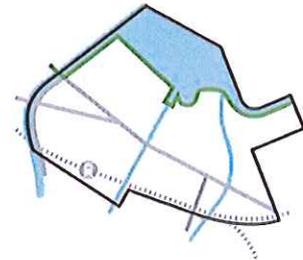
La promenade du Canal Oriental

Axe structurant du PDL, elle reliera le centre-ville au nouveau port.



La promenade du Littoral

Elle reliera les rives sud et nord du lac.



2.2 Les transports publics (TP)

A proximité immédiate de la gare, les usagers pourront facilement utiliser le train et deux réseaux : Travys SA et CarPostal SA. L'offre en bus urbain évoluera suivant le rythme de construction du quartier « Gare-Lac ». Ils bénéficieront du passage de deux lignes : « Montagny-près-Yverdon/Cheseaux-Noréaz » et « Léon Jaquier/Pierre de Savoie ».

2.3 Les transports individuels motorisés (TIM)

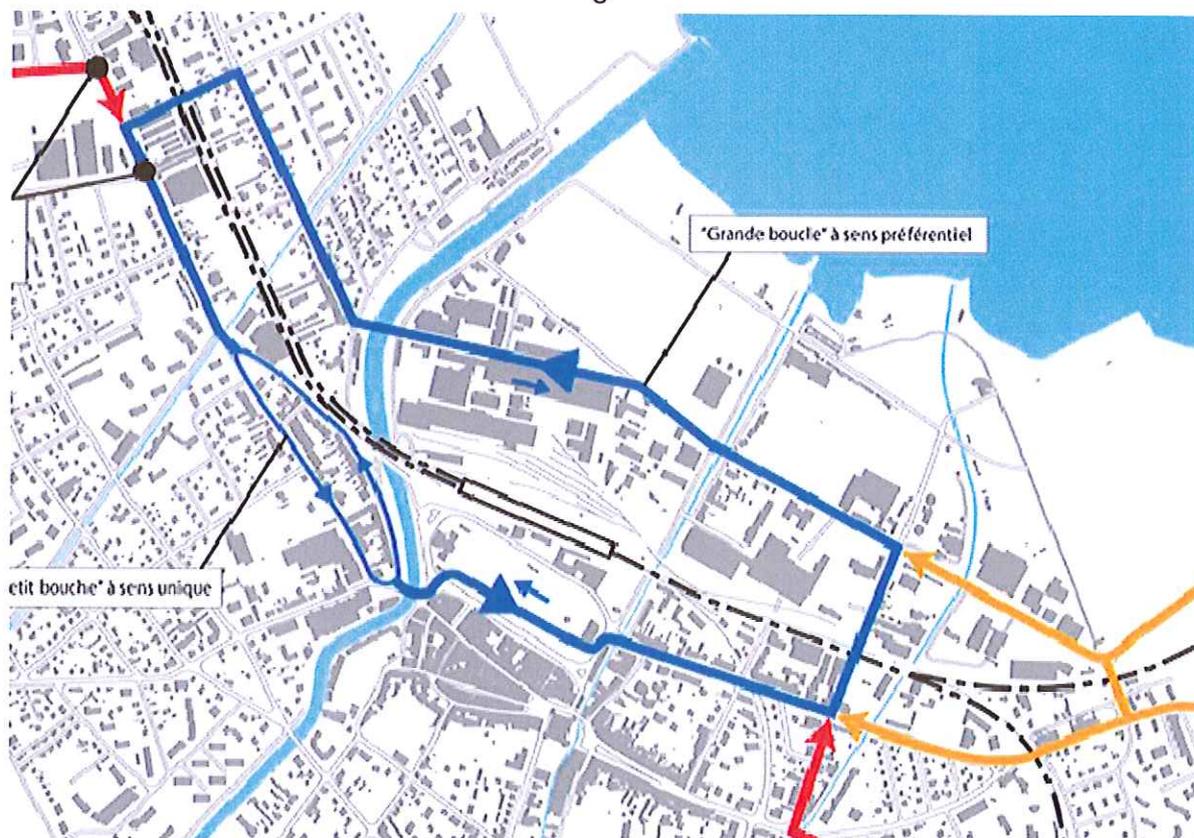
« Gare-Lac » dans la ville

Le plan de circulation à l'échelle de la ville intègre les différents secteurs de développement urbain, dont le quartier « Gare-Lac ». Ainsi, l'impact du futur quartier sur le reste de la ville, notamment sur la rue des Prés-du-Lac, doit rester limité.

Le PDL envisage d'instaurer une « grande boucle à sens préférentiel de circulation » et une « petite boucle à sens unique ».

La « grande boucle à sens préférentiel » suppose l'implantation de deux giratoires avenue de Grandson, dont l'objectif est de fluidifier la circulation en direction du centre-ville. Par contre, ces giratoires contraignent le « tourner à gauche » vers le passage sous voies W. Barbey, pour les véhicules en provenance de l'autoroute. En effet, le giratoire, décalé par rapport au passage sous voies, oblige les automobilistes à revenir en arrière. Cet itinéraire, moins attractif pour les automobilistes, vise à réduire la circulation dans le secteur des Prés-du-lac et à favoriser l'itinéraire sur l'avenue de Grandson.

La « petite boucle à sens unique » entend favoriser la desserte de bus en entrée de ville, par la mise en sens unique de la rue de Neuchâtel entre la rue de Chamblon et la rue d'Orbe. La gestion du trafic motorisé généré par le nouveau quartier « Gare-Lac » ne dépend toutefois pas du fonctionnement de la « petite boucle ».



Le fonctionnement du quartier « Gare-Lac »

L'accès au quartier est prévu principalement par l'avenue des Sports et par la rue de l'Industrie. Cette dernière sera modifiée pour permettre une circulation à double sens. Les voitures seront ensuite dirigées vers les entrées de parkings situées dans les îlots. A l'intérieur du quartier, il est prévu que les rues ne comportent pas de trottoir : piétons, voitures et cyclistes cohabitent.

2.4 Le stationnement des voitures

Les besoins en stationnement sont calculés sur la base des normes en vigueur (normes VSS) pour les activités, les logements et les visiteurs. Or, le cumul des besoins en stationnement nécessite des surfaces importantes et engendre des coûts de construction élevés. Par ailleurs, plus l'offre de stationnement est importante, plus « Gare-Lac » générera du trafic supplémentaire. Pour limiter l'impact du nouveau quartier, le Canton exige donc une offre en stationnement adaptée aux différents usagers et des synergies entre les utilisateurs.

Conformément aux attentes du Canton, le taux de motorisation escompté (nombre de véhicules par habitant) est inférieur à la moyenne, du fait de :

- la proximité de la gare et des commodités offertes par le centre-ville ;
- la desserte en transports publics ;
- la part d'auto-partage ;
- des aménagements piétons et cycles offrant des liaisons directes vers la gare et le centre-ville.

Par ailleurs, des complémentarités sont à envisager entre les différents usagers, selon le moment de la journée ou de la semaine, ce qui réduit le nombre de cases nécessaires.

L'optimisation du stationnement sera toutefois définie avec les différents partenaires lors de l'élaboration des plans de quartiers (PQ). Selon les hypothèses plus ou moins

volontaristes, le nombre total de cases privées se situera probablement entre 1'200 et 1'750 cases :

- 860 à 1'400 cases privées pour les nouveaux habitants ;
- environ 350 cases privées pour les nouvelles activités.

L'offre en stationnement public complète cette offre réservée aux privés. Le secteur Gare-Lac dispose actuellement d'environ 1'870 cases. Pour les pendulaires, l'enjeu consiste donc à garantir une offre adéquate de places à longue durée (LD), sans doute concentrée sur le parking hippodrome-patinoire et bénéficiant d'une liaison mobilité douce attractive et directe vers la gare et le centre-ville. Pour les visiteurs, l'enjeu consiste en revanche à garantir une offre adéquate en places à moyenne durée (MD). Ces éléments sont contenus dans le plan directeur du stationnement de la Municipalité.

2.5 Le stationnement des deux-roues

Les besoins en stationnement vélos sont également calculés d'après les normes VSS. Ces dernières recommandent pour 5'000 habitants/emplois, environ 2'500 places de stationnement vélo. Un grand nombre de paramètres définissent le nombre de places exigibles.

Ce chiffre tient compte de la présence d'une desserte importante par transports publics et de l'existence de cheminements adaptés et sécurisés pour la Mobilité douce.

3. QUALITE ARCHITECTURALE ET DEVELOPPEMENT DURABLE

En matière de densification, la qualité architecturale est un facteur clé. Toutefois, le financement de la qualité ne peut être assuré par la ville uniquement. Il s'agira donc de trouver des partenariats avec des privés pour financer des concours d'architecture et des prestations complémentaires comme la performance énergétique et l'aménagement des espaces libres. En contrepartie, la ville produira des PQ et/ou accordera la construction de volumes supplémentaires.

4. POUR CONCLURE

« Gare-Lac » étend le centre-ville vers le lac et répond à la croissance urbaine attendue ces prochaines années à Yverdon-les Bains, autrement que par l'étalement urbain. Sa position stratégique et ses disponibilités foncières offrent une capacité résidentielle et un potentiel d'accueil d'activités nouvelles au centre de l'agglomération. Le périmètre inclut le front bâti de la gare sur la place d'Armes pour tenir compte des franchissements à travers le plateau ferroviaire et s'étend jusqu'à la plage pour englober tous les espaces riverains en contact avec le centre urbain.

C. LA CONSULTATION PUBLIQUE

La consultation publique du PDL s'est déroulée du 24 août au 22 septembre 2013. Elle a été annoncée dans la feuille des avis officielle (FAO), dans la Région et lors d'une conférence de presse le 21 août 2013. La population a été invitée à prendre connaissance du PDL sur le site Internet de la ville (www.ylb.ch/gare-lac) et en visitant l'exposition « Gare-Lac », qui s'est tenue à l'Hôtel de Ville durant toute la durée de la consultation. Une présentation publique a également eu lieu le 27 août 2013 à l'Hôtel-de-Ville. Une plaquette du projet a été spécifiquement réalisée et mise à disposition du public. Ce dernier a été invité à transmettre ses observations par écrit à la Municipalité pendant les 30 jours de la consultation.

1. REUNION PUBLIQUE

Plus de 80 personnes ont assisté à la réunion publique. Le PDL a été plutôt bien accueilli. Son ambition, qui consiste à étendre le centre-ville vers le lac, a été saluée. Les sujets qui ont motivé de nombreuses questions, avis et remarques sont :

- la qualité architecturale ;
- la mixité sociale et intergénérationnelle ;
- la place des coopératives habitantes ;
- le déroulement de la construction du projet.

Le maintien des activités secondaires existantes est également une préoccupation partagée.

Les désaccords les plus marqués portent sur les questions de mobilité et de stationnement. Certains commentaires recommandent de limiter le trafic en ville, tandis que d'autres souhaitent, au contraire, davantage d'accessibilité par le transport individuel motorisé et plus de stationnement.

2. « GARE-LAC » DANS LA PRESSE

Le PDL a été largement relayé dans la presse : une quinzaine d'articles ont été publiés pendant la consultation.

3. BILAN DES OBSERVATIONS

La Municipalité a reçu 16 courriers dans le délai de consultation, qui proviennent de ;

- 8 particuliers ;
- 1 groupement d'habitants ;
- 7 associations : Quartier St-Georges, Ecoquartier, YVAIE, Pro-Vélo, ATE pour une mobilité d'avenir, Les Verts, Mouvement écologiste vaudois, Pro Natura, Stop aux bouchons.

3.1 Les réactions favorables

9 réactions sont favorables et encourageantes, et leurs observations approfondies. Elles ont été formulées par :

- 2 associations qui se positionnent sur le PDL dans sa globalité ;
- 3 associations qui défendent des intérêts ciblés comme la nature et la pratique du vélo ;
- 4 particuliers qui font connaître leurs intentions et leurs préoccupations.

3.1.1 Les points abordés et les réponses apportées

→ Comme à la réunion publique, une part importante des remarques porte sur le **concept de mobilité proposé et sur le stationnement.**

4 associations recommandent :

- d'élargir le périmètre de la zone 30 à la rue de l'Industrie, à l'avenue des Sports, et à l'avenue de l'Arsenal ;
- de limiter davantage le nombre de places de stationnement voitures du fait de la proximité immédiate de la gare ;
- d'augmenter les parkings vélos.

2 particuliers souhaitent assouplir les règles de stationnement dans les secteurs les concernant.

Réponse de la Municipalité

Etendre la zone 30 sur des axes structurants du quartier remet en cause la structuration du plan de circulation. Il est peu probable que l'autorité cantonale accepte une telle modification.

Les règles pour le stationnement sont régies par les normes VSS ; à partir de 650 places une étude d'impact sur l'environnement est exigée. Les mesures complémentaires seront négociées dans le cadre des plans de quartier (PQ). Nous rappelons que le principe du PDL est de limiter au maximum le stationnement en surface, afin de libérer l'espace public. Le stationnement se trouvera soit dans des silos, soit dans des parkings souterrains.

- **Garantir la mixité sociale et intergénérationnelle** et l'accès aux logements aux Yverdonnois a été plusieurs fois abordés. Il a été demandé de préciser des quotas de logements subventionnés ou à loyers modérés et d'habitats coopératifs.

Réponse de la Municipalité

Ces préoccupations sont partagées par la Municipalité. Toutefois, la commune ne possède qu'une part minoritaire du foncier. Il n'est donc pas possible d'imposer aux propriétaires privés des quotas. Lors de l'élaboration des conventions de planification, des partenariats publics-privés devront être noués.

La mise en place d'une démarche participative sera aussi à négocier de gré à gré avec les propriétaires privés. La Municipalité, est convaincue de l'importance de l'implication citoyenne pour l'appropriation et la qualité des aménagements.

- Il a été recommandé d'inscrire dans le PDL la variabilité de la dimension des îlots et la possibilité de leurs constructions en plusieurs étapes.

Réponse de la Municipalité

Le PDL est un document directeur. Les règles de constructibilité seront affinées dans les études de détails des PQ.

- L'installation d'un pôle culturel et commercial à côté de la gare suscite certaines craintes.

Réponse de la Municipalité

La Municipalité a prévu des mesures d'accompagnement pour conforter le dynamisme commercial du centre historique. Par ailleurs, l'implantation de grandes enseignes au centre-ville est aussi une tendance pour contrebalancer l'attrait des zones commerciales en périphérie et stimuler l'hypercentre.

3.2 Les positions critiques

5 courriers traitent principalement de la question de la mobilité et du stationnement. Elles ont été formulées par :

- 2 associations ;
- 1 groupement d'habitants ;
- 2 particuliers.

3.2.1 Les points abordés et les réponses apportées

- Comme mentionné précédemment, le **concept de mobilité** est le sujet qui a suscité le plus de remarques lors de la réunion publique et dans les courriers transmis. Les points soulevés sont :
- l'impact du trafic généré par le nouveau quartier « Gare-Lac » ;
 - le fonctionnement du plan de circulation avec l'aménagement de deux boucles à sens préférentiel ;
 - la circulation rue du Pré-du-Lac et au passage W. Barbey ;
 - la fermeture de la rue de l'Ancien-Stand aux voitures entre la gare et l'avenue des Sports.

Réponse de la Municipalité

Les 10 prochaines années, la croissance attendue de la ville est importante. Pour y faire face, un plan de circulation a été étudié à l'échelle de l'agglomération en tenant compte des différents secteurs de développement urbain, dont l'écoquartier « Gare-Lac ».

L'aménagement de la « grande boucle » et de la « petite boucle » s'inscrit dans un système de circulation cohérent à l'échelle de la ville. L'objectif du plan de circulation est de limiter le trafic de transit :

- *au centre-ville ;*
- *au niveau du passage sous voies W. Barbey et rue des Prés-du-Lac.*

L'implantation de deux giratoires avenue de Grandson fluidifierait la circulation en direction du centre-ville. Par contre, elle contraindrait le « tourner à gauche » pour emprunter le passage sous voies W. Barbey, pour les véhicules en provenance de l'autoroute. En effet, le giratoire décalé par rapport au passage sous voies oblige les automobilistes à revenir en arrière. Cet itinéraire moins attractif vise à réduire la circulation dans le secteur des Prés-du-lac et à favoriser l'itinéraire sur l'avenue de Grandson.

Par ailleurs, la gestion du trafic motorisé généré par le nouveau quartier « Gare-Lac » ne dépend pas de la mise à sens unique de la rue de Neuchâtel, entre la rue de Chamblon et la rue d'Orbe. Cette mesure favorisera la desserte bus en entrée de ville. A terme, si elle se confirmait, son impact serait évalué notamment dans les quartiers proches. Dans cette hypothèse, la Municipalité ne manquerait pas d'en informer la population.

La rue de l'Ancien-Stand entre la voie de chemin de fer et l'avenue des Sports devrait être fermée à la circulation motorisée. Cette fermeture est nécessaire pour rehausser la chaussée, aujourd'hui fortement marquée par le passage inférieur. Cet aménagement permettra de recomposer le paysage urbain entre la ville et le lac et favorisera les piétons et les cyclistes qui souhaitent rejoindre le lac et les équipements sportifs.

Il est prévu de compenser la fermeture de la rue de l'Ancien-Stand par le réaménagement de la rue de l'Industrie, puis de l'avenue des Sports. Pour limiter les nuisances sonores sur ces axes, des mesures compensatoires seront étudiées.

Il convient de se référer au plan de la page 8 qui schématise le *principe pour la traversée du centre : grande boucle/petite boucle.*

→ **La mixité fonctionnelle** génère quelques craintes parmi les particuliers. Ils redoutent :

- de ne pas pouvoir poursuivre leurs activités ;
- de ne pas pouvoir modifier leurs bâtiments (agrandir, poser des panneaux solaires, etc.) ;
- d'être contraints par la répartition 25 % emplois et 75% logements.

Réponse de la Municipalité

Le PDL n'affecte pas le sol. L'affectation sera réglée dans les futurs plans de quartier (PQ). Dans l'intervalle, c'est le plan partiel d'affectation (PPA) n°120-005 « Rives du Lac » qui est en vigueur.

En ce qui concerne la mixité fonctionnelle, la Municipalité rappelle que le ratio habitat/emploi est fixé à l'échelle du PDL et non à l'échelle de l'îlot, de manière à laisser plus de souplesse dans la répartition entre bâtiments. Les règles de constructibilité seront affinées dans les études de détails des PQ.

3.3 Des points particuliers

Deux courriers envoyés par des particuliers soulèvent des préoccupations très localisées. Ils ne se positionnent pas sur le PDL « Gare-Lac ».

3.4 Réponses aux observations

Les intervenants dans la procédure de consultation recevront un courrier reprenant l'ensemble des précisions apportées ici, sachant qu'il ne s'agit pas à ce stade d'oppositions, lesquelles pourront, le cas échéant, être déposées lors de la mise à l'enquête des plans de quartiers.

D. CALENDRIER PREVISIONNEL

Après l'adoption du PDL par le Conseil communal, puis son approbation et sa mise en vigueur par le Conseil d'Etat, l'élaboration des plans de quartier (PQ) pourra débuter. Plusieurs PQ seront nécessaires pour concrétiser l'ensemble du nouveau quartier. Les premiers PQ identifiés sont :

- le PQ « espace Gare » / îlot O
- le PQ « rue des Pêcheurs-avenue des Sports » / ilots F, G, H, et I
- le PQ « avenue des Sports » / L, M et N
- le PQ « rue de l'Industrie » J et K.

Des opérations isolées participent à la réalisation progressive du PDL, comme :

- le réaménagement du camping des Iris (en cours)
- l'aménagement d'une liaison mobilité douce le long du Buron (en cours)
- le projet de collège aux « Anciens Arsenaux » (à l'étude)

La Municipalité avec l'appui du service de l'urbanisme et des bâtiments reste à la disposition des propriétaires qui souhaitent s'engager dans un PQ.

Consultation publique	24 août-22 septembre 2013
Bilan de la consultation – prise en compte des observations	hiver 2013
Adoption par le Conseil communal	printemps 2014
Approbation du canton et mise en vigueur	fin du printemps 2014
Elaboration des PQ	dès l'automne 2014
Premières réalisations	2017



Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS
sur proposition de la Municipalité,
entendu le rapport de sa Commission, et
considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,
décide :

Article 1 : Le Plan directeur localisé « Gare-Lac » est adopté.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic :

D. von Siebenthal

La Secrétaire :

S. Lacoste

Déléguée de la Municipalité : Mme Marianne Savary, municipale du dicastère de l'urbanisme et des bâtiments

Compte tenu du nombre et de la densité des annexes au présent préavis, les documents suivants :

- Le rapport et le plan du PDL « Gare-Lac » (pour adoption)
- Gestion foncière, juin 2012
- Concept nature, juin 2012
- Mobilité et stationnement, juin 2010
- Notice d'impact sur l'environnement, juillet 2010

pourront être consultés sur le site internet de la ville, à l'aide du lien suivant :

<http://www.yverdon-les-bains.ch/se-developper/les-grands-projets/gare-lac/phase3/>

En cas de besoin, le Greffe municipal mettra à disposition des exemplaires papiers du rapport et du plan du PDL Gare Lac.