

RAPPORT AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

concernant

*l'adoption du plan partiel d'affectation (PPA) « PST – Parc scientifique et technologique » et de ses amendements,
l'adoption des réponses aux oppositions suscitées par l'enquête publique,
l'adoption de la décision finale concernant l'étude d'impact sur l'environnement
(Rapport EIE)*



A. Qu'est-ce qu'un parc technologique ?	3
B. Pourquoi un nouveau projet ?	4
C. Un nouveau quartier pour le sud d'Yverdon-les-Bains	5
D. Un règlement équilibré	6
E. Mobilité : mesures réalisées et en cours	10
F. Oppositions	11
G. Réponses aux oppositions	16
H. Propositions d'amendements	23

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Ce préavis fait suite à la mise à l'enquête publique du plan partiel d'affectation (PPA) « PST – Parc scientifique et technologique » du 11 août au 9 septembre 2012.

Il s'agit de créer un quartier vivant et diversifié au sud d'Yverdon-les-Bains, animé par des restaurants, un centre de conférence, un hôtel, une garderie, etc. et doté d'espaces publics attractifs pour les employés comme pour la population. Un site bien relié à l'autoroute comme à la gare que ce soit en voiture, en bus, à pied ou à vélo et qui bénéficiera un jour d'une nouvelle halte RER. Bref un quartier dynamique qui incite à la création d'entreprises et à l'innovation, qui fera la réputation d'Yverdon-les-Bains en tant que ville des sciences et que la Municipalité pourra citer en exemple auprès de ses partenaires privés et publics.

La Municipalité a souhaité doubler voire parfois tripler les possibilités de construire au PST tout en simplifiant drastiquement la réglementation. Si des objectifs d'intérêt public – économie du sol notamment – ont guidé le projet, ils profitent largement aux propriétaires privés, dont la valeur du terrain augmente d'autant. Le nouveau plan profite également aux investisseurs, qui disposeront d'un outil de programmation clair et efficace, ce qui facilitera les démarches de mise à disposition des terrains et de demande de permis de construire. A cet égard, le nouveau plan « libéralise » considérablement la conception architecturale, puisqu'il se contente de fixer des gabarits maximaux, laissant une grande marge de manœuvre aux architectes pour produire des bâtiments adaptés aux besoins spécifiques des entreprises.

La révision du PPA a commencé en 2008. Initialement prévue pour 2 ans, elle aura finalement duré près de 4 ans pour un coût de Fr. 420'000.- entièrement à la charge de la Ville, de l'ECA et de l'Etat. Les autres propriétaires n'ont en effet pas été mis à contribution.

Au final, c'est un projet dont la qualité est reconnue par les partenaires, ainsi que par la Confédération, qui le considèrent comme exemplaire dans notre Canton.

Ce projet complexe, fruit d'une longue procédure, est vital pour la dynamique de notre cité et pour la création d'emplois à forte valeur ajoutée à Yverdon-les-Bains.

La situation actuelle, entre « 2 PPA », l'un en vigueur et l'autre en cours, crée en effet une insécurité juridique très dommageable au développement du site.

La Municipalité est convaincue que ce projet ambitieux fera entrer Yverdon-les-Bains et son agglomération dans la concurrence nationale, voire internationale des sites technologiques, celle-ci étant en effet intense dans ce domaine.

Il est donc proposé au Conseil communal d'adopter le nouveau PPA, son règlement, la décision finale concernant l'étude d'impact sur l'environnement (EIE), ainsi que la réponse aux 5 oppositions suscitées par l'enquête publique.

A. QU'EST-CE QU'UN PARC TECHNOLOGIQUE ?

Un parc technologique est une zone d'activités dans laquelle l'image du site reflète le haut niveau de compétences des activités qui s'y trouvent. Les entreprises recherchent aussi une bonne accessibilité aux principaux réseaux nationaux et internationaux.

Pour être attractif, un parc scientifique doit donc jouer sur les facteurs suivants :

- image du site contemporaine et significative ;
- qualité de la desserte multimodale ;
- offre en terrains à bâtir ;
- transparence et simplicité des règles.

Nul n'est capable de prévoir la durée de vie d'une entreprise : rachats, délocalisations ou faillites sont courants. Le tournus des entreprises est donc une réalité incontournable. C'est pourquoi, dans un quartier technologique, les bâtiments sont généralement évolutifs, de sorte à pouvoir accueillir au cours de leur vie différentes activités sans grand frais de transformation. Cette souplesse se retrouve aussi dans l'organisation générale du site, qui doit permettre un jeu diversifié de parcelles entièrement équipées et adaptées à la demande.

Un parc technologique attractif est donc tout à la fois un lieu d'innovation et un quartier urbain où il fait bon travailler.

Le PST d'Yverdon-les-Bains est potentiellement l'un des plus grands de Suisse. A 100% de sa capacité, le nouveau PPA permettra la construction de 560'000 m² de surfaces de plancher, ce qui correspond à un quartier de près de 10'000 employés (1'150 actuellement).

En autorisant une telle capacité, le Conseil d'Etat entend miser sur ce site comme pôle cantonal de développement, conformément à ce que prévoit le Plan directeur cantonal.

Le PST est toutefois légèrement excentré par rapport aux grands centres de recherches comme l'EPFL ou les hôpitaux universitaires, ainsi que par rapport aux liaisons internationales comme l'aéroport de Cointrin et le TGV.

Pour attirer entreprises et investisseurs, il s'agit donc de se distinguer de l'offre lémanique et alémanique en soignant notamment l'image.

L'accessibilité à la gare CFF doit aussi être améliorée avec une cadence des bus à 10 minutes, puis, à l'horizon 2025, par une nouvelle halte du RER vaudois au cœur même du PST. Cette halte desservira également les 3'000 habitants du quartier Pierre-de-Savoie.

A brève échéance, la Municipalité entend aussi réaliser un parking d'échange, plus communément appelé Park and Ride (P+R).

B. POURQUOI UN NOUVEAU PROJET ?

Les études conduites de 2008 à 2010 ont identifié les principales faiblesses du PST.

1. Déficit d'image

Les espaces publics sont les éléments clé de l'identité. Des aménagements complémentaires privés sont également possibles, mais ils ne suffisent pas. Les espaces publics doivent donc avoir une valeur d'usage et une valeur paysagère fortes.

Pour assurer leur cohérence à long terme, ils gagnent à être en mains publiques et réalisés dans le cadre des équipements de base. Il est en effet difficile de garantir la pérennité des aménagements à l'intérieur des lots privés et encore plus difficile de maîtriser la qualité architecturale pour les bâtiments. Le paysage sur l'emprise publique est en revanche une structure que l'on mène à maturité et qui reste pérenne.

En 2008, le PST manquait d'espaces conviviaux : omniprésence des routes et parkings, pas de structure paysagère forte, pas de prise en compte des mobilités douces ni d'espace public central ou identitaire, pas d'interface de mobilité.

Pour y remédier, la Municipalité a développé le projet d'équipement simultanément au projet de PPA.

2. Utilisation non mesurée du sol

Le plan actuel induit un « gaspillage » du sol, en raison d'une part, de densités bâties trop faibles et d'autre part, des importantes surfaces utilisées pour le stationnement. Avec le PPA actuel, le PST se couvre de bâtiments bas et de parkings, si bien qu'à terme il faudra étendre encore la zone à bâtir au détriment de la zone agricole.

Le nouveau PPA augmente la densité.

3. Incohérence de la gestion du stationnement par entreprise

La gestion des cases par entreprise conduit à une mauvaise répartition de l'offre, alors que l'offre globale suffirait amplement à couvrir la demande de l'ensemble des usagers du PST.

En effet, 1000 cases sont actuellement disponibles au PST. Les relevés d'occupation réalisés en 2008 montrent que, globalement, l'occupation des places de stationnement ne dépasse jamais 50% de l'offre totale, même à 10 heures, période de pointe.

Le nouveau PPA mutualise une partie du stationnement.

4. Complexité de la réglementation

Le plan actuel prévoit 10 secteurs avec chacun un régime distinct : modes de calculs différents (indice d'utilisation du sol ou indice de masse ou indice d'occupation du sol), hauteurs maximales variables, nombre de niveaux maximums variables, indice de verdure de 15%, etc.

Le nouveau PPA prévoit une densité unique sur tout le site.

5. Obsolescence du plan

Le plan actuel, qui date de 1998, ne correspond plus aux besoins :

- les axes sont dédoublés (ex. l'av. des Découvertes double l'avenue des Sciences) et les dessertes en impasses, peu compatibles avec un quartier urbain ;
- les équipements sont surdimensionnés, comme le bassin de rétention et le parc central ;
- le découpage des secteurs ne permet pas un fractionnement rationnel des futures parcelles et risque de multiplier les dessertes supplémentaires ;
- le projet est introverti, sans liaison avec les autres quartiers ;
- il ne prévoit aucune « centralité » qui animerait le quartier et désignerait un lieu d'échange entre modes de déplacement.

Le nouveau PPA simplifie et rationalise le plan d'urbanisme.

C. UN NOUVEAU QUARTIER POUR LE SUD D'YVERDON-LES-BAINS

Le nouveau plan repose sur une organisation simple : un axe majeur sur lequel se greffent rues et noues. Les rues et noues divisent le territoire en lots comparables, qui peuvent à leur tour être subdivisés (à largeur constante) au gré des besoins des entreprises. A terme, l'avenue des Trois-Lacs articulera les aires de services A et B avec un espace public central et représentatif.

Cette ossature absorbe la mobilité douce et la gestion des eaux à ciel ouvert :

- la Promenade des Sciences, arborée, est flanquée d'un grand canal qui récolte toutes les eaux du site ;
- le chemin des Gravats, d'origine agricole, devient un second axe arboré qui conduit vers la plaine ;
- les noues, parallèles aux rues, se greffent sur le grand canal et constitueront autant de percées visuelles propres à s'orienter dans ce vaste site ;
- un espace linéaire le long de la ligne CFF supporte noue et cheminement piéton.

Le nouveau PPA ménage donc une part appréciable d'espaces libres. Le plan qui vous est soumis est toutefois un bon compromis, puisque :

- la densité maximale va plus que doubler sur tout le site ;
- l'indice de verdure exigé par le règlement actuel (15% de la surface de la parcelle) est abandonné ;
- le parc central de 5 ha, jamais réalisé, est abandonné ;
- la compensation forestière de 3'000 m² est abandonnée, car déjà réalisée Aux Isles.

Le projet ménage des espaces publics d'un seul tenant à forte valeur d'usage, au lieu de multiplier les petites surfaces hétérogènes sur les parcelles privées. Cette solution rationalise également leur entretien, permettant l'élaboration d'un plan global de gestion.

Une partie des aménagements a été réalisée dans le cadre de l'équipement (PR08.26RP/2008 et PR10.18PR/2010). On a donc créé les espaces publics avant les édifices. Le prépaysagement ou préverdissement vise en effet à construire un paysage urbain par les végétaux, dans l'attente des bâtiments. Cette technique d'urbanisation est apparue en France dans les « villes nouvelles » des années 1980. Elle permet de disposer, le moment venu, de terrains constructibles sans étude complémentaire du type paysage, assainissement ou autre. Le prépaysagement est au départ un investissement, mais il devient avec le temps un capital destiné à survivre aux bâtiments. Le cycle d'un bâtiment d'activités est en effet de 20 à 30 ans, celui d'une route de 50 à 60 ans, celui d'un chêne de 100 à 300 ans.

D. UN RÈGLEMENT ÉQUILIBRÉ

Un projet de cette ampleur nécessite une étude d'impact sur l'environnement. Cette dernière analyse les impacts du projet principalement dans les domaines suivants :

- mobilité (annexe au rapport d'impact sur l'environnement)
- protection de l'air
- protection contre le bruit
- protection contre les rayons non ionisant
- protection des eaux souterraines
- protection des eaux superficielles
- protection des sols
- accidents majeurs
- protection de la nature
- protection du patrimoine (archéologie)

Le nouveau PPA est issu d'un compromis longuement négocié avec les autorités cantonales, notamment pour garantir le respect des normes en matière d'environnement et en particulier la maîtrise du trafic supplémentaire engendré par les 4'000 cases de stationnement liées au projet.

La Municipalité invite donc chaque membre du Conseil à prendre la mesure de ce projet particulièrement complexe et qui a déjà suscité de nombreuses discussions pour aboutir au règlement qui lui est proposé.

PLUS QU'UNE SEULE DENSITE (ART. 1.2)

Le nouveau PPA ne contient plus qu'une seule *zone d'activités économiques*, subdivisée en :

- *aires d'activités*, destinées à l'implantation d'entreprises relevant de la recherche, du développement et de la production, ainsi qu'aux centres de formation complémentaires à ces activités ;
- *aires de services*, destinées aux activités fournissant des services collectifs, tels qu'administration, salles de conférences et de séminaires, établissements d'hébergement ou de restauration, équipements culturels, sportifs ou de loisirs, commerces de proximité et infrastructure de communication ;

- *aires d'aménagement*, destinées aux rues, aux autres espaces publics et au système de gestion des eaux.

Avec le plan actuel, selon la situation, pour 100 m² de terrain, on peut construire au maximum soit 25 m² ou 50 m² de surfaces de bureaux, soit 60 m² ou 120 m² de surfaces de production.

Avec le nouveau plan, pour 100 m² de terrain, on pourra construire partout au maximum 150 m² de surface (IUS de 1.5).

Le droit à bâtir des propriétaires sera donc augmenté de 25% au moins (augmenté du quart), de 600% au plus (6 fois plus).

La surface de plancher constructible est inscrite sur le plan pour chaque aire. En cas de fractionnement, elle est répartie proportionnellement aux surfaces des nouvelles parcelles, ce qui, en soit, constitue déjà une grande simplification par rapport au règlement actuel.

La limite de hauteur passe de 12 m, respectivement 16 m, à 20 m dans l'aire d'activités et à 30 m dans l'aire de services. La limitation du nombre de niveaux est supprimée.

Enfin, l'indice de verdure (15% de la parcelle) ainsi que l'arborisation obligatoire des parcelles sont supprimés au profit du réseau de noues et des espaces publics, qui passeront en mains publiques et dont l'entretien sera à charge de la Ville. Le coût de réalisation et l'entretien des espaces libres à charge des propriétaires en est donc réduit d'autant.

Ce nouveau dispositif simplifie considérablement le régime applicable au PST – et par voie de conséquence améliore la lisibilité pour tous les acteurs – tout en répondant aux objectifs de densification des agglomérations.

ASSOUPLISSEMENT POUR LES ACTIVITES TERTIAIRES (ART. 7.1)

Il sera désormais possible d'implanter au PST des activités tertiaires (bureaux) soutenant les activités de recherche, de développement et de production, ainsi que des centres de formation complémentaires à ces activités.

PLAN DE MOBILITE DE SITE (ART. 5.2)

Le Canton soutient l'augmentation de densité à condition de ne pas dépasser un impact sur le réseau routier actuel de 14'000 véhicules/jour, ce qui correspond au trafic généré par 4'000 cases de stationnement. Il a donc exigé l'élaboration par la Municipalité d'un plan de mobilité de site, de sorte à réduire la dépendance à la voiture des employés du PST. Ce plan est en cours d'étude par Y-Parc SA, il offrira des alternatives à la voiture individuelle.

Un plan de mobilité de site est un plan d'actions visant à offrir des alternatives à la voiture et à diminuer les nuisances sur les quartiers environnants. Par rapport à un plan de mobilité d'entreprise, il a pour avantage d'atteindre la masse critique pour mettre en place des mesures qui ne pourraient pas être introduites par une entreprise seule.

Ainsi, à Littoral Parc, le plan de mobilité de site élaboré en 2009, a permis l'amélioration des dessertes ferroviaires d'Allaman et d'Etoy, la création d'une navette d'entreprise

entre ces gares et le secteur d'Etoy, la réservation de parkings pour le covoiturage, etc. (voir rapport d'aménagement p. 30ss)

STATIONNEMENT VOITURES (ART. 6.5 AL. 1)

Il ressort de l'étude d'impact (EIE) que la génération de trafic supportable par le réseau est de 14'000 véhicules/jour et cela même après son adaptation par la mise à double sens du ch. Pré-aux-Oies et par la transformation des carrefours.

Ce chiffre correspond au trafic généré par 4'000 cases de stationnement, lequel représente le besoin du nouveau PPA calculé selon la norme actuelle (VSS SN 640 281 de 2006).

Les valeurs pour l'offre en cases de stationnement sont, par 100 m² de surface de plancher :

- pour le secteur secondaire (production), 1 case pour le personnel et 0.2 case pour les clients ;
- pour le secteur tertiaire (bureaux), 2 cases pour le personnel et 0.5 case pour les clients.

Ces chiffres permettent de calculer les besoins indicatifs, lesquels sont ensuite pondérés (40 à 60 % des besoins) en fonction de la desserte en transports publics et de l'attractivité pour la mobilité douce.

Dans le cadre de cette pondération, la fourchette haute a été systématiquement retenue pour maximiser le nombre de cases de stationnement, tout en ne dépassant pas la génération maximale de trafic définie par l'étude d'impact.

A l'issue de ce calcul, le besoin du PST construit à 100% est de 4'390 cases, soit 3'603 pour les employés et 787 cases pour les clients. La construction du PST à 100% est toutefois irréaliste, c'est pourquoi le besoin réel est plutôt de l'ordre de 4'000 cases, ce qui correspond à environ 80% des possibilités de construire.

Ce chiffre ne comprend pas le futur P+R (150 cases dans un premier temps), qui viendra donc s'ajouter à l'offre en stationnement du PST.

Ces calculs sont validés par les autorités cantonales tous services confondus, ainsi que par l'Office fédéral des routes (OFROU). Ce dernier s'est tout d'abord opposé au nouveau PPA, craignant d'aggraver la surcharge de la jonction sud de l'autoroute. Il a ensuite exigé de la Municipalité une garantie formelle de maîtriser l'augmentation du trafic induite par le PPA, sous peine de maintenir son opposition au stade de l'enquête.

C'est pourquoi le Canton a imposé un maxima de 4'000 de cases de stationnement dans le règlement qui vous est soumis, sauf à réduire drastiquement les possibilités de construire du nouveau PPA.

PARKINGS COLLECTIFS (ART. 6.6 ET 8.2)

50 % des cases de stationnement – soit environ 2'000 cases – prendra place dans des parkings collectifs. Ce regroupement permet de valoriser pleinement les droits à bâtir augmentés du nouveau PPA. A défaut, il faudrait :

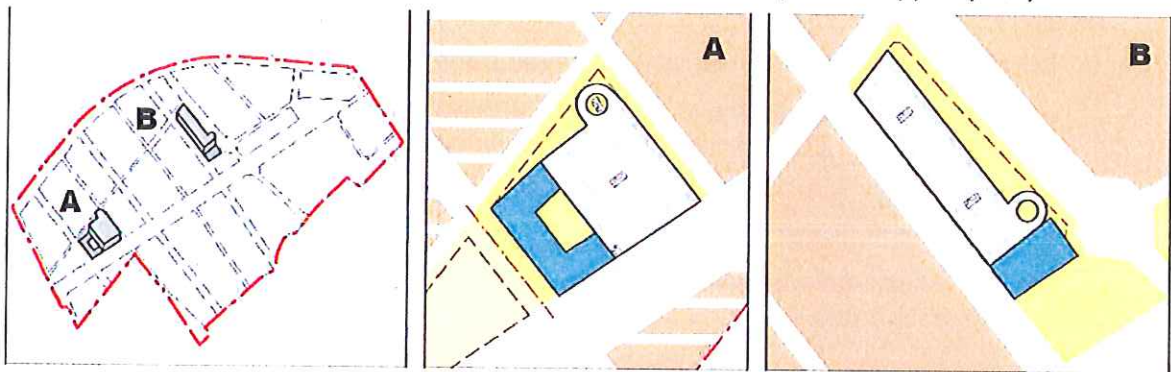
- soit réaliser des parkings en surface au lieu de nouveaux bâtiments ;
- soit réaliser des parkings souterrains et augmenter les coûts de construction.

En résumé, le regroupement :

- libère les parcelles privées de la moitié des cases nécessaires ;
- mutualise les coûts de construction d'un parking en bâtiment ;
- garantit une gestion qualitative par des aménagements groupés inscrits dans le concept des espaces publics, plutôt que répartis autour des constructions de manière aléatoire ;
- permet de gérer la période intermédiaire entre les besoins actuels et les besoins futurs, en fonction du développement du PST et de l'amélioration de l'offre en transports publics ;
- permet d'attribuer au fur et à mesure à d'autres entreprises les places devenues excédentaires ;
- garantit une gestion plus efficace des cases (plusieurs utilisateurs répartis dans le temps).

Les parkings centralisés sont prévus sur les 2 aires de services, qui regrouperont autour d'une place publique et polyvalente : P+R, silos à voitures, arrêt de bus, taxis, vélos en libre service et commerces de proximité.

Simulation de silos à voitures avec capacité d'environ 2 x 1'000 places (6 à 7 niveaux). Le solde constructible pour des services et commerces est illustré en bleu (extrait Rapport p. 19)



Exemples de silos :



Delémont



Freiburg-im-Brisgau



Rotterdam

Il s'agira d'une véritable interface de transports digne d'un parc technologique. A terme, les parkings seront également reliés à la future halte RER prévue au nord-est du PST.

Conformément aux art. 118 et 119 du règlement du plan général d'affectation (RPGA), les propriétaires participeront aux coûts de réalisation, lesquels sont très largement couverts par l'augmentation de la valeur de leur bien-fonds.

FUTURE HALTE RER (ART. 10.6)

Le nouveau PPA planifie d'ores et déjà la réalisation d'une halte RER au nord-est des voies CFF, proche du chemin de la Sallaz. Cette halte fait l'objet d'une mesure du projet d'agglomération révisé en 2012. Elle bénéficiera également aux 3'000 habitants du quartier Pierre-de-Savoie.

E. MOBILITÉ : MESURES RÉALISÉES ET EN COURS

Incontestablement le PST est idéalement situé par rapport à l'autoroute. En revanche, il l'est nettement moins par rapport à la gare. La desserte en bus a donc été améliorée dès 2011 avec une nouvelle ligne directe vers la gare à une cadence au ¼ d'heure.

Autres mesures réalisées :

- aménagement d'un premier parking groupé sur l'av. des Découvertes au printemps 2012, avec 44 cases destinées aux nouvelles entreprises ;
- réalisation d'aménagements favorables à la mobilité douce : Promenade des Sciences, passage inférieur de la Sallaz, etc. ;
- création d'une station vélos en libre service.

Mesures à l'étude :

- la création d'un P+R provisoire est prévue pour 2013-2014 ;
- un plan de mobilité du site est à l'étude. Il réduira les besoins en stationnement des entreprises qui y adhéreront sur une base volontaire ;
- la cadence des bus passera à 10 minutes à un horizon à définir avec Travys SA et MOBILIS, en fonction du développement du PST et de l'hôpital ;
- de nouvelles stations vélos en libre service sont prévues à moyen terme, ainsi qu'une station taxi.

Autres mesures :

- le nouveau PPA augmentera l'offre en services à destination des employés du PST (ex. hôtel, garderie, centre de conférence...), ce qui contribuera aussi à réduire certains déplacements ;
- le projet d'agglomération révisé en 2012 a introduit de nouvelles mesures en faveur du PST :
 - o Mesure 2-1c Franchissement axe routier / canal à créer – Accès au PST : cette mesure prévoit une nouvelle passerelle pour traverser le Buron ;
 - o Mesure 2-4b Réaménagement des liaisons mobilité douce existantes le long des canaux – Accessibilité au PST : cette mesure prévoit la réalisation d'un

itinéraire cyclable direct et continu, partiellement en site propre, sur l'ensemble de l'axe PST-Lac et PST-Gare.

F. OPPOSITIONS

L'enquête a suscité 6 oppositions, dont une a été retirée. Les 5 oppositions restantes sont reproduites ci-après.

On rappelle préalablement que la qualité pour recourir au Tribunal cantonal (TC) est réglée à l'art. 75 LPA-VD. Aux termes de cette disposition, la qualité pour former recours appartient à toute personne physique ou morale ayant pris part à la procédure devant l'autorité précédente ou ayant été privée de la possibilité de le faire, qui est atteinte par la décision attaquée et qui dispose d'un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Pour disposer de la qualité pour agir, il faut donc être touché dans une mesure et avec une intensité plus grande que la généralité des administrés. Pour ces raisons Mme P. Roulet-Grin et M. D. Cochand n'ont vraisemblablement pas la qualité pour recourir au TC.

I. Lamina Technologies SA

Lamina Technologies SA est propriétaire des parcelles 5'231 et 5'304 d'Yverdon-les-Bains, qui sont situées dans le périmètre du PPA du Parc scientifique et technologique « Y-Parc » datant de 1999 et qui se trouvent également dans le périmètre du PPA « PST-Parc scientifique et technologique » mis à l'enquête publique. Comme propriétaire directement concernée par l'affectation de ces parcelles, Lamina Technologies SA est à l'évidence fondée à former opposition au plan et à son règlement mis à l'enquête publique. Signée par le conseil de l'opposante et déposée à l'échéance du délai de l'enquête publique, l'opposition est recevable.

1. Lamina Technologies est propriétaire de la parcelle 5'231 depuis plus de 10 ans. Elle fait partie des premières entreprises à s'être implantées dans le parc scientifique et technologique " Y-Parc". Elle a depuis lors acquis la parcelle 5'304, qui est contiguë et non encore construite.

2. D'après le projet du PPA mis à l'enquête publique, les parcelles 5'231 et 5'304 sont colloquées, principalement à l'aire d'activités au sud-est. La parcelle 5'304 est traversée par une aire de noue. Une arborisation obligatoire est également prévue par le plan, ce qui définit la limite d'implantation des constructions.

Lamina Technologies s'oppose à la création d'une aire de noue qui traverserait la parcelle 5'304, telle que prévue dans le plan mis à l'enquête publique. L'opposante comprend le sens de la création de ces diverses aires de noue sur l'ensemble du parc. On constate cependant que si ces diverses aires traversent une parcelle, le plan réserve toujours deux importants périmètres de part et d'autre, la plupart de plus de 16'000 ou 20'000 m², laissant ainsi de larges possibilités de bâtir. Seule la parcelle 5'304 est traversée de telle façon que la surface située à l'est de l'aire de noue deviendrait pratiquement inconstructible, au regard de ses dimensions.

La création d'une aire de noue qui traverse ainsi la parcelle et la coupe en deux pèjore considérablement les possibilités de construire sur cette parcelle.

La création d'une aire de noue le long de la parcelle 5'098 et se poursuivant au travers de la parcelle 5'304 n'est de plus pas justifiée. Ce secteur est le premier à avoir été construit, de sorte que l'évacuation des eaux est déjà assurée, sans qu'il soit nécessaire de créer une telle zone. Rien ne justifie le passage de la noue à cet endroit.

Lamina Technologies demande la suppression de cette aire de noue sur la parcelle 5'304. Cela ne devrait pas poser de problème, puisque le règlement prévoit que cette aire pourrait être réalisée en étapes.

3. Le plan mis à l'enquête publique prévoit une aire d'arborisation obligatoire sur la parcelle 5'304. Outre l'arborisation prévue le long de la promenade des sciences et des autres chemins de desserte, seules deux aires d'arborisation obligatoires ont été implantées sur des parcelles privées, dont la parcelle 5'304. Rien ne justifie d'implanter une aire d'arborisation à cet endroit. On ne trouve du reste aucune justification dans

le rapport établi selon l'article 47 OAT. On ne saurait ainsi imposer une zone importante d'arborisation sur une parcelle privée ; elle doit être supprimée.

4. Lamina Technologies s'oppose au plan partiel d'affectation et à son règlement en ce qui concerne la réglementation des places de stationnement.

Le règlement dispose à l'article 6.5 que, dans le périmètre du PPA, plus de 4000 cases de stationnement ne peuvent être autorisées P+R non compris. D'après l'alinéa 2, au maximum 50% des cases autorisées peuvent être implantées sur la parcelle. Le solde ne peut être localisé que dans un parking collectif centralisé. Ces règles s'appliquent aussi aux agrandissements de constructions existantes. La totalité de la SPd existante et projetée, ainsi que la totalité des cases existantes, sont déterminantes pour le calcul. L'article 6.6 prévoit la création de parkings collectifs centralisés destinés à l'ensemble du périmètre du PPA sous la forme de silos, dont les places sont remises à titre onéreux. Quant à l'art. 2.2, il précise que les besoins en stationnement voitures sont calculés au moyen de la dernière version de la norme VSS applicable, au plus sur la SPd indiquée sur le plan.

Cette réglementation est contestable à plusieurs égards.

L'article 2.2 al. 3 dispose que le besoin en stationnement de voitures se base au plus sur la SPd indiquée sur le plan. Or, le plan indique pour les parcelles de l'opposante des valeurs qui sont erronées. D'abord, il n'y a pas de raison de considérer les parcelles 5'231 et 5'304 comme une parcelle globale qui déterminerait une valeur globale, dès lors qu'il s'agit de deux parcelles séparées, dont l'une est construite et l'autre pas encore et qui pourraient voir s'implanter une société différente. De plus, les mètres carrés retenus sont contestés; ils doivent être augmentés dès lors que le périmètre d'implantation lui-même doit être modifié (cf. chiffre 2 ci-dessus).

Ceci étant, l'article 2.2 al. 2 est contredit ou du moins limité par l'article 6.5 al. 1 qui fixe un nombre maximum de cases de stationnement dans tout le périmètre du PPA. Cette limitation du nombre de places de stationnement n'est pas admissible, pour plusieurs raisons. Le chiffre de 4'000 cases de stationnement retenu est déjà très critiquable en lui-même. Il a été élaboré sur la base des surfaces de plancher déterminantes, auxquelles ont été appliqués plusieurs facteurs de réduction, le premier censé tenir compte de la prétendue faible probabilité que l'ensemble du quartier utilise l'intégralité de la densité autorisée (ce qui est une aberration), le second en fonction d'un coefficient lié à la localisation. La note complémentaire réalisée par Team+ pour le volet « circulation » de l'étude d'impact montre qu'en supprimant le premier facteur de réduction, le nombre de places de stationnement nécessaire serait déjà de 4'400. Il est donc arbitraire de limiter celles-ci à 4'000.

Ensuite la fixation d'un nombre maximum de places de stationnement dans un périmètre aussi grand que celui du PST pose d'importants problèmes de mise en œuvre. Le plan fixe en effet une surface de plancher déterminante pour chaque parcelle, sur la base de laquelle est calculé un nombre de places de stationnement. Théoriquement, dès lors que le chiffre global de 4'000 cases serait déjà atteint pour l'ensemble du périmètre, un propriétaire pourrait ainsi se voir refuser de construire ne serait-ce qu'une place de stationnement, quand bien même le règlement lui donnerait droit à plusieurs centaines de places. Cette réglementation aboutira donc nécessairement à une situation contraire au droit et à l'égalité de traitement.

Le règlement du PPA prévoit encore que seule la moitié des places de stationnement autorisées pour chaque parcelle pourra être implantée sur celle-ci; l'autre moitié devra être localisée dans un parking collectif centralisé, et à titre onéreux. Une telle règle est inadmissible. Elle est sans fondement ; la seule justification que l'on trouve dans le rapport établi selon l'article 47 OAT est d'ordre prétendument esthétique. Elle est également sans base légale. On ne saurait limiter à 50% le nombre de places de stationnement qui peuvent être aménagées sur chaque parcelle et encore moins imposer aux propriétaires privés d'aménager celles-ci dans un parking collectif centralisé, à leurs frais. La règle figurant à l'article 6.6 al. 2 et qui prévoit que les places dans les silos à voiture sont remises à titre onéreux n'est donc pas acceptable. Le règlement n'indique nullement quand ces parkings seront réalisés, par qui, sous la responsabilité de qui et à quels coûts. On ignore également qui sera propriétaire de ces équipements, sous quelle forme et à quel prix les places de stationnement seront « transmises » aux propriétaires.

Enfin, la réglementation relative aux places de stationnement est critiquable dans la mesure où les limitations – déjà particulièrement restrictives – prévues tiennent compte des places de stationnement déjà existantes sur chaque parcelle, quand bien même celles-ci ont été valablement autorisées avant l'entrée en vigueur du PPA révisé. L'article 6.5 al. 3 et 4 prévoit que ces différentes restrictions s'appliquent aussi aux agrandissements de constructions existantes et que la totalité de SPd existante est projetée, ainsi que la totalité des cases existantes, sont déterminantes pour le calcul. Cela signifie que les places déjà existantes sont prises en considération dans le calcul global, sans respect des droits acquis. Cela n'est pas licite.

Cette réglementation peut également conduire à des solutions absurdes dans le cas d'un agrandissement ou, dans le cas particulier de l'opposante, dans l'hypothèse d'une construction sur la parcelle 5'304.

En conclusion, l'ensemble de la réglementation relative aux places de stationnement doit être revu.

5. Lamina Technologies s'oppose encore à l'article 9.5 al. 1 du règlement, relatif à la hauteur maximale des bâtiments. Compte tenu du CUS prévu, une telle hauteur n'est à l'évidence pas suffisante pour le genre de constructions que le PST prévoit d'accueillir. Il conviendrait de supprimer toute restriction de hauteur, ou subsidiairement, de fixer celle-ci à 25 mètres au moins pour l'aire d'activités.

6. Enfin, le règlement du PPA doit également être revu en ce qui concerne les exigences posées à l'article 3.1 al. 2 concernant les qualités architecturales et paysagères des bâtiments et installations. Si l'on comprend que les bâtiments et installations doivent être conçus de telle sorte qu'ils forment avec leurs abords un ensemble de qualité au sens de l'article 86 LATC, la formulation de l'alinéa 2 est ambiguë : s'il s'agit d'une exigence posée pour la délivrance d'un permis de construire, elle n'est pas acceptable. Une telle contrainte ne peut pas être imposée aux propriétaires privés. Si tel n'est pas le cas, la formulation de cet alinéa doit être modifiée, de façon à éliminer toute ambiguïté.

(...)

Lors des discussions concernant de l'acquisition par Lamina Technologies de la parcelle 5'231, il avait été fait état du projet d'une future route collectrice qui relierait le parc scientifique à la ville d'Yverdon par le trajet chemin des Petits Champs – chemin du Valentin. Ce projet avait pour but de faciliter l'accès du PST et de désengorger les accès par l'avenue des Sciences et l'avenue des Trois-Lacs.

D'après le projet du PPA mis il l'enquête publique, le giratoire donnant sur le chemin des Petits-Champs paraît remplacé par une place publique et le chemin du Valentin réservé à un parcours cycle et piéton. Le plan n'est pas claire, mais cette réalisation verrouillerait toute possibilité d'accès aux véhicules par le nord du PST et empêcherait ainsi la réalisation de la route collectrice.

Lamina Technologies s'oppose donc également à la réalisation d'une place publique sur le chemin des Petits-Champs ainsi qu'à toute affectation en chemin réservé aux cycles et aux piétons du chemin des Petits-Champs – chemin du Valentin.

II. ID Informatique & Développement NT SA

ID Informatique 8: Développement NT SA est propriétaire des parcelles N° 5228 et 5295 et implantée depuis plus de 10 ans.

Nous avons fait l'acquisition de la parcelle N° 5295 dans le but de construire un nouveau bâtiment dans le futur.

Différents points de votre PPA (places de parc, surface de construction, hauteur du bâtiment) pourraient nous porter préjudice dans la réalisation de ce projet.

Nous formulons par conséquent notre opposition quant à votre nouveau PPA et souhaitons obtenir toutes les garanties pour démarrer sereinement une nouvelle construction dans le futur.

III. Aurubis Switzerland SA

1. Le chiffre 6.5 du Règlement relatif au PPA-PST nouveau prévoit que, dans le périmètre du PPA, au plus 4'000 cases de stationnement peuvent être autorisées, P+R non compris (al. 1). Au maximum 50% des cases autorisées peut être implanté sur la parcelle. Le solde ne peut être localisé que dans un parking collectif centralisé (al. 2). Ces règles s'appliquent aussi aux agrandissements de constructions existantes (al. 3). La totalité de la surface de plancher déterminante existante et projetée, ainsi que la totalité des cases existantes, sont déterminantes pour le calcul (al. 4).

Par ailleurs, le chiffre 2.2 précise que les besoins en stationnement voitures et deux-roues légers sont calculés au moyen de la dernière version de la norme VSS. Le besoin en stationnement voitures se base au plus sur la surface de plancher déterminant indiquée sur le plan (al. 2).

2. Le nombre de places de stationnement prévu pour l'ensemble du périmètre du PPA est sous-évalué. Quant au nombre de places de stationnement prévu par parcelle, limité à 50% des besoins, il est insuffisant.

Selon les autorités communales (cf. 24Heures du 4 septembre 2012, p. 24), le PPA-PST nouveau permettra à terme d'accueillir près de 10'000 travailleurs. Les 4'000 cases prévues sont clairement insuffisantes.

Par ailleurs, une telle restriction engendrera des problèmes de gestion des places pour les entreprises concernées, dont Aurubis Switzerland SA, ainsi qu'une moins-value des immeubles.

3. Le chiffre 6.6 dispose que les places des parkings collectifs centralisés sont remises à titre onéreux et sont garanties par un droit réel restreint dont l'inscription au Registre foncier est une condition du permis de construire.

Alors que les employés des entreprises concernées pourraient bénéficier de places de parcage situées à côté de leur lieu de travail, gratuitement, ils seront contraints de payer un tiers pour stationner leur véhicule et de se déplacer ensuite sur des distances plus ou moins longues.

Ce système sert en réalité à enrichir un tiers (ou la commune), au détriment d'une facilité d'accès et d'une qualité des conditions de travail offertes jusque-là. (Si c'est la Commune) La Commune s'arroge en outre, par ce moyen, une nouvelle source de revenu.

Par ailleurs, ces parkings centralisés occuperont des terrains qui pourraient être attribués à d'autres entreprises.

4. Il y a lieu de relever que la limitation du nombre de places de parcage imposée par le PPA-PST nouveau n'est la conséquence que d'une volonté délibérée de réduire la circulation des véhicules privés et de favoriser les transports publics.

Or, le périmètre PPA-PST jouxte un accès autoroutier. Il est illusoire de penser que les employés, les partenaires commerciaux et les visiteurs des entreprises concernées s'orienteront vers les transports publics au vu de la configuration des lieux. Les employés sont à ce jour une majorité de pendulaires profitant déjà de la proximité des voies autoroutières. Ne pas tirer profit de cet avantage est contre-productif.

Au demeurant, cette proximité de l'autoroute demeure l'un des arguments forts pour attirer des entreprises.

VI. Mme Pierrette Roulet-Grin

Citoyenne attentive à l'évolution de sa ville et en particulier au maintien d'une économie locale diversifiée favorisant la création d'emplois et l'implantation d'entreprises – ou le développement de celles déjà installées, j'ai pris connaissance du projet cité en en-tête (règlement et plan).

Alors que chaque ville, chaque agglomération, chaque région cherche à attirer de nouvelles entreprises sur son territoire, le PPA mis à l'enquête paraît très directif et manque de la souplesse qu'on peut attendre à un moment où la concurrence se fait toujours plus âpre. Le fait que la Municipalité puisse accorder des dérogations ne suffit pas à éloigner une très forte impression d'autoritarisme absolu : le règlement du PPA est le document de base qui donne le ton à tout investisseur intéressé.

La conception de cette réglementation appelle à mon sens les réactions suivantes :

A. Oppositions

6.5.1. Nombre de stationnements pour voitures : fixer un chiffre absolu pour le nombre de places de stationnement (privé ou collectif, 4000) alors qu'on vise 10'000 postes de travail sur ce site, et qu'on ignore la nature des entreprises productrices ou de services qui chercheront à s'installer là dans 3, 10 ou 15 ans est très maladroit. Dans une ville connue pour son côté très restrictif dans l'application des normes de stationnement sur domaine public ou privé, c'est une cautèle non promotionnelle pour un site économique idéalement placé aux abords d'un échangeur autoroutier. 6.5.2. Un pourcentage fixe de cases de stationnement (50 %) sur parcelles privées empêche la mobilité qu'engendreront certaines activités nécessitant des déplacements motorisés ou un personnel plus nombreux à certains moments.

6.13.1. Enseignes et réclames : au siècle de la communication visuelle, des entreprises tels que des groupes internationaux marquent leur présence partout de la même manière et n'ont que faire d'une forme et d'un dimensionnement imposés : tracasseries que tout cela !

7.1.1 Aire d'activités : exclure totalement les activités « commerciales » ou « artisanales » c'est priver les milliers de travailleurs du site d'un opticien, d'un cordonnier, d'un pharmacien, d'un garage avec débit d'essence, d'un mécanicien sur cycles, etc. De quel droit ?

8.3.1 Place publique/passage sous voie : toutes les planifications communales en vigueur à Yverdon – tel le projet d'agglomération en cours – consacrent l'avenue des Trois-Lacs comme une pénétrante assurant une desserte en peigne entre la sortie autoroutière d'Yverdon-Sud et la partie Nord-Ouest de la ville. Les

électeurs yverdonnois se prononceront d'ailleurs dans quelques mois sur ce sujet. Plan et règlement du PPA dessinent étonnamment une place publique... sur une partie de route déjà construite et sur l'un des deux giratoires de cette avenue! En plus, le plan indique que seuls cyclistes et piétons bénéficieront d'un passage sous-voies, alors que le tracé réservé de la « collectrice sud » est ratifié de longue date, toutes oppositions étant écartées.

B. Remarques

Sur un site où l'implantation de nouvelles entreprises est attendue avec impatience (15'000 m2 de libres aujourd'hui), où l'on prétend attirer des entreprises « emblématiques », on multiplie les exigences esthétiques : les futurs propriétaires ou locataires ne seront-ils pas découragés par tant d'obsessions du « paraître » plutôt que de l'« être » ?

Ne seront-ils pas découragés par les multiples contingences architecturales, par les études archéologiques que certains vont devoir faire à leurs frais sur leur parcelle ? Et si d'aventure ils sont Yverdonnois – par le financement de coûteux faux canaux, (noues) creusés pour recevoir les eaux de pluie, leurs aménagements et leurs franchissements allant entraîner la dépense de millions de francs de deniers du contribuable.

Enfin, curieusement nulle trace dans le plan accompagnant le PPA de la halte ferroviaire prévue et du P+R qui lui est jumelé, un duo pourtant indiqué comme une des forces d'AGGLO-Y.

V. M. Daniel Cochand

J'ai pris connaissance avec intérêt mais aussi avec un questionnement certain du projet mis à l'enquête. J'ai été surpris par des exigences que je trouve draconiennes, ceci avec le sentiment que l'on se permet d'exiger trop alors que semble-t-il on peine à trouver des entreprises intéressées à venir s'installer sur ce site. Qu'il s'agisse de règles touchant à différents aspects des constructions ou de règles fixant les conditions d'octroi de places de stationnement, ces règles me paraissent trop restrictives (facteur de réduction employé à mon sens à mauvais escient). Les silos sont une idée, mais les contraintes risquent de peser lourdement et peut-être très longtemps avant qu'effectivement les personnes ayant dû les financer puissent en bénéficier. Entre ce qui est visé à long terme (et j'y souscris) et ce qui va se passer durant des années jusqu'à ce que ce parc s'étoffe il y a un hiatus ! J'y reviens dans ma synthèse de remarques et questions.

Je fais opposition sur deux points qui touchent au problème des noues et des voies de circulation.

A. Oppositions

10.5 al.2 Aires de noues

En guise de boutade tient-on compte de la rotondité terrestre ou non ? En fait si les ruptures de noues se font par des voies de circulation, au niveau du niveau de la route, avec des tuyaux en dessous puisque il n'y a pratiquement pas de pente (donc pas d'écoulement des eaux, donc pas de nécessité de faire des passerelles) qu'est ce qui est considéré comme rupture visuelle ? Vise-t-on une ligne visuelle continue au niveau du plan d'eau (s'il y a de l'eau) ou une ligne visuelle continue du niveau de base du terrain et par conséquent du passage de la voie de circulation. Il est stupide de creuser pour devoir ensuite faire des passerelles alors qu'il est possible d'assurer la liaison entre deux portions de noues simplement avec des tuyaux. Mais évidemment cela coupe la vision de l'ensemble du plan d'eau ! Le but est-il de faire de belles cartes postales ?

Chapitre 6 dont 6.8 et 8.3.1 Avenue des Trois-Lacs et place publique

Dans le chapitre 6. « Mesures applicables à toutes les aires » il est questions des parcours pour cycles et piétons. Dans ce chapitre et dans ce règlement et sur le plan je n'ai rien trouvé pour les voitures à part la mention « aire de circulation ». Je suis très étonné que le passage inférieur de la ligne CFF ne concerne que les vélos et les piétons. Faut-il rappeler ici la vocation de l'Avenue des Trois Lacs ? Toutes les études faites par la commune montrent que pour 2020 il faudra avoir construit le passage sous-voies afin d'alléger la charge de trafic sur les rues de la Sallaz et du Midi. Ce PPA, qui doit tenir la route (c'est le cas de l'écrire !) pour une bonne quinzaine d'années, doit viser largement au-delà de 2020. En conséquence le plan du PPA doit mentionner clairement la future existence de ce passage sous-voies afin d'assurer la liaison avec les quartiers au Nord-Ouest et en direction des Isles et à l'inverse d'assurer la liaison entre ces quartiers et le PST. Et ceci est avancé indépendamment d'une très possible route de contournement qui pourrait emprunter soit cette avenue des Trois Lacs, soit le chemin de la Chèvre. Dans ce dernier cas très vraisemblablement la voie de circulation devrait suivre le tracé de la noue le long de la voie de chemin de fer jusqu'au passage sous-voies. Le traitement du problème des voies de circulation pour accéder au PST est déficient. De plus, de manière incompréhensible, on assiste à une transformation d'un giratoire en une place publique (?).

Ces giratoires sont destinés à une circulation qui doit permettre le transit, la desserte, la pénétration, peu importe le mot ! Le PST n'a pas à être déconnecté de la partie ouest de la ville. La mesure 31 du projet AggloY a été retirée pour être prise en charge par la commune elle-même et si l'Avenue des Trois-Lacs

n'est plus la mesure 31 d'AggloY elle reste néanmoins l'Avenue des Trois-Lacs destinée à permettre (par une distributions en peigne) à des milliers de personnes de regagner leur domicile dans la partie entre Thièle et PST. Quel est le sort réservé à la route entre le Chemin de la Sallaz et le giratoire de l'Avenue des Sciences ainsi qu'à la portion de voie aboutissant au deuxième giratoire (en direction des Isles) ? Qu'en est-il du sort de ces différentes routes dans le cadre des hiérarchies des voies de circulation ? Quid des vitesses autorisées ?

B. Remarques

6.5 et 6.6

Règles trop restrictives en matière de stationnement.

C. Questions

Situation du Park and Ride ? Halte CFF ? Parking vers la halte CFF ?

En synthèse de B/ remarques et C/ questions

On travaille pour le futur, avec des idées de silos pour voitures. Beaucoup imaginent ce futur avec des voitures différentes, moins de voitures, des moyens de déplacement motorisés individuels beaucoup plus simples et moins puissants. On dit que le bon architecte laisse derrière lui de belles ruines.

Que deviendront ces silos à long terme ? Aujourd'hui on a besoin de voitures et de places de stationnements. Pourquoi ne pas envisager pendant ces années d'omniprésence de la voiture d'offrir des aires de stationnement, sans grand aménagements, sur les emplacements des futurs silos, sur un coin de parcelle, à proximité de la halte CFF, sur l'emplacement d'une noue non encore réalisée, les possibilités ne manquent pas. Si ce parc est un succès les silos se réaliseront beaucoup plus facilement au moment opportun.

G. RÉPONSES AUX OPPOSITIONS

I. LAMINA TECHNOLOGIES SA

1. a) Lamina Technologies SA, propriétaire des parcelles No 5'231 et 5'304, s'en prend à l'aire de noue projetée sur la parcelle 5'304, à l'aire arborisation sur cette même parcelle ainsi qu'à la réglementation des places de stationnement. Elle conteste enfin l'art. 9.5 du projet de RPPA (hauteur des constructions) ainsi que l'art. 3.1 concernant les exigences en matière de qualité architecturale.

b) A titre liminaire, il convient de rappeler que le projet de PPA et de RPPA, en supprimant le régime relativement complexe du règlement actuel pour les secteurs S4 et S5 (IUS limité à 0,5 pour du tertiaire ; hauteurs maximales de 12 à 16 m selon la situation), au profit d'un régime simple et avantageux (IUS de 1,5 et hauteur maximale portée à 20 m notamment) induit des avantages incontestables pour les propriétaires concernés par rapport à la situation actuelle.

2. a) Comme indiqué ci-dessus, l'opposante met en cause l'aire de noue prévue sur sa parcelle 5'304 et elle en demande la suppression. Elle estime en substance que cette aire de noue serait de nature à compromettre la constructibilité de cette parcelle et qu'elle ne serait de toute manière pas justifiée.

b) Ainsi que cela résulte du rapport 47 OAT (p. 16), la gestion en surface des eaux claires, par l'aménagement de fossés larges et peu profonds (les noues), fait partie des principes qui fondent la nouvelle conception d'aménagement pour le PST. L'opposante ne semble au demeurant pas remettre en cause le principe du réseau de noues.

L'aire de noue dont l'utilité est remise en cause par l'opposante fait partie intégrante du concept paysager d'une part et du concept de récolte des eaux claires d'autre part ; cette aire de noue forme par ailleurs un tout avec celle qui est projetée sur la parcelle 5'098.

Les contraintes liées à la présence d'une noue et que met en avant l'opposante doivent être relativisées : ainsi, le projet de RPPA ne pose aucune exigence sur les limites de construction en bordure des aires de noues et l'art. 10.5 du projet de RPPA permet, à certaines conditions, les franchissements piétonniers ou carrossables de ces aires de noue.

Enfin, au regard du principe de la proportionnalité, il y a lieu de rappeler que si le nouveau PPA prévoit une aire de noue sur sa parcelle et induit ainsi certaines contraintes pour l'opposante, la planification projetée prévoit également des allègements qui compensent très largement ces contraintes. Ces allègements sont en particulier les suivants : suppression de la surface S5 du PPA actuel, qui oblige le propriétaire à aménager en espaces de verdure les abords de la collectrice sud ; suppression de l'indice de verdure du PPA actuel sur le secteur S4 ; suppression de l'obligation de planter les alignements d'arbres indiqués sur le plan actuel.

Néanmoins, la Municipalité accepte de modifier le plan conformément à ce qui a été proposé lors de la séance de conciliation du 13 décembre 2012.

3. a) L'arborisation obligatoire, qui touche l'extrémité sud-est de la parcelle 5'304 propriété de l'opposante, est également remise en cause par cette dernière. Lamina Technologies SA estime que cette arborisation n'a aucune justification.

b) Cette arborisation, qui n'était initialement pas prévue, a été imposée par le Service des routes et constitue une compensation paysagère liée à l'autoroute. Le secteur touché est restreint et les contraintes limitées qu'implique cette exigence sont largement compensées par les avantages évoqués plus haut, notamment en termes de densification des constructions, par rapport au plan actuel.

4. a) La réglementation des places de stationnement suscite de nombreuses critiques de la part de l'opposante.

Celle-ci conteste en particulier le plafonnement à 4'000 places de stationnement ainsi que l'obligation de localiser 50 % des places de parc dans un parking collectif centralisé, et à titre onéreux. Elle estime en outre que le fait que la réglementation projetée tienne compte des places de parc existantes sur chaque parcelle irait à l'encontre des droits acquis.

b) S'agissant tout d'abord du plafonnement à 4'000 du nombre de places de stationnement, il y a lieu de rappeler que, dans la mesure où le projet de PPA implique la création de plus de 500 places de stationnement, il a été soumis à une étude de l'impact sur l'environnement (EIE), conformément au chiffre 11.4 de l'annexe à l'ordonnance relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE).

Le rapport d'impact établi dans le cadre de cette EIE traite entre autres de la mobilité, dans ses annexes (annexe à l'EIE - Volet circulation, octobre 2009 - ci-après A1 ; Annexe à l'EIE - Volet circulation, Note complémentaire, mars 2011 - ci-après A2). Le rapport d'impact prévoit que la génération de trafic induite par le futur PPA sera de 14'000 mouvements/jour (p. 9 A1). Il convient de souligner que le calcul de cette génération de trafic a été validé tant par la Commission de coordination interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE) que par le Service de la mobilité (SM) et par le Service des routes (SR). Le besoin en places de stationnement induit par le nombre de mouvements/jours projetés est de 4'000 cases. Ce calcul a été effectué en appliquant la norme VSS SN 640 281 (2006), à laquelle renvoie au demeurant la réglementation cantonale (cf. art. 40a RLATC).

Comme le rappelle le rapport 47 OAT (p.18), la norme précitée permet de déterminer le nombre de places de stationnement nécessaires pour chaque affectation ; elle prévoit en outre des facteurs de réduction du nombre de cases en fonction du type de localisation. La situation actuelle permet l'application au PST d'un coefficient de 60 % sur la base des valeurs indicatives de besoin en stationnement. Il convient de souligner que la norme a été en l'espèce appliquée avec le maximum de souplesse et dans un sens très favorable à l'offre en stationnement.

Le nombre de 4'000 cases a été fixé par les services cantonaux sur la base des conclusions de l'EIE pour admettre un IUS de 1.5.

Il convient de relever que les cases liées à un P+R ne sont pas comprises dans ce quota de 4'000 cases, mais viennent s'ajouter (150 selon le concept stationnement YIB 2012) + 20 cases de covoiturage (point 2.4 de A2, p. 9)

c) L'opposante conteste par ailleurs l'obligation de grouper 50 % des places dans des parkings collectifs centralisés et à titre onéreux.

Il résulte en effet du projet de RPPA que, sur les 4'000 cases de stationnement, 2'000 devront être réalisées dans 1 ou 2 parkings collectifs situés en des sites centraux du PST (aires de services), d'abord en surface, puis en silos, en suivant le rythme de développement du PST.

Cette option de mutualiser une partie du stationnement résulte d'études conduites en 2008 (concours pour la révision du PPA du PST) et en 2010 (Rapport technique « Stationnement »), qui ont relevé certaines faiblesses du PST. Il s'agit tout d'abord d'un déficit identitaire, qui nécessite, en réaction, de créer une image forte et de qualité ; l'image d'un parc technologique doit en effet refléter le haut niveau des savoir-faire propres à un tel lieu. Or, il manque d'espaces conviviaux et contemporains et les espaces libres sont envahis par les parkings ; il n'y a pas de structure paysagère forte et il manque un espace public central. On est ainsi en présence d'une zone d'activités « classique » qui ne correspond pas à l'image de parc voulue pour le PST.

La mutualisation du stationnement permet un positionnement central des 2 parkings et garantit ainsi une gestion qualitative par des aménagements groupés inscrits dans le concept des espaces publics plutôt que répartis autour des constructions de manière aléatoire.

La gestion actuelle du stationnement conduit à un « gaspillage » du sol contraire aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1er LAT), en raison des importantes surfaces consacrées au stationnement. Avec le plan actuel, il est en effet plus avantageux de consacrer du terrain à bâtir pour du parking en surface plutôt que de construire un bâtiment destiné aux emplois, ce d'autant que l'IUS s'avère trop bas. La conséquence en est d'importantes surfaces inutilisées autour des bâtiments, quand bien même la parcelle est considérée comme entièrement construite.

La mutualisation apparaît comme le seul moyen de valoriser pleinement le droit à bâtir considérablement augmenté par le projet de PPA (IUS de 1.5). A défaut, il faudrait en effet soit réaliser des parkings en surface sur les parcelles constructibles en lieu et place de nouveaux bâtiments, soit aménager des parkings souterrains sous les bâtiments, ce qui augmente les coûts de constructions.

La mutualisation garantit donc une meilleure utilisation du sol, conformément à l'art. 1er LAT.

La gestion des places par entreprise induit quant à elle une mauvaise répartition de la demande, alors que l'offre globale suffirait amplement à couvrir la demande de l'ensemble des usagers du PST. Les relevés d'occupation réalisés en 2008 montrent en effet que, globalement, l'occupation des places de stationnement ne dépasse jamais 50% de l'offre totale, même à 10 heures du matin, qui correspond à la période d'occupation maximale.

La mutualisation du stationnement libère les parcelles de la moitié des cases nécessaires ; elle permet de gérer la période intermédiaire entre les besoins actuels et les besoins futurs, en fonction du développement du PST et de l'amélioration de l'offre en transports publics ; elle permet d'attribuer au fur et à mesure à d'autres entreprises les places devenues excédentaires ; elle garantit une gestion plus efficace des cases (plusieurs utilisateurs répartis dans le temps).

d) Quant au caractère onéreux des places de stationnement dans les parkings collectifs, qui est contesté par l'opposante, il est en réalité parfaitement justifié.

La création de cases de stationnement en nombre suffisant – selon la norme VSS – relève en effet d'une obligation légale ; il est normal qu'elle constitue une condition au permis de construire et que la réalisation de ces places soit à la charge du constructeur. S'agissant plus particulièrement de l'obligation de participer à l'aménagement de places de parc dans une installation commune, elle est expressément prévue à l'art. 118 RPGA (qui s'applique à titre supplétif au PPA, conformément à l'art. 11.2 du projet de RPPA). Cette disposition prévoit que la Municipalité peut imposer à un propriétaire de participer à une installation commune. Parmi les hypothèses où cette obligation peut être imposée est mentionné le cas où « l'aménagement de places de stationnement entre en contradiction avec des prescriptions de droit public, notamment celles qui concernent l'aménagement du territoire ». Or, comme on l'a vu plus haut, la mutualisation partielle des places de stationnement permet une utilisation des droits à bâtir allant dans le sens d'un des principes fondamentaux de l'aménagement du territoire, soit l'utilisation judicieuse et mesurée du territoire (art. 1er al. 1 LAT). Rien ne justifie enfin que le financement de 50% du stationnement privé exigé par la loi soit pris en charge par la collectivité pour les propriétaires et investisseurs du PST, alors que tous les autres propriétaires de la commune doivent supporter la totalité de cette charge pour ce qui les concerne. Enfin, l'augmentation des possibilités de bâtir - en l'occurrence pratiquement le triple de ce que permet la réglementation actuelle - compense largement le surcoût éventuel imputable à la construction de cases dans un parking collectif.

e) L'opposante critique l'art. 6.5 al. 3 et 4 du projet de RPPA, qui dispose que les règles sur le stationnement s'appliquent aussi aux agrandissements de constructions existantes. Elle estime que cette disposition porterait atteinte aux droits acquis des propriétaires qui auraient déjà aménagé des places de stationnement sur leurs parcelles.

En réalité, la règle prévue aux art. 6.5 al. 3 et 4 du projet de RPPA est dans la ligne de l'art. 80 LATC. Cette disposition détermine à quelles conditions un propriétaire peut se prévaloir de droits acquis en matière de construction en cas d'entrée en vigueur d'une nouvelle réglementation. Aux termes de cette disposition, des agrandissements d'une construction non conforme à la réglementation entrée en vigueur ultérieurement sont envisageables, pour autant toutefois qu'ils n'aggravent pas l'atteinte à cette réglementation. Appliquée au stationnement, cette règle signifie que le propriétaire qui voudra augmenter la surface de plancher déterminante (SPd), devra se laisser imputer les places déjà réalisées sur son fonds dans le calcul du taux de 50 % de places au

maximum aménageables sur sa parcelle. C'est précisément le système mis en place à l'art. 6.5.

5. a) L'opposante s'oppose à l'art. 9.5 al. 1er du projet de RPPA, qui limite à 20 m la hauteur des bâtiments dans l'aire d'activités.

b) La hauteur de 20 m, qui ne prend pas en compte l'isolation (cf. art. 9.5 al. 4), correspond à environ 6 niveaux. Au regard de l'IUS prévu et de l'augmentation significative par rapport à la réglementation actuelle (soit respectivement 12 ou 16 m selon les secteurs), cette valeur apparaît comme suffisante.

6. a) L'opposante estime enfin que le projet de RPPA doit être revu en ce qui concerne les exigences posées à l'art. 3.1 al. 2 concernant les qualités architecturales et paysagères des bâtiments et installations. Elle y voit une contrainte inacceptable.

b) Cette disposition est dans la ligne du chapitre 0 du RPGA (art. 1er à 6), consacré aux règles fondamentales ; l'intitulé de l'art. 3 RPGA prévoit ainsi que « la qualité est prioritaire ». La CDAP a au demeurant eu l'occasion de constater que la réglementation du plan général d'affectation de la Commune d'Yverdon-les-Bains comporte des dispositions particulières sur la qualité architecturale des constructions, qui renforcent les exigences d'intégration résultant de l'art. 86 LATC (AC 2008.0230 du 18 septembre 2009). Cependant, contrairement à ce que craint l'opposante, le second alinéa de l'art. 3.1 du projet de RPPA n'impose en aucun cas un concours de projets ; cependant, l'organisation d'un concours de projets indique une volonté ou un effort de qualité, que la Municipalité pourra prendre en compte dans le cadre de son appréciation. Cela sera d'autant plus important si le projet est dérogoire.

7. a) Dans une écriture complémentaire déposée le 10 septembre 2012, Lamina Technologies SA, s'est plainte du fait que le giratoire donnant sur le chemin des Petits-Champs paraissait remplacé par une place publique et le chemin du Valentin réservé à un parcours pour cycles et piétons. Elle estime que cette réalisation verrouillerait toute possibilité d'accès aux véhicules par le Nord du PST et empêcherait ainsi la réalisation de la route collectrice.

b) Contrairement à ce que semble soutenir l'opposante, l'aménagement d'une place sur les aires de services et à cheval sur le domaine public est compatible avec la circulation des automobiles et n'empêche en rien la réalisation d'un passage inférieur sous la voie de chemin de fer. L'art. 8.3 du projet de RPPA précise au demeurant que l'étendue est indicative.

La Municipalité a toutefois décidé de supprimer l'obligation prévue par l'art. 8.3 al. 2 de traiter la partie carrossable de la place en zone de rencontre, dès lors que le projet de contournement accepté en votation populaire prévoit une route à 50 km/h.

II. ID INFORMATIQUE & DEVELOPPEMENT NT SA

a) Dans son opposition, ID Informatique & Développement NT SA indique que différents points du projet de PPA pourraient lui porter préjudice dans la perspective d'une construction sur la parcelle 5'295 dont elle indique avoir fait l'acquisition. Elle mentionne, sans aucun développement, les « places de parc, surface de construction, hauteur de bâtiment ».

b) Ces points ont tous été traités de manière détaillée dans la réponse à l'opposition No I et on renvoie aux explications qui figurent ci-dessus.

III. AURUBIS SWITZERLAND SA

1. a) Dans son opposition, Aurubis Switzerland SA s'en prend à la réglementation sur le stationnement (art. 6.5 et 6.6 du projet de RPPA). Elle fait tout d'abord valoir que le nombre de places de stationnement maximal serait trop faible au regard de l'occupation projetée pour l'ensemble du PST et de sa proximité d'avec un nœud autoroutier.

b) Ce grief a été traité sous le chiffre 4. a) relatif à l'opposition No I ci-dessus et on se réfère à la réponse donnée sur ce point : le calcul de génération de trafic a été validé par le service spécialisé du Canton et le nombre de places de stationnement a été calculé conformément à la norme VSS actuellement en vigueur.

2. a) L'opposante s'en prend par ailleurs à la mutualisation d'une partie des places de parc et au caractère onéreux du stationnement dans les parkings collectifs.

b) Son argumentation se recoupe sur ce point avec celle avancée par l'opposante No I et il y a lieu de se référer à la réponse donnée plus haut (I.4. c et d).

IV. MADAME PIERRETTE ROULET-GRIN

1. a) Dans son opposition, Mme Roulet-Grin conteste tout d'abord le plafonnement du nombre de places de stationnement prévu à l'art. 6.5 al. 1er du projet de RPPA. Elle conteste également la mutualisation partielle prévue à l'al. 2 de l'art. 6.5.

b) Son argumentation se confond avec celle développée par les opposantes No I et III et on renvoie à la réponse donnée sur ce point au chiffre I.4 lettres a à d ci-dessus.

2. a) Mme Roulet-Grin s'en prend ensuite à l'art. 6.13 al. 1er du projet de RPPA, qui pose des règles sur les enseignes et les procédés de réclame. Elle estime ces règles trop contraignantes.

b) L'art. 6.13 du projet de RPPA ne fait en réalité que reprendre l'art. 11 du règlement communal sur les procédés de réclame du 29 octobre 2001, qui est déjà applicable au PST ; il n'induit aucune contrainte supplémentaire. L'alinéa 2 ouvre au demeurant la possibilité de poser des balises en limite de propriété, ce qui ne serait vraisemblablement pas possible aujourd'hui.

3. a) L'opposante fait grief au projet de RPPA d'exclure, à son art. 7.1 al. 1er, les activités commerciales et artisanales dans l'aire d'activités. Elle estime qu'il n'y a aucun motif de priver les travailleurs du site d'un opticien, d'un pharmacien ou d'un garage.

b) La disposition contestée ne fait que concrétiser les objectifs du PPA, tels qu'ils figurent à l'art. 1.1 du projet de RPPA, soit de permettre l'accueil, dans un cadre de qualité, d'entreprises emblématiques pour le développement économique du Nord vaudois. L'aire d'activités est ainsi réservée à des entreprises relevant de la recherche, du développement et de la production.

Les commerces de proximité mentionnés par l'opposante ne sont au demeurant pas exclus du PST : ils sont expressément mentionnés dans les affectations admissibles

dans l'aire de services (art. 8.1 du projet de RPPA), ce qui constitue une nouveauté par rapport au PPA actuel.

4. a) L'opposante émet par ailleurs une critique analogue à celle de l'opposante No I à propos de la création d'une place publique et du passage sous voie.

b) Sur ce point, on se réfère à la réponse donnée sous chiffre I.7 b ci-dessus.

5. a) Sous une rubrique « remarques », l'opposante reproche au projet d'impliquer de trop lourdes contraintes en matière architecturale.

b) Comme indiqué ci-dessus (ch. I.6), la qualité architecturale du bâti est une préoccupation qui a été mise en avant dans le RPGA et il est justifié que le projet de RPPA aille également en ce sens. Il n'en reste pas moins que les contraintes architecturales en termes de volumétrie des bâtiments sont limitées et quasi nulles en termes de conception.

Quant à la crainte de devoir systématiquement passer par des concours de projet, elle n'est pas fondée (cf. ch. I.6.b ci-dessus).

V. MONSIEUR DANIEL COCHAND

1. a) Dans son opposition, M. Daniel Cochand remet en cause le principe des noues, qu'il estime stupide.

b) L'évacuation des eaux claires est une contrainte importante de l'équipement du site et caractérise fortement l'urbanisation yverdonnoise. Le thème de l'eau est par ailleurs considéré comme un élément identitaire fort à exploiter dans le devenir de l'agglomération. Son traitement dans le cadre du PST est un élément déterminant de la structure spatiale et fonctionnelle.

La solution à privilégier doit être rationnelle et simple, tant pour sa mise en œuvre que pour son entretien. Les grands bassins sont coûteux et ne présentent pas une bonne solution. Le principe de noues de drainage et fossés de rétention est jugé adéquat par les spécialistes. Le projet répond à des contraintes de gestion hydraulique et de capacité du réseau. Il est constant que les sols du PST sont difficiles à raison notamment des remblais hétérogènes issus de matériaux extraits des tunnels de l'autoroute. L'infiltration n'est par ailleurs pas souhaitable et le projet est conforme au PGEE lorsqu'il prévoit des noues de récolte des eaux, qui sont ensuite conduites dans un canal de stockage temporaire (voir p. 30 ss du rapport d'impact). En outre, la récolte des eaux à ciel ouvert est adaptable et intéressante tant du point de vue paysager que du point de vue écologique. Enfin, comme on l'a relevé plus haut (ch. I.2.b), les surfaces de noues compensent la suppression de l'indice de verdure du PPA actuel.

2. a) L'opposant soulève enfin les mêmes griefs que les opposantes No I et IV au sujet de la création d'une place publique sur l'avenue des Trois Lacs.

b) On se réfère à la réponse donnée sur ce point sous chiffre I.7 b ci-dessus.

H. PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS

Dans le cadre de la conciliation avec les opposants, la Municipalité a tenu compte de certaines demandes. Ainsi, la Municipalité propose au Conseil d'adopter 3 amendements au projet de PPA.

Amendement 1

L'opposition retirée émane du service cantonal des routes (SR), qui a demandé le retrait des aires de noues de quelques mètres par rapport au domaine public (DP) 349, pour faciliter l'entretien des abords de l'autoroute. Le plan a été corrigé dans ce sens (voir annexe). Le Canton demande que cette modification mineure soit soumise au Conseil communal sous la forme d'une proposition d'amendement au PPA.

Amendement 2

En dépit des importants allègements procurés par le nouveau PPA à Lamina Technologies SA (voir ci-dessus point 2 de la réponse à son opposition), la Municipalité accepte de modifier le plan conformément à ce qui a été proposé lors de la séance de conciliation du 13 décembre 2012.

La position de la noue a donc été adaptée conformément aux vœux de l'opposante.

Amendement 3

L'aménagement d'une place sur les aires de services et à cheval sur le domaine public est compatible avec la circulation des automobiles et n'empêche en rien la réalisation d'un passage inférieur sous la voie de chemin de fer. L'art. 8.3 du projet de RPPA précise au demeurant que l'étendue est indicative.

La Municipalité a toutefois décidé de supprimer l'obligation prévue par l'art. 8.3 al. 2 de traiter la partie carrossable de la place en zone de rencontre, dès lors que le projet de contournement accepté en votation populaire prévoit une route à 50 km/h. L'art. 8.3 al. 2 amendé a donc la teneur suivante :

« Les espaces libres de l'aire de service et la place font l'objet d'un projet unique qui garantit :

- une conception paysagère de haute qualité ;
- l'accessibilité au public ;
- le statut de zone de rencontre de la partie carrossable ;
- une relation spatiale de qualité avec le rez-de-chaussée des bâtiments. »



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 : Les réponses aux oppositions sont adoptées.

Article 2 : Le plan partiel d'affectation (PPA) « PST – Parc scientifique et technologique », son règlement et ses amendements sont adoptés.

Article 3 : La décision finale concernant l'étude d'impact sur l'environnement (Rapport EIE) est adoptée.

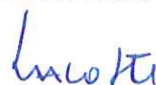
AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic :



D. von Siebenthal

La Secrétaire :



S. Lacoste

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

ANNEXES POUR ADOPTION :

- Plan partiel d'affectation (PPA), y compris plan modifié selon amendements 1 et 2 ainsi que le règlement (annexes 1, 2, 3, 4)
- Décision finale concernant l'étude d'impact sur l'environnement (annexe 5)

ANNEXES POUR INFORMATION DISPONIBLES SUR LE SITE DE LA VILLE (PAGES PREAVIS DU CONSEIL COMMUNAL)

- Rapport sur le processus d'aménagement selon l'art. 47 OAT
- Rapport d'impact sur l'environnement
- Annexes à l'étude d'impact sur l'environnement : Volet circulation / Rapport de campagne de sondages archéologiques / Protection des sols