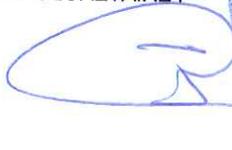


APPROUVÉ PAR LA MUNICIPALITÉ
LE 18 OCTOBRE 2010

LE SYNDIC :



LA SECRÉTAIRE :



MIS EN CONSULTATION PUBLIQUE
DU 15 AVRIL 2011
AU 15 MAI 2011

LE SYNDIC :



LE SECRÉTAIRE :



ADOPTÉ PAR LE CONSEIL COMMUNAL
LE 23 JUIN 2011
ADOPTION COMPLÉMENTAIRE
LE 23 FÉVRIER 2012

LE PRÉSIDENT :



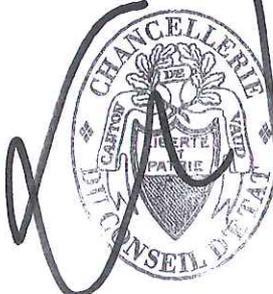
LE SECRÉTAIRE :



APPROUVÉ PAR
LE CONSEIL D'ÉTAT DU CANTON DE VAUD

LAUSANNE, LE 16 MAI 2012

L'ATTESTE, LE CHANCELLIER :



COMMUNE DE GRANDSON PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

août 2011

FISCHER + MONTAVON ARCHITECTES-URBANISTES SA ■ YVERDON-LES-BAINS
CERT-ARAGAO INGENIEURS CONSEILS ■ LAUSANNE
BIOL CONSEIL SA ■ YVERDON-LES-BAINS



APPROUVÉ PAR LA MUNICIPALITÉ

LE 18 OCTOBRE 2010

LE SYNDIC :

LA SECRÉTAIRE :

MIS EN CONSULTATION PUBLIQUE

DU 15 AVRIL 2011

AU 15 MAI 2011

LE SYNDIC :

LE SECRÉTAIRE :

ADOPTÉ PAR LE CONSEIL COMMUNAL

LE 23 JUIN 2011

ADOPTION COMPLÉMENTAIRE

LE 23 FÉVRIER 2012

LE PRÉSIDENT :

LE SECRÉTAIRE :

APPROUVÉ PAR

LE CONSEIL D'ÉTAT DU CANTON DE VAUD

LAUSANNE, LE

L'ATTESTE, LE CHANCELIER :

COMMUNE DE GRANDSON PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

août 2011

FISCHER + MONTAVON ARCHITECTES-URBANISTES SA ■ YVERDON-LES-BAINS
CERT-ARAGAO INGENIEURS CONSEILS ■ LAUSANNE
BIOL CONSEIL SA ■ YVERDON-LES-BAINS



COMMUNE DE GRANDSON

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Auteurs :

Aménagement du territoire, pilotage général et mise en forme de synthèse :

Xavier Fischer, architecte EPFL/SIA, urbaniste FSU/Reg A

FISCHER + MONTAVON architectes-urbanistes SA ■ Yverdon-les-Bains

Déplacements:

Pedro de Aragao, ingénieur EPFL/SIA

CERT-ARAGAO ingénieurs conseils ■ Lausanne

Milieux naturels et paysages, établissement des fiches d'inventaire et de mesure :

Anne DuPasquier, biologiste

Biol conseils SA ■ Yverdon-les-Bains

TABLE DES MATIERES

DEVELOPPEMENT	5
DÉMOGRAPHIE: ÉVOLUTION ET PROJECTION	6
POPULATION ACTIVE / MOUVEMENTS PENDULAIRES	8
SECTEURS D'ACTIVITÉS À DÉVELOPPER	10
CROISSANCE URBAINE	11
	Objectif 1 page 7 Objectif 2 page 10
SITES ET PAYSAGES	13
MILIEUX NATURELS	14
SITES PHYSIQUES	18
SITES PAYSAGERS	18
SITES CONSTRUITS	20
OCCUPATION DU COTEAU	22
CÉSURE GRANDSON - LES TUILERIES	24
CÉSURE GRANDSON - CHAMPAGNE	26
VALLON DU GRANDSONNET	27
PATRIMOINE BÂTI	30
	Objectif 3 page 18
	PLAN "CONTRAINTE" page 32 a PLAN "PAYSAGE ET PATRIMOINE" page 32 b
HABITAT	33
ENVIRONNEMENT	34
ÉTAT ACTUEL	35
EXTENSIONS A COURT ET MOYEN TERME	35
	Objectifs 4 et 5 page 36
ARTISANAT - INDUSTRIE	37
SITUATION ACTUELLE	38
EXTENSIONS À MOYEN OU LONG TERME	39
	Objectif 6 page 39
	PLAN "URBANISATION ET DESTINATION DU SOL" page 40 a
EQUIPEMENTS - SERVICES	41
COMMERCES ET BUREAUX	42
EQUIPEMENTS PUBLICS	43
EQUIPEMENTS DE SPORT ET LOISIRS	44
	Objectif 7 page 42 Objectif 8 page 43 Objectif 9 et 10 page 44

TOURISME	45
EQUIPEMENT TOURISTIQUE EXISTANTS	46
POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE	47
	Objectif 11 page 46
	PLAN "EQUIPEMENT ET TOURISME" page 48 a
 MOBILITÉ	
LA MOBILITÉ DES GRANDSONNOIS	50
LES TRANSPORTS PUBLICS	53
LA MOBILITÉ DOUCE	57
LE RÉSEAU ROUTIER	62
	Objectif 12 page 52 Objectif 13 page 54 Objectif 14 page 60 Objectifs 15 et 16 page 69 Objectif 17 page 70
	PLAN "MOBILITE" page 70 a
 SECTEURS PARTICULIERS	71
FIEZ PITTET / LES TUILERIES	72
BRINAZ - PECOS	74
VALLON DU GRANDSONNET	76
BELLEVUE / BORNÉ-NAU	78
VIEILLE VILLE / REMPARTS / LAC	79
REPUIS / CORCELETTES	82
	PLAN "FIEZ PITTET / LES TUILERIES" page 72 a PLAN "BRINAZ-PECOS" page 74 a
	PLAN "GRANDSONNET" page 76 a PLAN "BELLEVUE / BORNE NAU" page 78 a
	PLAN "VIEILLE VILLE ET ABORDS" page 80 a PLAN "REPUIS / CORCELETTES" page 82 a
 ANNEXES	83

DEVELOPPEMENT

DÉMOGRAPHIE: ÉVOLUTION ET PROJECTION

Baisse de population entre 1970 et 1980 : - 200 hab.

Forte hausse de 1985 à 1990

Chute progressive de croissance de 1990 à 1994

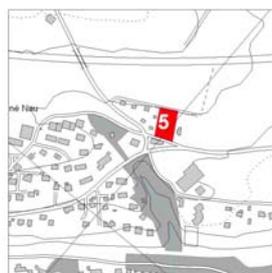
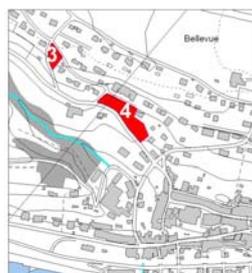
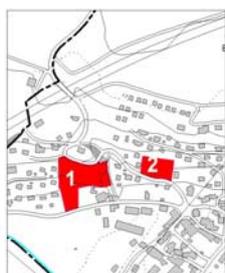
Perte de population en 1994 : - 10 hab.

Regain de croissance irrégulier dès 1995 (suivant l'édification de nouveaux quartiers)

Évolution amplifiée par rapport au district, qui est fortement conditionné par celle de Ste Croix, localité la plus importante et à la croissance généralement négative.

Sur la commune, il n'y a actuellement plus de grands terrains disponibles pour la construction. L'aperçu d'État d'équipement de 2007 recense un total de 20'000 m² en zone de faible densité, ce qui représente une capacité d'environ 100 habitants (ou 3 % de la population communale) selon la réglementation en vigueur. Le tableau et la représentation graphique ci-après détaille ces potentiels et leur localisation:

Capacités Selon AEE (2007)							
Secteur	Type de zone	Surface	CUS	SPB	Taux de saturation	Coefficient de mixité	Capacité
1	villas	8'400	0.40	3'360	0.80	0.90	48
2	villas	3'000	0.40	1'200	0.80	0.90	17
3	PPA	1'050	0.40	420	0.80	0.90	6
4	villas	4'100	0.40	800	0.80	0.90	12
5	villas	2'800	0.40	800	0.80	0.90	12
Capacité d'accueil totale en habitants:							95
Population à fin 2008 (SCRIS): 2978							En pourcent de la population communale: 3



■ Terrains non construits

Vers 2005, une série d'opérations immobilières de type habitat collectif a été réalisée à la rue de Neuchâtel, aux Condémines et au Grandsonnet. Ces dernières années, seules quelques maisons individuelles ou groupées ont pu être construites, notamment aux Tuileries. A ce jour, les seules opérations significatives en cours sont les PPA de la Place du Château et de Fiez-Pittet. Toutefois, de manière générale, on peut estimer que le contexte local se prête à une évolution positive, supérieure à la moyenne régionale, notamment en considérant les facteurs suivants :

- ouverture récente de l'A1 et de la A5 en 2005
- qualité de vie et attractivité générale de la commune
- proximité des transports publics et des services d'Yverdon-les-Bains
- **projet d'agglomération yverdonnoise aggroY 2007**

Les pronostics de développement futur établis par le SCRIS en 2005 prévoient une augmentation de + 6000 habitants et + 2-3000 emplois pour les 15 ans à venir pour l'agglomération yverdonnoise.

Le projet d'agglomération prévoit un potentiel d'accueil fortement supérieur dans le périmètre compact d'agglomération dont Grandson est le deuxième centre. Par une densification importante à proximité des grands axes de transports publics, le projet définit une croissance de 48% du nombre d'habitants à Grandson jusqu'en 2020.

Rapporté au cadre du plan directeur cantonal (mesure A11) et donc sur la base de la population à fin 2008, cela conduit à planifier le développement communal dans l'hypothèse d'une croissance d'environ + 1300 habitants en 15 ans.

Conformité PDCn / Ligne d'action A1: «localiser l'urbanisation dans les centres»

Objectif 1. Planifier le développement communal sur la base d'une croissance démographique d'environ 1300 habitants en 15 ans pour 2023.

EVOLUTION DE LA POPULATION

ANNEE	GRANDSON commune			Grandson district			Yverdon-les-Bains district			Vaud canton		
	Population	Var./an %		Population	Var./an %		Population	Var./an %		Population	Var./an %	
Recensements fédéraux												
1950	1'800			12'816			20'721			377'585		
1960	2'091	1.6		12'949	0.1		24'004	1.6		429'512	1.4	
1970	2'135	0.2		11'982	-0.7		27'847	1.6		511'851	1.9	
1980	1'938	-0.9		10'412	-1.3		28'407	0.2		528'747	0.3	
1990	2'294	1.8		11'116	0.7		32'431	1.4		601'816	1.4	
Statistique communale au 31.12												
1990	2'294	4.6		11'116	2.4		32'431			601'816		
1991	2'313	0.8		11'352	2.1				0.7			0.0
1992	2'364	2.2	1.4	11'470	1.0	0.9						
1993	2'387	1.0		11'597	1.1							
1994	2'377	-0.4		11'599	0.0							
1995	2'458	3.4		11'639	0.3		33'611			602'172		
1996	2'503	1.8		11'658	0.2							
1997	2'513	0.4		11'733	0.6							
1998	2'630	4.7	1.4	11'899	1.4	0.5			0.2			0.5
1999	2'665	1.3		11'916	0.1		33'751			612'276		
2000	2'630	-1.3		11'928	0.1		33'895	0.4		615'978	0.6	
2001	2'654	0.9		12'031	0.9		34'142	0.7		621'784	0.9	
2002	2'708	2.0		12'191	1.3		34'515	1.1		627'933	1.0	
2003	2'719	0.4		12'310	1.0		34'929	1.2		635'850	1.3	
2004	2'764	1.7	2.1	12'461	1.2	1.6	35'474	1.6	1.6	644'097	1.3	1.7
2005	2'854	3.3		12'658	1.6		35'915	1.2		650'791	1.0	
2006	2'889	1.2		12'740	0.6		36'092	0.5		658'659	1.2	
2007	2'912	0.8		12'891	1.2		36'662	1.6		668'581	1.5	
2008	2'978	2.3								684'922		

POPULATION ACTIVE / MOUVEMENTS PENDULAIRES

Les employés et professions intermédiaires constituent la moitié de la population active.

Les indépendants constituent également un groupe important.

Les ouvriers et les travailleurs non qualifiés représentent un quart de la population active et sont en régression.

Le rapport emploi / population active, proche de 80%, est bien équilibré.

Il s'est amélioré par rapport à 1970 mais a connu un fléchissement depuis 1980.

La mobilité des travailleurs connaît une forte croissance. Les ratios émigrants/actifs et immigrants/emplois augmentant très fortement entre 1980, 1990 et 2000.

Avec l'augmentation relative des postes de travail, c'est la proportion d'immigrants qui a le plus augmenté (le développement de l'institution du Repuis a certainement joué un rôle important dans cette évolution). Alors qu'ils représentaient la moitié des émigrants en 1970, ils ont dépassé ces derniers en 2000. La réalisation du pôle de développement de la Poissine va certainement entretenir cette tendance à moyen terme.

On peut constater globalement que :

- Grandson est parvenu à maintenir un bon équilibre entre les emplois et la population active, malgré les aléas conjoncturels et la forte concurrence d'autres pôles d'emplois dans les environs.
- On ne peut pas parler de tendance "cité-dortoir" malgré une situation géographique qui pourrait s'y prêter.
- Le niveau socioprofessionnel de la population active a tendance à s'élever (baisse des non qualifiés et essor des cadres).
- Malgré l'équilibre emploi/population active, les mouvements pendulaires croissent fortement, l'adéquation entre domicile et lieu de travail devenant de plus en plus ténue.

POPULATION ACTIVE

CATEGORIES SOCIO-PROFESSIONNELLES	2000	
	Val.	%
Indépendants et collaborateurs familiaux	232	17
Professions intellectuelles et d'encadrement	123	9
Professions intermédiaires	313	23
Employés	354	26
Ouvriers qualifiés	164	12
Travailleurs non qualifiés	177	13
Population active occupée	1363	100
Population active sans emploi	60	
Total population active	1423	

Sources : SCRIS / OFS Recensement fédéral de la population

Note : Une comparaison des valeurs absolues entre années n'est pas possible (définitions différentes de personnes actives)

POPULATION ACTIVE

	1980	1990	2000
Population active	842	1304	1423
Emplois*	742	1085	1133
<i>Ratio emplois/actifs</i>	<i>88%</i>	<i>83%</i>	<i>80%</i>

* Valeur 2001 selon SCRIS, uniquement secteurs II et III

DEPLACEMENTS PENDULAIRES

Emigrants	382	743	1023
Immigrants	292	594	1072
<i>Ratio immigrants/émigrants</i>	<i>76%</i>	<i>80%</i>	<i>105%</i>
<i>Ratio émigrants/actifs</i>	<i>45%</i>	<i>57%</i>	<i>72%</i>
<i>Ratio immigrants/emplois</i>	<i>39%</i>	<i>55%</i>	<i>95%</i>

SECTEURS D'ACTIVITÉS À DÉVELOPPER

L'examen du contexte communal permet d'observer que :

- Le développement du secteur secondaire s'est opéré principalement sur la base des entreprises existantes. Le manque de zone industrielle ou artisanale disponible n'a pas facilité l'implantation de nouvelles activités. Deux créneaux complémentaires sont à traiter :
 - la création d'un pôle d'activité intercommunal dans le secteur de la Poissine, destiné principalement à des entreprises importantes
 - la mise à disposition de possibilités d'implantation d'entreprises artisanales dans certains quartiers mixtes existants ou à créer.
- Le domaine des services et commerces mérite d'être développé pour renforcer le statut communal de centre régional, difficile à préserver à cause de la proximité de l'agglomération yverdonnoise.
- Le projet de la place du Château s'inscrit dans cette stratégie.
- Le tourisme est une branche à développer et dont l'essor s'inscrirait en synergie avec le renforcement des équipements commerciaux, de restauration, d'hébergement et de services.

Le projet d'agglomération yverdonnoise prévoit une capacité d'accueil de 770 emplois supplémentaires pour Grandson avant 2020. Cette forte croissance est surtout due au potentiel du pôle de la Poissine, à l'extension du Repuis et au quartier de Borné Nau.

-
- | | |
|--------------------|--|
| Objectif 2. | Encourager le développement de l'emploi en équilibre avec la population active locale et régionale pour renforcer le rôle de centre régional. |
| P 2.1 | Créer des zones artisanales ou industrielles bien localisées pour favoriser le développement du secteur secondaire. |
| P 2.2 | Favoriser le développement d'activités tertiaires, en particulier dans les centres de localité. |
| P 2.3 | Encourager l'essor touristique et les activités qui y sont indirectement liées. |
| P 2.4 | Coordonner les nouveaux emplois avec l'urbanisation et les transports. |
-

Conformité
PDCn /
Ligne d'action B1: «
consolider
le réseau
des centres
dans les
régions»

CROISSANCE URBAINE

1960 - 1980

Population	- 7%	(env. - 150 hab.)
Surface urbanisée	+ 42%	

On assiste à une forte extension urbaine par constructions disséminées, accompagnée d'une désertification relative des centres. Une forme de grignotage du territoire...

Une grande partie des nouvelles constructions sont des villas (Coteau, au Mont, Révelin, Colombaires, bord du lac).

On voit également apparaître les nouvelles halles de plusieurs entreprises (Herren, Stämpfli, Cavin, le Repuis).

1980 - 2000

Population	+ 35%	(env. + 690 hab.)
Surface urbanisée	+ 21%	

La croissance est plus équilibrée. On assiste à une période de densification des secteurs déjà bâtis. Les mesures d'aménagement du territoire et de nouvelles prises de conscience font leurs effets.

Les nouveaux quartiers restent principalement des zones de villas (Baumaz, Coteau, Révelin, Repuis).

C'est également la période de construction de complexes scolaires, d'immeubles importants (Othon, r. Neuchâtel, Borné Nau) et d'expansion d'entreprises (Béati, Cand-Landi, Perraudettaz, Le Repuis).

Malgré une croissance urbaine nettement plus modérée depuis 1980, celle-ci reste importante par le fait que de nombreuses poches se sont parallèlement remplies, laissant craindre dès lors une reprise de l'extension en périphérie.

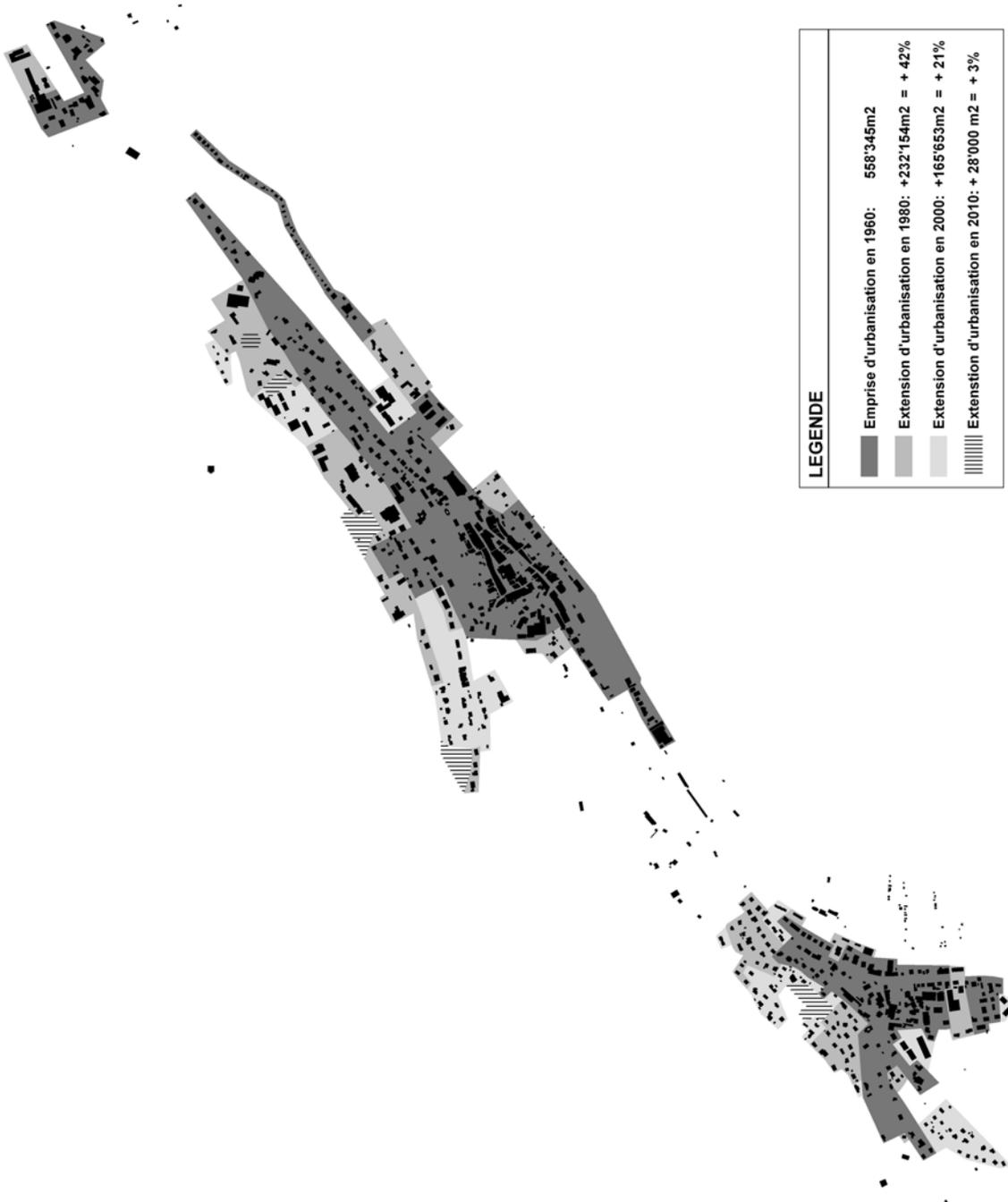
2000 – 2010

Population	+12 %	(env. + 330 hab.)
Surface urbanisée	+ 3 %	

La tendance suit celle des deux décennies précédentes, avec le remplissage de poche, la poursuite de la densification de secteurs déjà bâtis et de légères extensions en périphérie du tissu déjà urbanisé.

L'effort d'économie de territoire doit être poursuivi et renforcé.

CROISSANCE URBAINE 1960 - 2010



LEGENDE	
■	Emprise d'urbanisation en 1960: 558'345m ²
■	Extension d'urbanisation en 1980: +232'154m ² = + 42%
■	Extension d'urbanisation en 2000: +165'653m ² = + 21%
▨	Extension d'urbanisation en 2010: + 28'000 m ² = + 3%

SITES ET PAYSAGES

MILIEUX NATURELS

Inventaire

L'inventaire des milieux naturels est basé sur l'inventaire des biotopes du canton de Vaud (1981). Les 17 objets cités à cette date ont été visités. Ils ont été reportés dans le nouvel inventaire, y compris ceux qui ont disparu. D'autres objets (nouvelles haies, nouveaux biotopes, vergers, ...) ont été rajoutés.

Les objets inventoriés sont décrits sous forme de fiches descriptives numérotées et reportées sur une carte topographique. Une photographie accompagne chaque fiche, à l'exception de deux objets cités dans l'inventaire cantonal et disparu depuis.

Les fiches fournissent des données sur la localisation, le type de milieu ou les menaces; elles donnent une appréciation de la valeur écologique, paysagère et récréative. De plus, une rubrique est consacrée aux éventuelles propositions de mesures d'entretien, de revitalisation ou de mise sous protection.

Fiches Nature-Paysage

Les fiches nature et paysage présentent de manière illustrée les lignes directrices pour la gestion du patrimoine naturel et paysager de la commune. Elles ont pour but de faire comprendre l'importance de la préservation de tel ou tel milieu, elles soulignent les points particulièrement sensibles et émettent des recommandations pour l'entretien, la valorisation et la gestion des différents milieux. Elles sont un outil d'aide à la décision pour les autorités et les particuliers afin de réaliser les mesures qui contribueront à un développement cohérent et qualitatif de la commune.

Mesures de protection en vigueur

La législation fédérale protège les forêts (loi fédérale sur les forêts du 4 octobre 1991), les haies (loi fédérale sur la chasse et la protection des mammifères et oiseaux sauvages du 20 juin 1986 et loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage du 1er juillet 1966) et les cours d'eau (loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979, loi sur la pêche du 14 décembre 1973, loi fédérale sur la protection des eaux du 24 janvier 1991).

L'ordonnance fédérale sur la protection des **zones alluviales d'importance nationale** du 28 octobre 1992 protège les Grèves de Grandson-Bonvillars-Onnens (objets no 200) et les Grèves d'Yverdon-Les Tuileries (objet no 201). Elle vise à les conserver intacts, à développer la flore et la faune indigènes typiques et à préserver voire rétablir la dynamique naturelle.

L'ordonnance fédérale des réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance internationale et nationale (OROEM) du 21 janvier 1991 interdit la chasse et régleme la pêche au bout du lac. Deux sites figurent à l'inventaire des sites de reproduction de batraciens d'importance nationale (objets no VD 142 et 374-zone tampon).

De plus, la rive gauche du lac de Neuchâtel figure à l'inventaire des paysages et des sites

naturels d'importance nationale (**IFP**) qui méritent protection (IFP no. 1203) et trois bas marais aux Tuileries et à Corcelettes sont d'importance régionale selon la cartographie fédérale (objets no 1107 à 1109).

La loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites (**LPNMS**) du 10 décembre 1969 et son règlement d'application du 22 mars 1989 protègent en particulier les sites suivants figurant à l'inventaire : objet no 119 "Littoral entre Yverdon et Grandson"; objet no 120 "Colline du Duc de Bourgogne et un étang"; objet no 121 "Cours du Grandsonnet"; objet no 122 "Cours de l'Arnon"; objet no 127 "Rive gauche du lac de Neuchâtel"; objet no 126 "Etang de la Ballastière".

La région des Tuileries est comprise dans la réserve de faune fédérale et cantonale de Grandson-Champittet (no 51).

Les réserves naturelles et biotopes sont : Embouchure de l'Arnon (11701), La Balastière (11702), Les Viaules (11703), Sur le Mont (11704), P. Verrey (11705), biotope des Tuileries (11706), canal de la Poissine (11707).

Le Plan directeur cantonal, Plan sectoriel sites-contraintes naturelles, mentionne :

- les sites naturels et paysagers à protéger : Colline du Duc de Bourgogne, La Chantaire, L'Arnon, Le Grandsonnet, les rives du lac aux Tuileries et à Corcelettes;
- les éléments de paysage d'une beauté particulière : L'Arnon, le Grandsonnet.

L'inventaire des biotopes du canton de Vaud (1980) comprend 17 objets et l'inventaire cantonal des prairies maigres 6 (no 139,140, 141, 142, 154, 364).

Les objets bénéficiant d'une protection communale sont :

- dans le Plan de zones de la commune de Grandson :
- la zone de verdure et réserve communale Etang de la Balastière (selon convention du 27 mars 1974 entre la Commune et de Département des Travaux publics);
- la zone de sauvegarde de la vue sur le château, le lac, la vieille ville et les murailles.
- les arbres, par le Règlement communal de protection des arbres (8.4.1987).

Inventaire

L'inventaire des milieux de la commune de Grandson compte 36 fiches descriptives correspondant aux objets répertoriés. Elles sont numérotées de 1.0 à 26.0, 10 objets constituant des sous-fiches.

- Forêt : Les forêts sont principalement riveraines (lac, Arnon, Grandsonnet) et représentent 85 ha, soit le 11 % du territoire communal.
- Haies : Les haies et bosquets devraient offrir à la faune des passages entre les différents secteurs forestiers (Jura, colline du Duc, Arnon, ...). Ils sont cependant rares (colline du Duc, Chevalensons) dans la zone agricole qui couvre près de 70 % du territoire communal.

- Cours d'eau : La commune compte 6 cours d'eau, qui sont partiellement ou entièrement canalisés, voire enterrés, soit d'ouest en est :
 - La Brine;
 - Le Rio des Combes;
 - Le Grandsonnet;
 - Le Petit Grandsonnet (entièrement enterré);
 - La Merveilleuse;
 - L'Arnon et le canal de la Poissine.

- Milieux humides (rives lacustres, mares) : Les rives du lac avec leurs ceintures de végétation aquatique (roselières, étangs, prairies humides,...) offrent des refuges à de nombreuses espèces menacées (batraciens notamment). Elles constituent des zones alluviales d'importance nationale.
La zone humide de Sur le Mont/la Chantaire constitue un point d'eau rare sur la crête.

- Talus et prairies maigres : Les prairies maigres répertoriées sont principalement humides, une est sèche (talus CFF). Les talus ferroviaires particulièrement bien exposés sur le coteau abritent des espèces rares et menacées (reptiles et insectes).
Les milieux pionniers, les friches, et les talus routiers, ne figurant pas dans l'inventaire, jouent néanmoins un rôle comme maillons d'un réseau naturel sans lequel les échanges génétiques, pour les insectes notamment, ne sont pas possibles.

- Arbres : Les arbres d'alignement et les arbres isolés sont des éléments structurants du paysage (tilleuls aux Tuileries et aux Combes, noyers à Sur le Mont et Corcelettes, ...) Protégés par le Règlement communal, ils ne font pas l'objet de fiches particulières dans l'inventaire.

- Vergers : Les vergers à haute tige offrent un abri, de la nourriture et des sites de nidification pour de nombreux oiseaux. Ils ont fortement régressé ces dernières années. Divers vergers ont été répertoriés comme méritant une attention particulière, soit par leur rôle biologique (nombreux arbres à haute tige) ou paysager (situation), à Fiez-Pittet, Champ-Blanchon, Derrière les Remparts, les Mûriers et Corcelettes.

- Eléments construits : Les murs de pierres, notamment les anciens murs de vigne, sont des refuges pour les reptiles (lézards, vipères, ...) Le réseau est constitué par des constructions anciennes sur la ligne de crête, des vestiges se trouvent encore notamment aux Combes. Ceux mentionnés dans l'inventaire des biotopes en 1980 au Signal ont disparu.
Les toitures des bâtiments anciens sont des abris potentiels pour les chauves-souris (château, Tour des Cordeliers, église).

- La nature dans les zones urbanisées : Dans les zones urbanisées, la nature est également présente, dispersée en de nombreux îlots. A côté des habitations, des rues, des places et des parkings, de nombreux petits éléments servent de refuge à des plantes et des animaux : jardins, arbres, friches, talus, bosquets, ... Ainsi, outre leur valeur esthétique et récréative, les espaces verts publics et privés peuvent avoir une valeur biologique et contribuer par leur diversité à enrichir le paysage de la cité.

Valeur écologique et paysagère globale de la commune

La commune de Grandson présente une grande valeur biologique en raison de la richesse et de la diversité de ses milieux naturels, ainsi que par le grand nombre d'espèces rares et menacées¹ qu'ils abritent (batraciens, oiseaux, insectes). La présence de nombreux sites d'importance nationale et cantonale, ainsi que les objets répertoriés dans l'inventaire communal en attestent.

Les milieux les plus sensibles sont principalement concentrés sur une mince bande au bord du lac. Ils sont soumis à forte pression, situés à proximité de lieux de loisirs et de détente et attirant par la beauté de leurs paysages de nombreux promeneurs. Les échanges pour la faune entre le lac et l'arrière-pays sont limités au bord de l'Arnon.

La zone agricole qui occupe la majeure partie du territoire communal est pauvre en milieux naturels. Cette situation devrait évoluer avec la nouvelle politique agricole.

Conformité
PDCn /
Ligne d'action E1:
«valoriser le
patrimoine
naturel»

Objectifs de gestion

Préserver, mettre en valeur, reconstituer, créer des réseaux pour relier les différents milieux naturels, tels sont les objectifs à atteindre pour que les générations futures héritent et profitent de la richesse et de la diversité du patrimoine naturel de la commune. Dans ce but, des objectifs de gestion sont décrits dans les fiches nature-paysage.

Ces lignes directrices serviront de base pour réaliser, par la suite, des mesures de revitalisation et d'entretien, ainsi que d'information et de sensibilisation.

Ainsi, la démarche consistant à prendre en compte les aspects nature et paysage dans le processus d'aménagement du territoire en cours donne des outils, sous la forme d'inventaire et de fiches nature-paysage, qui contribueront à préserver et mettre en valeur le patrimoine naturel de la commune et, tout en tenant compte des utilisations des sites (détente, sport, ...), à assurer, à long terme, aux habitants un cadre de vie de qualité.

Voir en annexe :

- fiches nature-paysage
- fiches d'inventaire

¹ Figurant sur les Listes Rouges des espèces animales menacées de Suisse. Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, 1994.

SITES PHYSIQUES

Protection des eaux

Le territoire communal ne comprend pas de secteur S de protection des eaux.

Stabilité des terrains

Des problèmes de stabilités sont connus en de nombreux endroits du coteau qui parcourt la commune depuis les Tuilleries jusqu'au bourg de Grandson. Dans le secteur des Révelins et du Crêt-aux-Moines, en amont du bourg, d'anciennes mines de charbon constituent une contrainte de sous-sol pour les constructions. Ces quartiers sont toutefois aujourd'hui très largement bâtis.

SITES PAYSAGERS

Le territoire communal se décompose en deux grandes unités :

- les rives du lac avec le coteau qui les borde,
- le plateau vallonné qui s'étend à l'arrière au pied du Jura.

Chacune de ces unités est fragmentée en espaces paysagers définis par les accidents topographiques, les massifs forestiers ou des éléments construits.

Quelques points culminants viennent renforcer la structuration du paysage.

Objectif 3. Prendre en compte les spécificités paysagères et les qualités patrimoniales dans tout projet ou intervention ayant un effet sensible sur le territoire

P 3.1 Les grands espaces paysagers ouverts méritent d'être considérés dans leur ensemble lorsqu'un projet est susceptible d'en modifier sensiblement la définition ou la perception. Leur transformation doit rester possible. Les points culminants doivent conserver leur effet structurant dans le paysage.

M La Municipalité veille à faire appliquer ces principes dans tout plan d'affectation, tout projet important et dans tout projet situé dans l'aire rurale ou sur un site exposé à la vue.

Conformité
PDCn /
Ligne d'ac-
tion C1: «
valoriser le
patrimoine
culturel»

SITES CONSTRUITS

La commune se caractérise par la présence de plusieurs noyaux construits, parmi lesquels les deux localités principales de Grandson et des Tuileries, ainsi que le hameau de Corcelettes. Nous examinerons plus loin les relations entre ces entités. Les analyses s'appuient sur l'inventaire ISOS, toujours pertinent pour les sites anciens mais en partie obsolète pour les franges urbaines où le développement des quartiers a déjà altéré plusieurs espaces de dégagement identifiés par l'inventaire comme dignes d'intérêt.

Les principales localités se caractérisent chacune par un centre ancien, un secteur central mixte avec habitat plutôt collectif et de vastes quartiers périphériques principalement occupés par des villas.

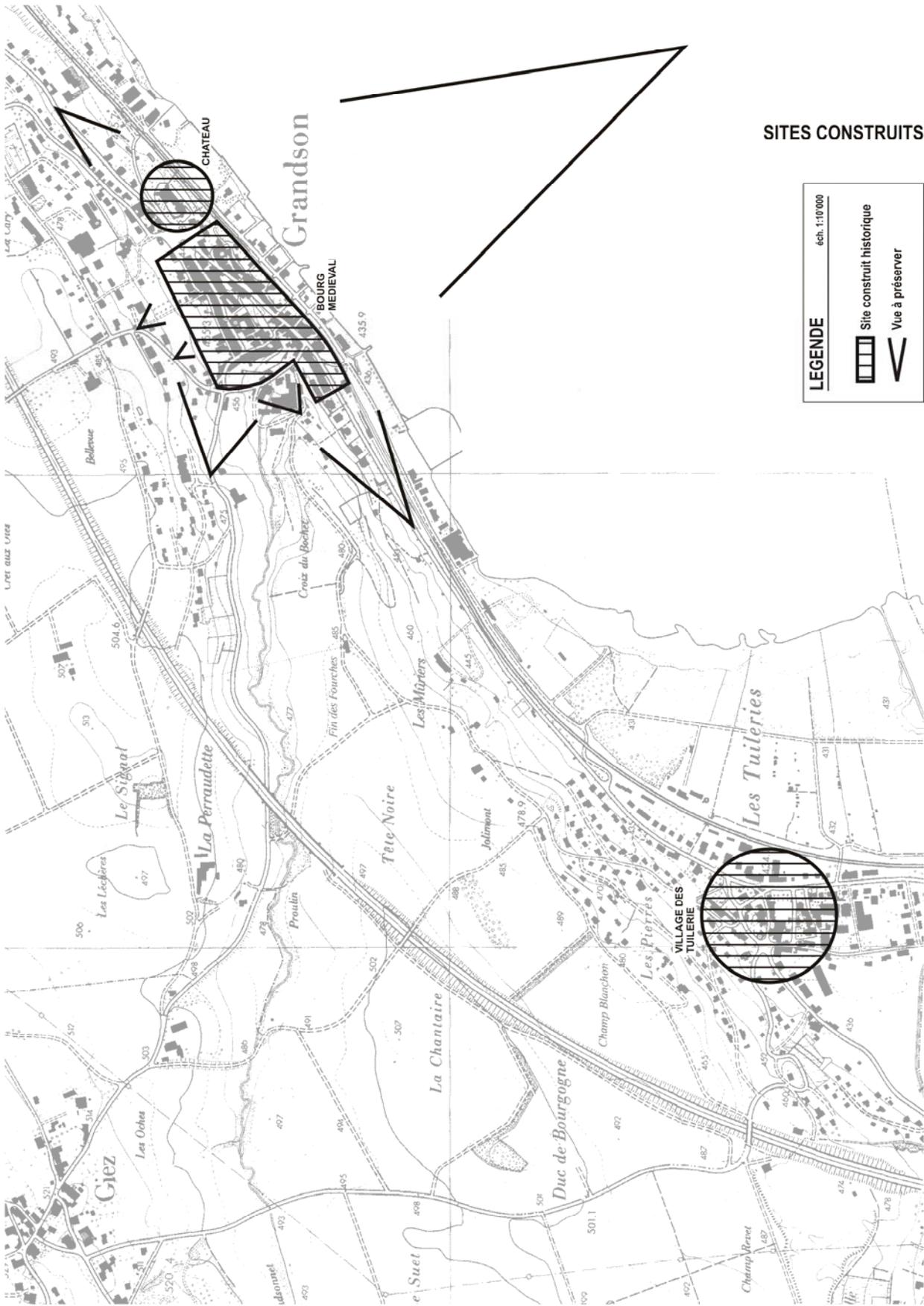
Bourg de Grandson

Un PPA spécifique a été élaboré dans l'optique de sa préservation mais n'est pas légalisé. Une attention particulière doit également être portée sur le traitement de ses abords immédiats (cf. remarques pour le Grandsonnet et Derrière-les-Remparts). Leur caractère encore peu bâti est un atout à ne pas vilipender. La perception du bourg historique depuis le lac comme depuis les diverses voies d'accès à la localité doit aussi faire l'objet d'un souci de préservation. Une mise en valeur du patrimoine (bâtiments et espaces publics) doit être poursuivie et renforcée dans le but d'améliorer la qualité de vie des habitants et de promouvoir l'attrait touristique.

Centre villageois des Tuileries

La diversité des constructions et leur plus modeste intérêt architectural rendent particulièrement fragile ce patrimoine. Les espaces publics méritent d'être mieux valorisés, dans le but de favoriser notamment une vie sociale et commerciale locale.

- P 3.2** Le bourg historique de Grandson et ses abords constituent un ensemble patrimonial remarquable qui mérite une attention toute particulière.
 - M Achever la légalisation du PPA du bourg historique et adapter le PGA et son règlement dans ses abords.
 - M Mettre en valeur les espaces publics et les monuments.
 - M Envisager des mesures de mise en valeur paysagère des abords du bourg en partenariat avec les propriétaires privés concernés.
- P 3.3** Le centre des Tuileries, plus disparate, mérite des mesures de protection pour conserver à la localité une certaine consistance historique.
 - M Adapter le règlement sur les constructions du centre des Tuileries par un plan de détail.
 - M Mettre en valeur les espaces publics et les monuments.



SITES CONSTRUITS

LEGENDE
 éch. 1:10'000

 Site construit historique
 Vue à préserver

OCCUPATION DU COTEAU

Les localités s'adossent au coteau, préservant les terres agricoles du plateau au pied du Jura et rejoignant le lac sous diverses formes. On distingue toutefois deux grandes typologies distinctes :

- le coteau du lac, caractéristique du bourg de Grandson et de ses environs
- le coteau de plaine, caractéristique du village des Tuileries

La ligne de crête constitue une limite naturelle à l'urbanisation.

Le respect de cette limite permet de préserver la beauté et l'identité de chaque entité paysagère : le coteau et le plateau.

La réalisation de la A5 à proximité de cette ligne de crête a toutefois créé une nouvelle limite importante. Cette donnée, conjuguée aux constructions édifiées récemment dans ces secteurs, permet de nuancer localement la définition de la limite d'urbanisation possible.

La frange de contact avec le lac est une zone sensible

Elle se caractérise par :

- une forte valeur écologique pour la faune et la végétation.
- un grand intérêt et potentiel pour la détente et les loisirs
- un atout majeur pour la qualité de vie des habitants
- une ressource pour le développement et l'image touristique de la commune

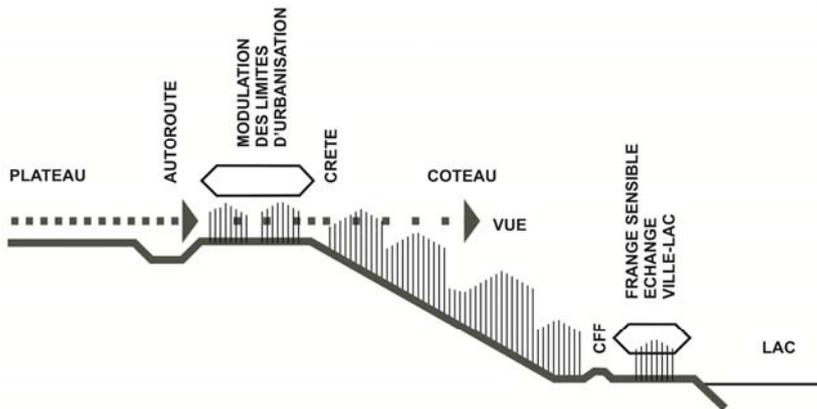
Des solutions spécifiques à chaque secteur doivent être trouvées pour un juste équilibre de ces différents paramètres. Une coordination particulière doit avoir lieu à ce sujet entre le plan directeur communal et le plan directeur des rives du lac en cours d'élaboration.

P 3.4 Prendre en compte la zone de crête comme limite d'urbanisation et la frange lacustre comme zone sensible d'interaction entre les espaces de vie et les milieux naturels.

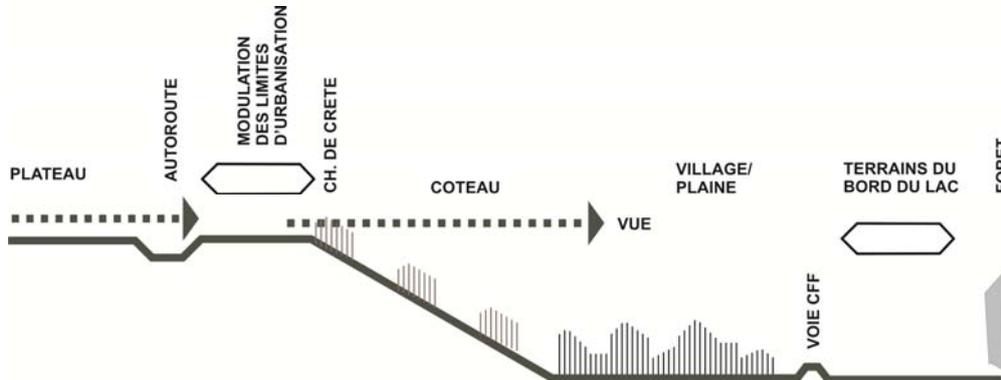
M Adapter la délimitation des zones à bâtir en fonction des spécificités locales tout en assurant une cohérence générale propre à chaque entité paysagère.

OCCUPATION DU COTEAU

GRANDSON / COTEAU DE LAC



LES TUILERIES / COTEAU DE PLAINE



CÉSURE GRANDSON – LES TUILERIES

La localité des Tuileries constitue la fin du débouché de la plaine de l'Orbe sur le lac. Son éloignement de l'eau et son rattachement progressif à l'agglomération yverdonnoise en sont témoins. La localité de Grandson est historiquement et morphologiquement distincte, elle est en effet encadrée par des césures paysagères de part et d'autre. Ces espaces agricoles et viticoles possèdent des caractéristiques de qualité à préserver et servent de relais entre les couloirs biologiques et les grands espaces diversifiés.

Il convient donc de maintenir une large part du coteau non bâti comme césure entre Grandson et les Tuileries en prenant en compte les paramètres suivants :

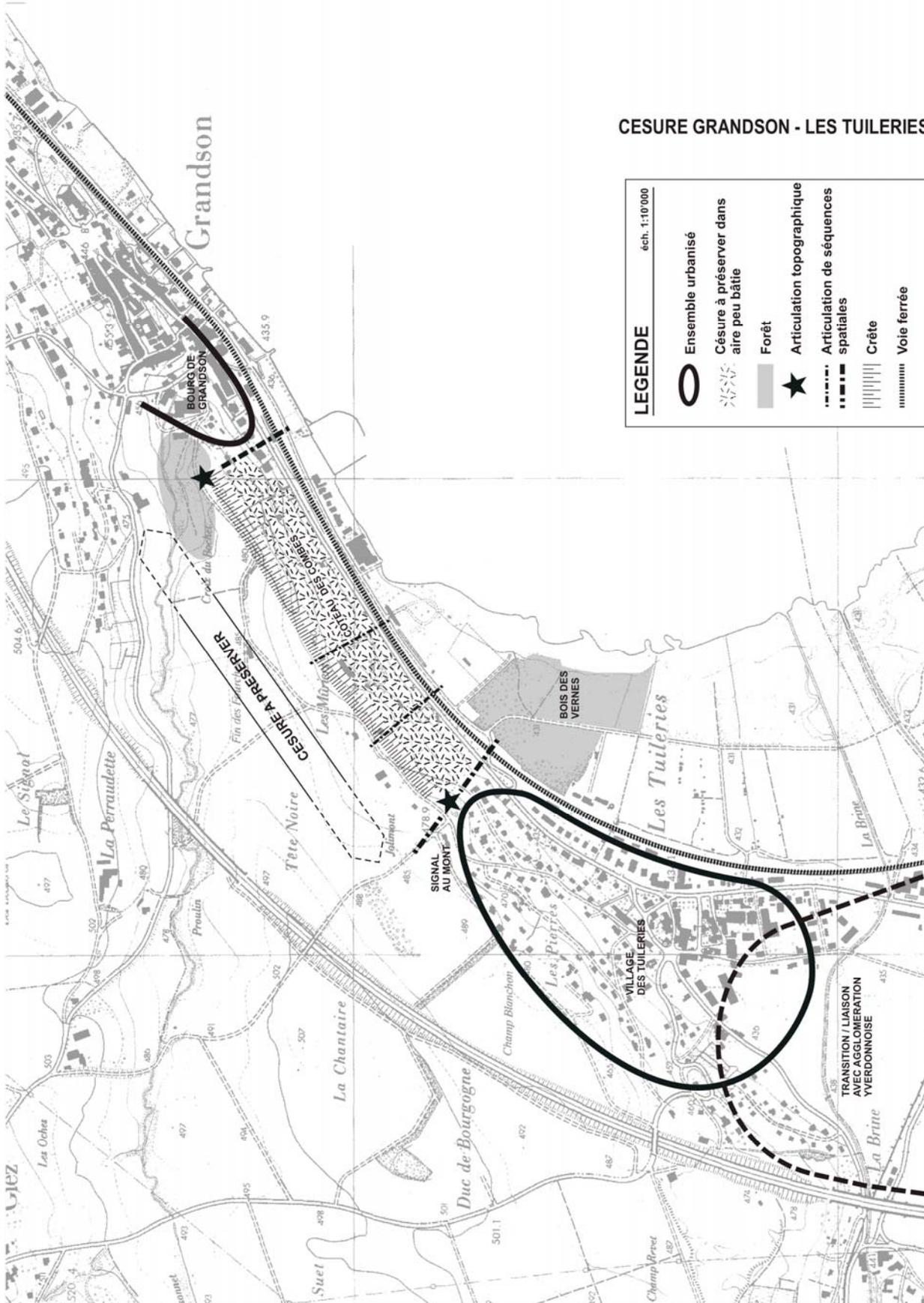
- La coupure doit être suffisamment importante pour être à l'échelle des espaces urbanisés et d'une perception dynamique lors d'un parcours en automobile.
- L'épaulement du signal du Mont s'impose comme une articulation topographique forte séparant deux ensembles paysagers distincts : le coteau du lac et le coteau de la plaine.
- La forêt dominant la Croix du Bochet marque de la même manière l'extrémité nord de ce coteau.

Des projets d'urbanisation ont été élaborés depuis de nombreuses années sur la partie ouest, notamment sur le secteur allant des Tuileries au Rio des Combes. Néanmoins, le législatif communal a refusé en 1999 l'urbanisation du secteur ouest.

-
- P 3.5** Préserver la césure non bâtie existante entre Grandson et Les Tuileries
- P 3.6** Planifier le retour à la zone agricole des secteurs non bâtis (notamment les zones intermédiaires) situées dans la césure paysagère à préserver.
- P 3.7** Conserver un emplacement isolé pour une affectation prestigieuse (institution ou entreprise d'intérêt régional ou cantonal et à forte valeur d'image), capable de mettre en valeur ce site de qualité.
- M** Etablir une planification de détail (PPA) en fonction des besoins spécifiques liés au changement d'affectation retenu (activité à haute valeur ajoutée pour la région) des constructions, et en veillant à la qualité d'intégration paysagère des aires d'accès et de dégagement du bâtiment principal et des constructions nouvelles potentielles.
-

Supprimé: du bâtiment principal existant

CESURE GRANDSON - LES TUILERIES



LEGENDE éch. 1:10'000

- Ensemble urbanisé
- Césure à préserver dans aire peu bâtie
- Forêt
- Articulation topographique
- Articulation de séquences spatiales
- Crête
- Voie ferrée

CÉSURE GRANDSON - CHAMPAGNE

La plaine des Chevalensons avec son prolongement vers le lac crée une coupure intéressante entre Corcelettes et Champagne. Cet ensemble se caractérise par les traits suivants :

- ce site est très visible depuis les versants du Jura
- il participe à la définition des localités
- il constitue, pour les automobilistes amenés à circuler sur la A5, un débouché visuel sur l'aire rurale contrastant avec le caractère urbain du contournement d'Yverdon-les-Bains.

Une urbanisation des terrains autour de la sortie d'autoroute de Corcelettes ne serait de ce point de vue pas souhaitable et il conviendrait de préserver la plaine de construction importante. La préservation de son débouché sur le lac peut être pondérée par une étude de détail dans la mesure où la topographie et l'arborisation créent une situation particulière dans le secteur à l'est de la rc 401, ce qui y rend notamment envisageable l'extension du pôle 14 dans ce secteur.

D'autre part, le maintien d'une césure non bâtie significative entre Grandson et Corcelettes, offrant un dégagement visuel vers le lac, constitue également un objectif d'aménagement en vue de préserver les sites et l'identité physique et historique des ensembles bâtis. La limite d'urbanisation possible Sur le Repuis est à définir plus précisément dans le cadre d'une étude de détail, en prenant en compte notamment la perception du site et les nuisances de la A5.

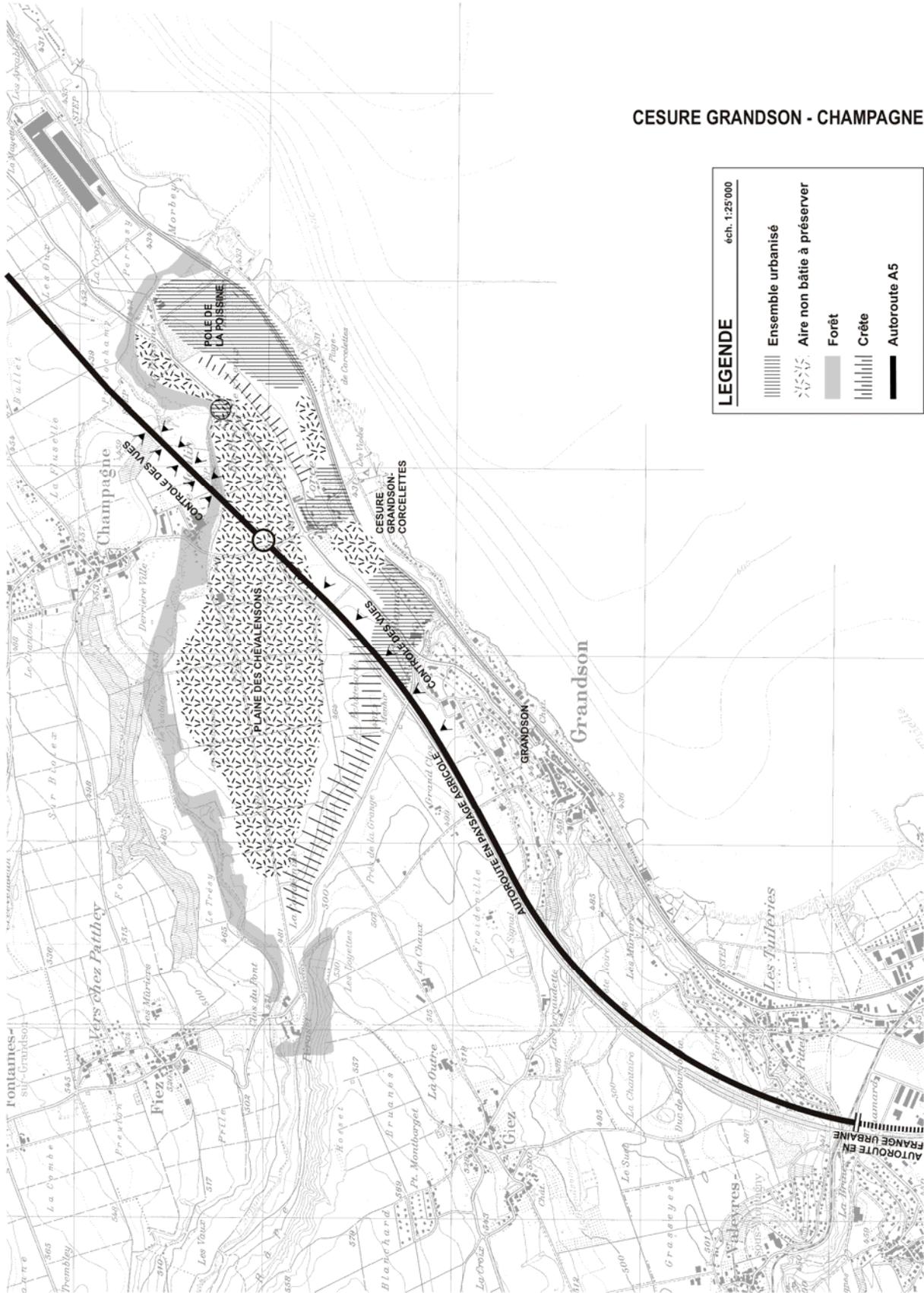
P 3.8 Préserver la plaine des Chevalensons comme entité paysagère non bâtie, séparant clairement Grandson et Champagne entre le pied du Jura et les abords du lac.

- M Éviter la construction de bâtiments agricoles dans ce site ou tout au moins les associer aux constructions existantes.
- M Proscrire toute création de zone à bâtir à l'ouest de la rc 401.
- M Prendre en compte cette spécificité du site dans la planification du pôle 14 de développement économique.

P 3.9 Ménager entre Le Repuis et Corcelettes une césure non bâtie, valorisant la présence du lac et préservant les vergers comme structure paysagère de transition.

- M Valoriser et prendre en compte ces aspects dans le cadre de l'extension de la zone à bâtir depuis le Repuis.
-

CESURE GRANDSON - CHAMPAGNE



LEGENDE éch. 1:25'000

-  Ensemble urbanisé
-  Aire non bâtie à préserver
-  Forêt
-  Crête
-  Autoroute A5

VALLON DU GRANDSONNET

Le vallon du Grandsonnet sépare les localités de Grandson et de Giez. Dans la suite de la réflexion précédente, il est nécessaire d'en préserver le caractère non bâti sur une portion significative.

Dans ce sens la création d'un quartier artisanal en Chamblex doit être traitée avec une attention particulière du point de vue des aspects paysagers, techniques et des déplacements. Ce quartier isolé, à mi-chemin entre les deux localités, est à considérer dans le cadre du prolongement de la nouvelle desserte de La Cary – Bellevue, longeant l'autoroute. La Municipalité suspend, dans l'état actuel, la légalisation de ce secteur.

Une extension de la zone de villas sur les vignes en amont de la route de Giez (en Males Vignes) est envisagée. Elle doit faire l'objet d'une planification de détail prenant en compte la topographie, la qualité du site et la préservation des principaux murs de vigne ainsi que le chemin existant inscrit à l'IVS (importance nationale).

L'articulation entre la limite de la vieille ville et le paysage agricole du vallon mérite d'être mis en valeur. La récente construction de deux immeubles locatifs a rompu la continuité entre le vallon et les jardins au pied de la vieille-ville.

-
- P 3.10** Planifier la restitution à la zone agricole de la zone artisanale de Chamblex au profit d'autres terrains adaptés à la construction.
 - P 3.11** Soigner l'articulation paysagère entre le vallon du Grandsonnet, la vieille-ville et le coteau Derrière-les-Remparts.
-

PATRIMOINE BÂTI

La commune de Grandson est riche en patrimoine bâti de qualité, notamment dans le bourg historique.

ISOS

Cet inventaire fédéral recense les sites construits d'importance. Le bourg historique de Grandson et son château sont reconnus d'importance nationale; ses abords, ainsi que le centre des Tuileries sont considéré comme dignes d'intérêt plus ou moins important. Ces dispositions d'inventaire seront pris en compte dans les projets de planification ou d'aménagement des espaces publics ou d'intervention portant atteinte à des ensembles bâtis ou des dégagements dignes d'intérêt.

Recensement architectural

Les bâtiments suivants sont mis sous protection par leur inscription en note 1 ou 2 au recensement architectural du canton de Vaud :

- Note 1 (monuments d'importance nationale) : Château, église, maison "du Bailli", fontaine de 1637 classés monuments historiques et bâtiment ECA 39, menhir, inscrits à l'inventaire.
- Note 2 (monuments d'importance régionale) : Hôtel de Ville, capites de vigne entre Grandson et les Tuileries, Tour de l'ancienne enceinte (Tour de Gex, rue Basse 21) classés monuments historiques, cloître du temple, ancien collège de Grandson, collège des Tuileries, église catholique de Grandson, Chemin de la Poteylaz (DP6) et divers bâtiments privés à Grandson, aux Tuileries et à Corcelettes, inscrits à l'inventaire.
- Note 3 (bâtiments d'importance locale) : Loge du concierge (du château), capites de vigne entre Grandson et les Tuileries classés monuments historiques. Tous les autres bâtiments recensés en note 3 sont sous protection générale des monuments historiques (PGN).

Lors d'une future révision du PGA ou dans les PPA, il conviendra d'intégrer les dispositions relatives à ce recensement, conformément aux art. 49 et 59LPNMS.

Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS)

Parmi cet inventaire, on peut relever les éléments particulièrement significatifs suivants :

- Voie d'importance nationale avec beaucoup de substance : ch. Pierreux au Révelin (ancienne route du Sel avec revêtement conservé et murs de vignes)
- Voies d'importance nationale avec substance : r. des Tilleuls, ch. du Mont, ch. des Combes, r. Basse, r. Haute, rte Neuchâtel, r. Colombaires et petite portion de rc 401 sous les Combes.
- Voies d'importance cantonale avec substance : r. Lecomte, r. Grandsonnet, rte Giez (Grandson), Crêt-aux-Moines, r. Pâquier, Clos Vuerchoz et vers la Perraudette.
- Voies d'importance locale avec substance : r. Collège et rte Giez (Tuileries), ch. vers la Chantaire, traversée de Corcelettes et est du ch. de Coudrex.

Régions archéologiques

Diverses régions se trouvant au bord du lac comprennent des vestiges de stations littorales du Néolithique (301, 304, 305, 309 et 316) ou du Bronze (302). S'y trouve également un ancien grand port médiéval dit "à la Reine" (303).

Deux petits habitats de l'époque du Bronze sont situés près de Champagne (317 et 318).

L'ensemble médiéval du bourg et du château constituent la région 314.

Divers sites hébergent des vestiges correspondant à des occupations particulières tels que des tombes dallées (311), une maladière (315), un menhir redressé (308), de nombreuses tuiles romaines (307), un gibet (312), le site du camp de Charles le Téméraire (313) et un établissement romain au Bois du Duc (306) considéré vraisemblablement à tort par la tradition comme l'emplacement du campement du duc de Bourgogne.

Lors de l'élargissement de la A5 en 2003, de nouvelles régions ont été découvertes. Il s'agit de deux habitats de l'âge du Bronze final (319 et 320) et un habitat protohistorique (321).

Lors d'une future révision du PGA ou dans les PPA, il conviendra d'intégrer les dispositions relatives à ces régions archéologiques, conformément à l'art. 67 LPNMS et à l'art. 38 de son règlement d'application.

Murs anciens

Plusieurs secteurs de la localité, notamment sur les coteaux, sont structurés par des anciens en pierre du pays, séparant les propriétés des chemins, des rues et des routes. Il s'agit majoritairement d'anciens murs de vignes, auxquels sont parfois associés des capites dignes de protection. La préservation de ces éléments significatifs du patrimoine doit contribuer à la qualité urbanistique des quartiers.

P 3.12 Préserver les qualités spatiales et architecturales du patrimoine bâti et ensembles dignes d'intérêt lors de tout projet de transformation

M Informer du recensement architectural lors de projet de transformation / rénovation

P 3.13 Préserver et valoriser le patrimoine historique et archéologique sur le territoire communal

M Prendre en compte les inventaires fédéraux et cantonaux dans les plans d'affectation

P 3.14 Assurer le maintien et la valorisation des murs anciens significatifs comme éléments caractéristiques du patrimoine bâti et du paysage local

M Inscrire des mesures de protection dans les plans d'affectation.

HABITAT

ENVIRONNEMENT

ATOUPS

- Vue : Hormis la partie en plaine des Tuileries et les maisons au nord des rues Basse et Haute, une très grande partie des constructions et des zones à bâtir bénéficie d'une vue dégagée de qualité.
- Nature : L'implantation linéaire des localités offre une grande proximité du lac à l'est et des champs à l'ouest.
- Verdure : Hormis quelques exceptions, les espaces de verdure sont disséminés dans un tissu bâti peu dense et offrent des dégagements de bonne qualité à l'habitat.

NUISANCES

- Routes : L'organisation linéaire des localités le long des voies de communication les expose tout particulièrement aux nuisances du trafic routier. La pente augmente encore souvent les aires exposées. La source de nuisance principale est la RC 401 Yverdon-Neuchâtel (6'000 à 10'000 v/j). Des mesures ont été prises à la rue Basse pour limiter les nuisances et dissuader le transit. D'autres mesures seraient souhaitables à la rue de Neuchâtel et en traversée des Tuileries. Des études préliminaires ont été menées pour la traversée des Tuileries ainsi que pour le tronçon à l'est de la place du Château (concours et plan directeur). Dans une moindre mesure, les routes cantonales de la Brinaz et de Giez absorbent aussi un trafic significatif (850 à 1'000 v/j).
- Train : La ligne Lausanne-Bâle longe le lac et constitue une source de nuisances sonores pour une grande partie des deux localités.
- Activités : Plusieurs entreprises sont implantées en localité : transports, tôlerie, menuiserie, construction. Elles génèrent plutôt des problèmes de circulation que de voisinage.

Les principales sources de nuisances (routes, train) pénalisent l'orientation privilégiée des terrains vers la vue. Les secteurs les plus exposés sont toutefois déjà relativement bâtis. Des mesures de limitation des nuisances et d'assainissement du bruit routier doivent encore être prises d'ici au 31 mars 2018, conformément aux dispositions de l'art. 17 de l'OPB. Au niveau des voies de chemin de fer, des mesures d'assainissement sont en cours avec la pose de parois anti-bruit.

Lors de l'affectation de nouvelles zones constructibles, des **études acoustiques** seront requises afin de vérifier la conformité avec les valeurs de planifications émises par l'OPB, de même que des études pour évaluer le **rayonnement** et vérifier la conformité des valeurs limites des installations (antennes mobiles, voies CFF, lignes HT, etc.), à l'ORNI.

Ces études seront à effectuer conjointement aux procédures d'affectation (PPA, PQ, etc.).

ETAT ACTUEL

Les réserves de terrain en zone constructible légalisée offrent un potentiel clairement inférieur aux besoins définis dans le projet d'agglomération yverdonnoise, aggroY 2007, d'ici 2020 (d'après potentiels AEE 2007, voir représentation graphique en page 5 du présent document)).

Capacité : environ 100 habitants
Besoins : environ 1300 habitants

Actuellement, on constate sur la commune une pénurie de terrains légalisés pour la construction.

Les plans d'affectation en vigueur sont fortement conditionnés par un héritage historique de petite ville, avec des gabarits modestes et des densités assez faibles. De ce fait, il existe un fort potentiel de densification dans des zones déjà urbanisées. A cela s'ajoute des secteurs bâtis dans le centre du bourg qui méritent une requalification à court terme.

La légalisation de nouvelles zones à bâtir doit se faire parmi les terrains indiqués dans le projet aggroY 2007.

DENSIFICATION DE QUARTIERS

Les secteurs les plus propices à une densification optimales sont les quartiers proches des centralités (proximité des services et soutien à leur maintien ou renforcement) et sur l'axe fort de transport public d'agglomération (traversées de Grandson et des Tuileries par la rc 401). Cette densification doit se faire de manière circonstanciée en regard d'autres intérêts en présence, notamment de la préservation du patrimoine bâti et des paysages. Dans de nombreux cas, elle ne pourra se concrétiser que très progressivement, du fait de la résistance de propriétaires et des contraintes techniques et économiques des constructions existantes.

EXTENSIONS A COURT ET MOYEN TERME

Le projet d'agglomération incite à une forte densification le long de l'axe fort de transport, qui emprunte la route cantonale sur la commune de Grandson, en vue d'une coordination urbanisation-transports et d'une meilleure utilisation du sol. La priorité est donc donnée aux secteurs dont l'urbanisation est stratégique (avant 2020) pour le projet aggroY 2007 :

- Place du Château
- Derrière-les-Remparts
- Grandsonnet
- Fiez-Pittet
- Es Pierres
- Borné-Nau, secteur Est

Conformément au projet aggro Y, les secteurs Borné-Nau Ouest et Bellevue se feront dans une étape ultérieure (après 2020)

Objectif 4. De nouvelles zones à bâtir pour de l'habitation doivent être légalisées si la croissance démographique envisagée veut être atteinte.

P 4.1 Planifier l'affectation à la construction des zones intermédiaires propices au développement de l'habitat, soit aux lieux-dits suivants :

- Fiez Pittet (en mixité avec d'autres affectations)
- Derrière les Remparts (partiellement)
- Coudrex (très partiellement)

M Mettre en œuvre l'étude de plans partiels d'affectation, combinés si nécessaires avec des démarches foncières.

P 4.2 Planifier de nouvelles zones intermédiaires ou zones à bâtir empiétant sur la zone agricole, notamment aux lieux-dits suivants :

- Es Pierres ouest
- En Bellevue / Borné-Nau

P 4.3 Planifier la requalification de secteurs en friche ou sous-utilisés situés dans le bourg et offrant un fort potentiel de développement, soit aux lieux-dits suivants :

- Place du Château
- Grandsonnet
- Densification autour du bourg de Grandson et du centre des Tuileries

P 4.4 Planifier la reconversion de sites industriels mal adaptés à leur contexte et provoquant notamment des nuisances pour l'habitat.

M Appuyer les projets privés de reconversion de sites industriels en localité (Grandsonnet notamment).

Conformité
PDCn /
Ligne d'action B3:
«stimuler la
construction
de quartiers
attractifs»

Objectif 5. Un souci d'économie de territoire doit limiter la consommation des réserves de construction pour l'habitation.

P 5.1 Un effort doit être poursuivi pour favoriser l'habitat collectif et groupé comme alternative à la maison unifamiliale, plus grande consommatrice de terrain.

M Adapter les mesures de planification et les règles de construction dans les nouveaux quartiers.

M Limiter les zones de villas unifamiliales.

M Modifier le plan général d'affectation en permettant une certaine densification et mixité d'activités dans les zones qui s'y prêtent, notamment celles proches des centres.

Conformité
PDCn /
Ligne d'action F1:
«préserver
les terres
agricoles»

ARTISANAT - INDUSTRIE

SITUATION ACTUELLE

Les entreprises sont réparties de manière disséminée en fonction des aléas de leur création. Il en résulte une série de petites poches de zone artisanale dans les ensembles d'habitat ou en zone agricole. Les terrains à bâtir sont très limités.

Le plan des zones et les procédures en cours réservent 4 secteurs plus importants pour le développement d'activités du secondaire :

- **La Cary** : partiellement occupé. Grande parcelle libre à l'arrière mal accessible. Mauvaise localisation : en zone résidentielle en croissance, entre deux complexes scolaires, accès sur rue à modération de trafic.
- **En Péroset** : site isolé hébergeant un moulin agricole et une ancienne usine reconvertie en secteur mixte avec petit centre équestre. Vocation industrielle inadaptée pour la partie ouest, affectation à reconsidérer.
- **En Chamblex** : secteur essentiellement libre de construction, à plan de quartier partiellement élaboré mais en suspens depuis plusieurs années, le site n'étant pas considéré comme propice à la création d'une zone d'activité : problèmes d'accès (grands convois et incidences sur la rue Haute en particulier) et impact sur le site du Grandsonnet. Solutions possibles lourdes.
- **La Poissine** : une partie de ce site stratégique de la politique des pôles de développement économique a été légalisée par plusieurs plans partiels d'affectation et une extension relativement importante reste à planifier dans le cadre intercommunal du pôle 14 de développement économique. Ce site est stratégique pour le développement de l'agglomération, car il y est prévu de déplacer certaines activités artisanales du centre d'agglomération et il offre une bonne interface rail-route pour les marchandises.

Aux Tuileries, plusieurs entreprises, dont deux importantes, se trouvent au milieu du village. Elles n'occasionnent pour l'instant pas de conflits particuliers et n'envisagent pas une délocalisation. Cette situation crée une mixité intéressante dans ce centre de localité et il convient de la maintenir dans la mesure où ces activités restent compatibles avec l'habitation et l'environnement bâti.

Le trafic de poids lourds aux abords du secteur industriel du Grandsonnet est rendu difficile par des accès étroits et crée des nuisances pour le centre de la localité, notamment à la rue Basse. Le déplacement à long terme de ces activités permettrait une reconversion du site à l'habitat et aux services, pour lesquels ils se prêtent mieux.

Les anciens dépôts au bord du lac de l'entreprise de transports Cand-Landi n'étant plus utilisés, ce secteur doit être affecté à une destination plus conforme à sa situation privilégiée au bord du lac et proche du centre du bourg. Les contraintes de circulation seront toutefois à prendre en compte pour déterminer sa destination.

Plusieurs entreprises en localité se trouvent à l'étroit, avec des problèmes d'accès et des conflits de voisinage potentiels.

EXTENSIONS À MOYEN OU LONG TERME

Le site de Chamblex s'avérant peu propice à la construction et les autres zones artisanales ou industrielles étant pratiquement saturées, la création de nouvelles zones artisanales est nécessaire pour assurer le maintien des établissements existants comme pour l'accueil de nouvelles entreprises. La majorité des zones intermédiaires ayant par ailleurs été réservée en priorité pour l'habitat, d'autres sites sont à trouver pour le développement des activités du secondaire.

Parmi les secteurs potentiels, les terrains de Coudrex sont réservés pour l'extension de l'institution de formation spécialisée Le Repuis. La planification de ce secteur doit toutefois permettre une reconversion partielle en zone artisanale au cas où les besoins de l'institution diminueraient. L'éventualité de la création d'une zone d'activité à proximité de la jonction de Corcelettes a été abordée mais elle a été écartée au profit du pôle 14 de la Poissine.

Conformité
PDCn /
Ligne d'action D1:
«faciliter
l'accueil des
entreprises
et soutenir
le tissu
économique
existant»

-
- Objectif 6. Favoriser le développement des activités secondaires selon deux politiques complémentaires :**
- P 6.1** Planifier l'affectation et la promotion d'un pôle de développement industriel d'intérêt régional à la Poissine, bien raccordé aux réseaux rail/route, dans le cadre d'une action intercommunale soutenue par le canton (pôle 14).
- M Poursuivre les études en traitant de manière coordonnée les questions d'aménagement et de propriété foncière.
 - M Planifier et assurer la réalisation des équipements, répartir par convention les frais y relatifs et de promotion du pôle.
 - M Coordonner la planification avec les projets privés, notamment la voie ferrée industrielle et le réaménagement de la gravière.
- P 6.2** Permettre le maintien d'entreprises en cohabitation avec l'habitat dans des quartiers mixtes tout en facilitant le déplacement progressif des entreprises locales gênantes en milieu urbain ou souhaitant trouver une implantation plus rationnelle.
- M Préserver la mixité dans les quartiers centraux et de moyenne densité.
 - M Légaliser à La Cary, en bordure de l'autoroute, de nouvelles zones mixtes permettant de recevoir des activités artisanales de petites PME.
 - M Intégrer à la planification de l'extension de l'institution du Repuis des possibilités d'accueil pour de l'artisanat qui lui sont compatibles.
-

EQUIPEMENTS - SERVICES

COMMERCES ET BUREAUX

On peut résumer ainsi l'équipement actuel :

- A Grandson
 - Besoins quotidiens (épicerie, boucherie, kiosque, cafés-restaurants)
 - Activités diverses (banques, poste, coiffures, optique, TV, etc.)
 - Bureaux (notaire, assurances, géomètre, architectes, etc.)
- Aux Tuileries
 - Besoins quotidiens (kiosque, épicerie-boulangerie, cafés-restaurants)
 - Activités (poste, coiffure, cycles, garages, etc.), très peu de bureaux.

L'offre commerciale locale est fragile et souffre de la trop grande proximité du centre-ville yverdonnois et du pôle de Chamard. Cette situation de concurrence, ajoutée à la faible taille de la localité et aux médiocres conditions de stationnement, a conduit à une dramatique érosion de l'équipement en commerce durant ces vingt dernières années. En effet, on comptait encore au début des années '80 plusieurs établissements répartis sur la rue Basse. La situation aux Tuileries est restée plus stable mais l'offre est très limitée.

Les réserves en locaux commerciaux ou tertiaires sont diverses mais généralement vétustes et en petites surfaces, dans le centre de Grandson en particulier. Leur localisation et la structure fragmentée de l'offre ne permettent pas un essor de cette branche. Or Grandson figure comme centre régional de 2ème niveau dans le plan directeur cantonal et constitue un pôle excentré de l'agglomération yverdonnoise. Il importe d'y maintenir des services et activités répondant aux besoins courants de la population et des entreprises.

Objectif 7. Renforcer l'offre locale en matière de commerces et de services, notamment par des actions coordonnées en matière d'accessibilité et de mise en valeur des espaces publics centraux.

P 7.1 Soutenir le maintien et l'essor de commerces et de bureaux en priorité sur la place du Château et le bourg historique (en compatibilité avec la mise en valeur du patrimoine et le maintien d'habitat).

M Mettre en œuvre la réalisation du projet de la Place du Château par un engagement actif communal.

M Réaménager la rue Haute en valorisant la vieille-ville et l'usage piétonnier.

P 7.2 Maintenir et renforcer la présence de services et d'une infrastructure commerciale de base au centre des Tuileries, à coordonner si possible avec la création d'un espace public convivial sur la route de Lausanne.

M Réaménager le centre des Tuileries en vue de qualifier les espaces piétonniers et d'offrir des possibilités de stationnement attractives.

EQUIPEMENTS PUBLICS

Répartition des équipements existants (hors sport et loisirs) :

- A Grandson
- Administration et services communaux
 - Temple et église, cimetière
 - Structures d'accueil de la petite enfance (RADEGE)
 - Ecole enfantine, collèges primaire et secondaire
 - Enseignement spécialisé (Le Repuis)
 - Ludothèque, bibliothèque
 - CMS et DPS régional
 - Grande salle et salles pour sociétés.
- Aux Tuileries
- Ecole enfantine et primaire
 - Temple
 - Déchetterie

Des besoins futurs sont surtout prévisibles dans le domaine scolaire, pour lesquels des terrains doivent être réservés à Grandson comme aux Tuileries. Pour cette dernière, une coordination avec les projets de la commune de Montagny serait souhaitable, au cas où celle-ci projeterait un établissement en rive droite de la Brinaz. La fondation Le Repuis envisage un regroupement de ses activités sur son site en Coudrex.

Conformité
PDCn /
Ligne
d'action B4:
«optimiser
l'implan-
tation des
équipements
publics»

Objectif 8. Réserver des terrains pour des besoins futurs en équipement publics.

- P 8.1** Prévoir une extension de la zone d'utilité publique de Borné-Nau
- M Etendre la zone à bâtir aux abords du collège existant.
- P 8.2** Réserver la zone intermédiaire de Coudrex pour une extension de l'institution Le Repuis et activités artisanales associées ou compatibles.
- M Légaliser un PPA adapté aux besoins de l'institution tout en préservant des possibilités de reconversion.
- P 8.3** Renforcer les équipements des Tuileries (classes, locaux pour sociétés, etc.), éventuellement en partenariat avec la commune de Montagny, en fonction des opportunités et des besoins communaux.
- M Coordonner la planification du secteur de Fiez-Pittet avec les intentions de la commune de Montagny et le chantier d'agglomération "Chamard-Châtelard".
-

EQUIPEMENTS DE SPORT ET LOISIRS

La majorité des équipements de sport et loisirs se trouvent à proximité des rives du lac.

Pour le sport la commune dispose d'équipements pour le football, tennis, bicross, navigation, gymnastique, plongée, etc. Dans les environs, on trouve encore le centre sportif de Valeyres (tennis, piscine couverte) et les équipements yverdonnois (patinoire, stade, badminton, etc.). Un projet de skate-parc intercommunal est prévu au Tuileries.

Pour la détente, on peut mentionner, hormis les espaces naturels et agricoles :

- Aires de grillades (Tuileries, plages, refuge)
- Refuge communal à l'ancien stand
- Terrains de fêtes, quai, grande salle et port de Grandson.
- Diverses plages entre le Pécos et Corcelettes, petites plages urbaines.
- Aires de jeux pour enfants dans divers quartiers.

L'équipement a été souvent progressivement complété grâce au soutien de clubs locaux. Une amélioration de certaines infrastructures ou des équipements complémentaires devraient toutefois voir le jour, notamment pour ce qui est des équipements scolaires ainsi que des plages et sports lacustres.

Objectif 9. Compléter l'offre en équipements sportifs, notamment pour les besoins scolaires et dans une approche intercommunale.

- P 9.1** Planifier en Borné Nau des salles de gymnastique adaptées aux besoins régionaux, éventuellement combinées à d'autres équipements sportifs.

Objectif 10. Redéfinir la vocation de certaines plages et renforcer les équipements liés au lac.

- P 10.1** Les terrains des bords du lac au Pécos, peu favorables à la baignade, pourraient se spécialiser en aires de détente et de sport liées à l'eau.

- P 10.2** De nouveaux sites de baignade pour différentes catégories de population sont à aménager plus à l'est, sous forme de plages et/ou de bains lacustres.

M Mener une recherche locale de sites favorables et développer des projets d'aménagement, à réaliser éventuellement de manière échelonnée. Donner la priorité aux sites proches des quartiers et disposant d'accès adaptés. Eviter toute pression supplémentaire sur les zones alluviales protégées.

M Les projets touchant le sous-sol ou le fond lacustre devront s'enquérir de la présence d'un patrimoine enfoui potentiel.

TOURISME

EQUIPEMENT TOURISTIQUE EXISTANTS

ATTRAITES

On peut relever deux domaines d'attrait principaux :

- Le lac : sport, détente, nature, paysage.
- Le patrimoine : vieille-ville, château, musée, temple.

Ces deux pôles ne sont que faiblement reliés entre eux. Une synergie plus grande serait à promouvoir. Ils recèlent par ailleurs un potentiel important encore sous-exploité.

S'y ajoutent quelques équipements sportifs, les divers atouts de la région ainsi que l'environnement du Jura.

HEBERGEMENT

La commune dispose de

- deux petits hôtels.
- 3 campings presque exclusivement occupés par des résidents à l'année.
- quelques bed & breakfast

L'offre hôtelière est précaire. La capacité pour les visiteurs est très faible. Une diversification et une augmentation de capacité seraient bienvenues.

ACCUEIL - PROMOTION

Hormis sur les lieux d'hébergement, l'accueil et l'information des touristes sont dispensés par le château. Une étude a été menée pour la création d'un office du tourisme local ou une nouvelle organisation de cette prestation, en relation avec les offices du tourisme existant dans la région. La Maison des terroirs située dans le bourg de Grandson répond à ces attentes.

Objectif 11. Renforcer l'attrait touristique de la commune dans l'intérêt de développement régional et de l'amélioration de la qualité de vie.

P 11.1 Soutenir la collaboration et la cohésion régionale en matière de développement et de promotion touristique.

M Assurer la pérennité d'un point local d'accueil et d'orientation du public.

M Participer à la mise en place d'une structure régionale solide.

P 11.2 Développer la capacité d'hébergement par une offre différenciée.

M Augmenter la part du tourisme de passage dans les campings.

M Solliciter et soutenir les efforts privés pour améliorer l'offre hôtelière et la diversification de l'accueil.

POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Les équipements suivants peuvent être améliorés en particulier :

- Les infrastructures de baignade (plages, bains) : accès, entretien (sur terre et fond lacustre), jeux extérieurs, jeux aquatiques, plongeoirs, etc. De nouveaux sites adaptés à la baignade pour les familles, les jeunes ou les sportifs sont à créer en vue d'offrir une alternative aux plages du Pécos dont la qualité se détériore par le comblement progressif du bout du lac (**voir obj. 9**).
- Les activités nautiques et aquatiques : débarcadères, planche, nouveaux sports, etc.
- L'attrait de la vieille-ville : entretien, aspect général, aménagement de l'espace public, mise en valeur d'éléments singuliers, parcours didactique/ludique, etc.
- Relations vieille-ville avec le lac (débarcadère, quai, plages, forêts riveraines) et avec la campagne (vallon du Grandsonnet, ancien stand, Grand Clos/Pérosset).
- Le parcours des cycles et piétons le long des rives (itinéraire régional "Suisse à vélo" n°22 et 50).
- Les capacités d'hébergement, campings en particulier.

P 11.3 Mieux valoriser le potentiel offert par la qualité du patrimoine et la présence des rives lacustres par des aménagements en faveur du public et renforçant une identité locale forte.

M Unifier les modalités d'aménagement (éclairage, mobilier, traitements de sol, décoration, etc.) par secteurs tels que vieille-ville, centre des Tuileries, bords du lac, plages, etc. Envisager à cette fin la mise sur pied d'un concept global qui permette de guider les réalisations menées progressivement.

M Soigner l'équipement et l'entretien des lieux de détente et ceux fréquentés par les touristes.

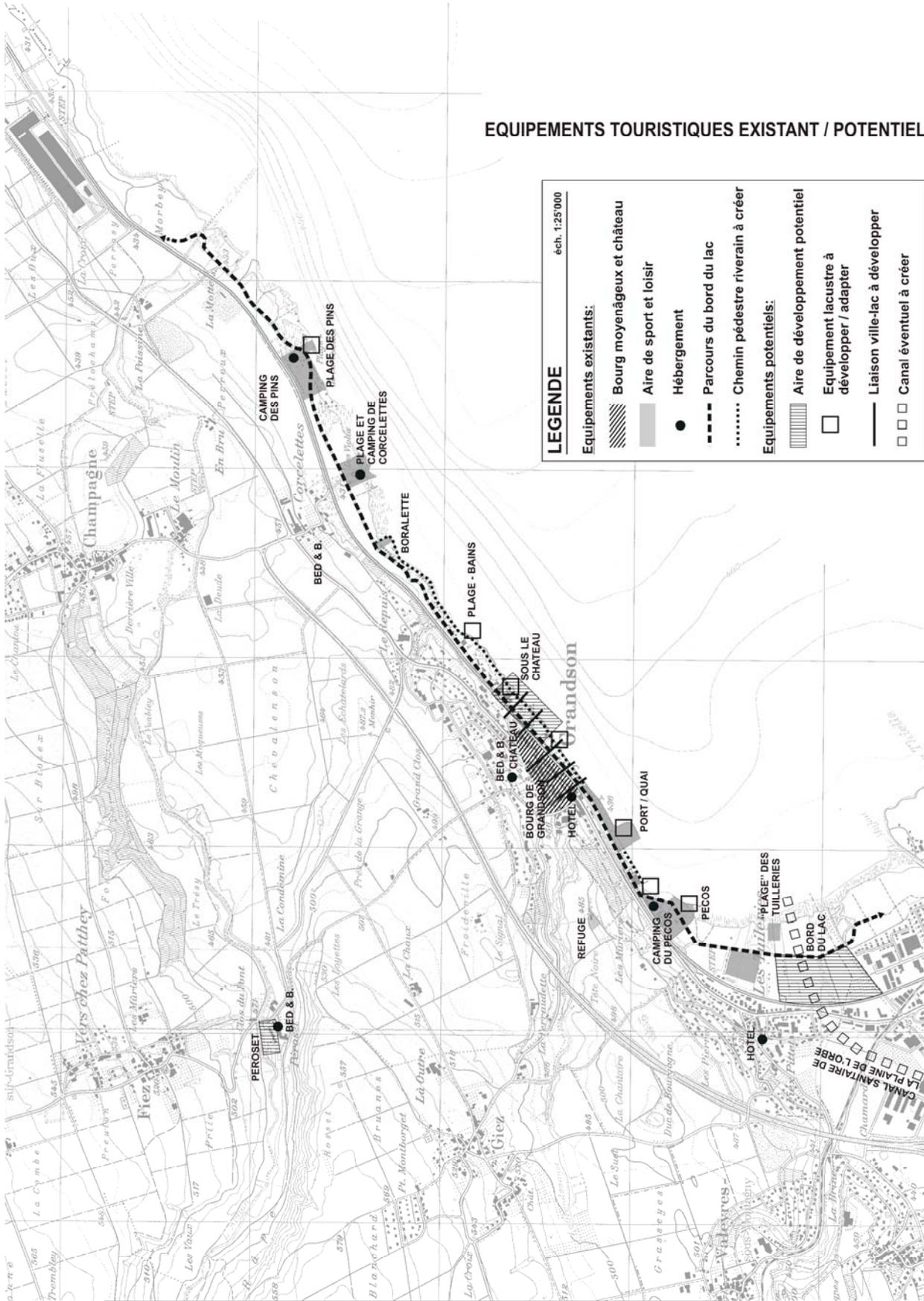
M Soutenir les efforts d'animation, de sensibilisation et d'information sur le patrimoine et l'environnement.

P 11.4 Prendre en compte l'intérêt touristique des équipements collectifs lors de leur planification et de leur aménagement.

Certains sites pourraient accueillir des équipements nouveaux qui compléteraient l'offre locale et régionale :

- Equipement d'importance régionale sur les terrains du bord du lac aux Tuileries, sous réserve notamment des conditions d'accès et des contraintes liées aux projets d'ouvrages hydrauliques (cf. secteurs particuliers).
- Nouveaux équipements Sous le Château à l'emplacement des entrepôts Cand-Landi au bord du lac (hôtel, bains publics, plage et/ou autre équipement analogue) ainsi que mise en valeur de la forêt du château comme élément singulier de détente ou visite.

EQUIPEMENTS TOURISTIQUES EXISTANT / POTENTIEL



MOBILITÉ

LA MOBILITÉ DES GRANDSONNOIS

FLUX MIGRATOIRES

En 2000, le taux de mobilité (part des actifs quittant la commune quotidiennement) était de 70 % (contre 61 % en 1990). Les émigrants (non scolaires) se rendent pour:

- 49 % à Yverdon-les-Bains et à Montagny-près-Yverdon;
- 12 % à Lausanne.

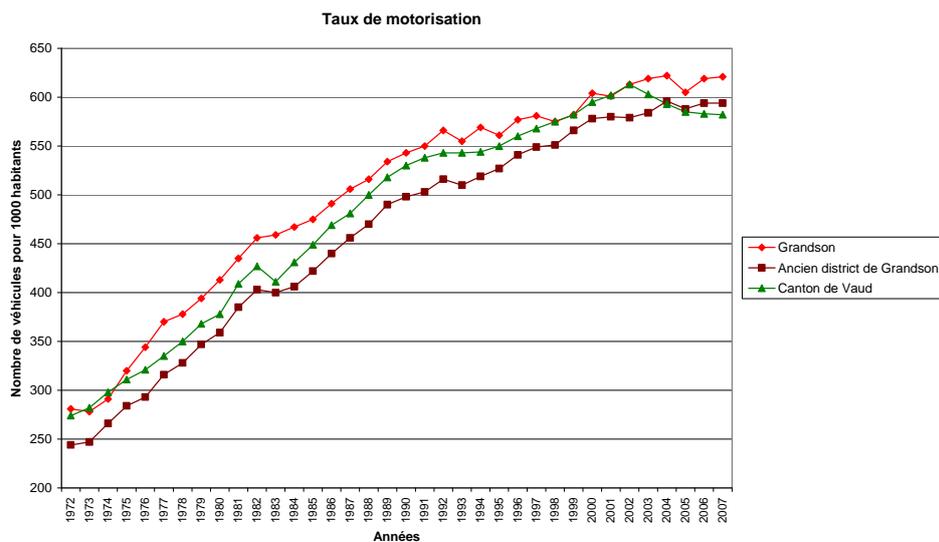
Quelque 20 % des actifs non résidents dans la commune proviennent des autres communes de l'ancien district de Grandson; 38 % environ proviennent de la commune d'Yverdon-les-Bains (source:RFP 2000).

TAUX DE MOTORISATION

Le graphique ci-dessous illustre l'évolution des taux de motorisation (nombre de véhicules pour 1000 habitants) pour la commune, pour l'ancien district de Grandson et pour le canton de Vaud. On remarque que Les taux de motorisation tendent à se stabiliser partout, la tendance étant la plus forte pour le canton de Vaud et pour l'ensemble des communes de l'ancien district de Grandson. Par contre, pour la commune, on relève encore une très légère augmentation sur les deux dernières années.

Si l'on ne prend en compte que les voitures légères de tourisme en circulation, les taux de motorisation sont les suivants en 2007 :

- commune de Grandson: 566 voitures / 1000 habitants
- ancien district de Grandson 541 voitures / 1000 habitants
- canton de Vaud: 530 voitures / 1000 habitants



REPARTITIONS MODALES ET OBSERVATIONS GÉNÉRALES

La très grande majorité des échanges se fait avec la région d'Yverdon-les-Bains et avec l'agglomération lausannoise. Les transports individuels motorisés sont prépondérants: huit pendulaires sur dix utilisent la voiture pour se rendre au travail, un sur dix prend les transports publics, un sur dix va à pied ou à vélo. Aujourd'hui, la répartition modale en faveur des transports publics n'atteint pas 10%.

La commune de Grandson fait partie de l'agglomération yverdonnoise. Les échanges à l'intérieur de cette agglomération devraient recourir de façon nettement plus forte aux transports publics et aux déplacements cyclables. L'agglomération ayant une très bonne desserte ferroviaire, les échanges avec d'autres pôles d'attraction, notamment avec Lausanne et sa région ou avec Neuchâtel, devraient faire l'objet d'une plus grande "intermodalité" (utilisation de différents modes de transport dans une chaîne de déplacements, soit bus et train, voiture et train, vélo et train...). La restructuration du réseau de transports de l'agglomération lausannoise autour de la mise en service de la nouvelle ligne de métro en 2008 est de nature à favoriser cette évolution.

Il est incontestable qu'une plus forte utilisation des transports publics, du vélo et de la marche à pied contribue favorablement à l'amélioration de la santé publique, aussi bien pour ceux qui se déplacent que pour les riverains des voies de circulation. Le report modal en faveur des transports collectifs favorise ainsi la réalisation d'objectifs dont la portée dépasse le domaine de la mobilité, de l'aménagement du territoire et de l'urbanisation, mais dont les enjeux sociaux et économiques sont tout aussi importants (santé publique, protection de l'environnement).

LE PROJET D'AGGLOMERATION YVERDONNOISE

Les objectifs et les concepts de mobilité définis pour la commune de Grandson doivent être cohérents avec ceux définis dans le cadre du projet d'agglomération yverdonnoise. Celui-ci relève qu'il est impératif de réorienter la mobilité en faveur des modes doux et des transports publics, tout en préservant l'excellente accessibilité de l'agglomération dans le réseau national et en lui assurant une bonne connexion avec les localités de la région. A ce propos, le projet d'agglomération considère que:

- l'agglomération a d'excellentes prédispositions pour la mobilité douce et que celles-ci sont à mettre à profit par une politique volontaire et prioritaire en faveur des cycles et des piétons;
- l'offre en transports publics urbains doit se réorganiser pour être attractive et relier efficacement les quartiers denses, les équipements et les grands générateurs de déplacement, avec une excellente interface à la gare CFF d'Yverdon-les-Bains;
- il est nécessaire d'agir conjointement sur le stationnement (nombre, durée, coût) en vue

d'améliorer les conditions de circulation des transports publics et de la mobilité douce et de revaloriser les espaces publics. Cela comprendra une gestion de l'offre sur le domaine public et sur le domaine privé, en corrélation avec le niveau de desserte en transports publics et l'importance de la mobilité douce, selon les norme VSS en vigueur.

Dans le cadre de l'élaboration du volet "mobilité" du plan directeur communal, la concordance et la cohérence des concepts et mesures proposées avec ceux du projet d'agglomération ont été vérifiées. Ces derniers sont par ailleurs rappelés dans chacun des chapitres de ce volet.

-
- Objectif 12. Renforcer l'utilisation des transports collectifs et la pratique de la mobilité douce, aussi bien dans le cadre des déplacements pendulaires que dans ceux des loisirs, achats ou accès aux services.**
- P 12.1** Coordonner urbanisation et mobilité ; accorder la priorité de densification et de développement aux secteurs et aux couloirs bien desservis par les transports publics.
- P 12.2 Développer l'intermodalité :** accorder le plus grand soin aux continuités des réseaux, aux conditions de rabattement et à l'aménagement des interfaces, quelle que soit leur échelle (P+R de liaison entre les TIM et l'axe fort TP, places de stationnement pour vélos aux arrêts de bus, abris bus accueillants...).
- P 12.3 Promouvoir la mobilité durable et modifier le comportement des usagers :** développer et mettre en oeuvre des mesures d'incitation à l'usage des transports publics et à la pratique de la mobilité douce (plans de mobilité, campagnes de sensibilisation et de motivation, informations mobilité sur le site internet communal...).
- P 12.4 Encourager le développement des prestations de services dans le domaine de la mobilité** (auto-partage type "Mobility", abonnements généraux communaux à disposition des habitants, courrier et livraisons vélos, vélos location et vélos libre service...).
-

Conformité
PDCn /
Ligne d'action A2:
«développer
une mobi-
lité multimo-
dale»

LES TRANSPORTS PUBLICS

SITUATION ACTUELLE

Il fut un temps où la gare CFF de Grandson était desservie par une dizaine de trains régionaux par jour et par sens, soit un train toutes les deux heures en moyenne. Cette desserte se limite aujourd'hui à deux trains journaliers dans chaque sens, à l'heure de pointe du matin et à celle du soir. Les transports publics entre Grandson et Yverdon-les-Bains sont aujourd'hui entièrement pris en charge par les cars postaux. Le bourg de Grandson et Les Tuileries sont desservis par quelque 27 bus par jour et par sens entre 5h et minuit, soit une cadence moyenne de 1,5 bus par heure. Ceux-ci sont toutefois répartis de manière irrégulière, en offrant approximativement une cadence d'un bus par heure dans chaque sens. Les principaux arrêts sur le territoire communal se trouvent aux Corcelettes, au Repuis, à la Place du Château, à la Gare et aux Tuileries (devant le kiosque).

La desserte de Grandson par les cars postaux n'est certes pas mauvaise, mais le service assuré ne présente de loin pas les qualités d'un réseau urbain: la cadence est faible, les horaires sont calés sur l'horaire CFF en gare d'Yverdon-les-Bains, avec toutefois des attentes jusqu'à 20 minutes, et le transbordement sur les bus de Travys est obligatoire pour les usagers se dirigeant vers un autre quartier de la ville.

Le service Publicar fonctionne en appoint du lundi au jeudi entre 8h et 17h, le vendredi de 8h à 17h et de 22h30 à 1h30, le samedi entre 6h45 et 20 h ainsi qu'entre 22h30 et 1h30, le dimanche entre 8h30 et 20h. En période de vacances scolaires, le service du lundi au vendredi commence dès 6h45.

L'entreprise Travys a cessé de desservir Les Tuileries en novembre 2004. La ligne 3 du réseau urbain yverdonnois s'arrête désormais au Bey.

ENJEUX ET OBJECTIFS

En ce qui concerne les transports publics (TP), le projet d'agglomération a révélé l'existence d'un corridor nord-sud, de Grandson à Y-Parc, avec une demande potentielle pour justifier à terme une desserte de bus à fréquence urbaine élevée sur toute la journée (10 à 15 minutes). L'objectif principal du projet d'agglomération consiste à développer un concept de transports publics urbains qui permette de structurer le développement de l'agglomération yverdonnoise. Cet objectif principal est complété par les objectifs suivants:

- Créer un réseau TP structurant pour l'agglomération yverdonnoise avec une desserte attractive des secteurs urbains denses actuels et futurs pour une demande tous motifs (travail, formation, achats et loisirs).
- Coordonner les futurs développements urbains en les concentrant au maximum autour des axes TP structurants.
- Développer un réseau de mobilité douce de rabattement vers les axes TP structurants.

- Viser à doubler la demande à terme (environ 100 voyages/an/habitant), grâce à l'attractivité de l'offre TP (fréquence, temps de parcours, nœud de correspondance à la gare, lignes diamétrales sans boucles, offre de base le soir et le week-end), la lisibilité du système (horaires, signalétique) et les mesures d'accompagnement (priorité TP le long des itinéraires, stationnement restrictif pour pendulaires, P+R, promotion des TP, réaménagement des espaces publics attenants, etc).
- Améliorer l'offre en transports publics régionaux.

Le concept Transports publics (TP) du projet d'agglomération est en phase de finalisation.

Ce concept TP prévoit deux horizons de mise en œuvre, soit en 2011 et en 2020. L'horizon 2011 débute avec l'extension, à tout le nord vaudois, de la communauté tarifaire "Mobilis". A l'horizon 2020, la ligne diamétrale Nord-Sud Grandson – Y-Parc devrait avoir une cadence de 10 minutes en journée du lundi au vendredi.

Le développement de la desserte de Grandson par les transports publics s'inscrira dorénavant dans le cadre d'un réseau d'agglomération planifié par le projet AggloY 2007. Ce projet d'agglomération constitue un enjeu extraordinaire pour la commune de Grandson sur le plan de la mobilité: elle se retrouvera ainsi intégrée à une structure de transports publics dense et très attractive, offrant une réelle alternative aux transports individuels motorisés.

Par ailleurs, il importe de valoriser la desserte récréative et touristique de Grandson dans le cadre de l'offre de transport de la Société de Navigation sur les Lacs de Neuchâtel et Morat SA.

Objectif 13. Renforcer la desserte du territoire communal par les transports publics, dans le cadre d'un réseau d'agglomération attractif et bien relié aux liaisons ferroviaires.

P 13.1 Créer un axe fort traversant l'agglomération de façon diamétrale, avec une cadence de 10 minutes en semaine, reliant le secteur d'Y-Parc à Borné Nau (terminus nord de l'axe fort), passant par la gare CFF d'Yverdon, Le Bey, Les Tuileries, la gare CFF de Grandson et la Place du Château, auquel sera rattaché le réseau structurant de la mobilité douce.

M Accorder la priorité aux transports publics en vue d'assurer la fiabilité de l'horaire et les temps de parcours (en général, arrêts en pleine chaussée facilitant la réinsertion dans le trafic). Ce principe peut admettre des exceptions de façon à éviter des bloquages inutiles du trafic, comme par exemple à la Place du Château (le PM 05 du projet d'AggloY 2007 y prévoit un arrêt hors chaussée direction Neuchâtel, de façon à maintenir la fluidité le long de la rue Basse).

- M Aménager et équiper les arrêts TP de façon à accroître leur attractivité (abris, mobilier urbain, places de stationnement pour vélos)
- M Développer une action d'information et d'incitation à l'usage des transports publics (site Internet de la commune, tous-ménages, information aux nouveaux habitants, sensibilisation dans les écoles et les entreprises, incitation auprès des entreprises à élaborer des plans de mobilité)
- M Aménager le carrefour et créer un P+R dans le secteur du Repuis, pour encourager le transfert modal des habitants de la région sur l'axe fort TP, ceci sous réserve des conclusions des concepts de stationnement et de transports publics en cours de finalisation, dans le cadre de l'agglomération.

P 13.2 Intégrer la planification de la desserte par les transports publics à la planification de l'aménagement du territoire et de l'urbanisation communale; en particulier, densifier à proximité du réseau des transports publics.

- M Saisir l'opportunité offerte par la construction du plan de quartier de la Place du Château et par la densification du secteur du Repuis pour amorcer la création de l'axe fort entre Yverdon et Grandson.
 - M Améliorer les accès piétons vers les arrêts de transports publics et, en général, coordonner l'aménagement des réseaux de mobilité douce avec les arrêts TP.
 - M Appliquer les normes VSS relatives au stationnement, tenant compte de la desserte TP prévue par le projet d'agglomération.
-

CONTEXTE GÉNÉRAL ET ENJEUX

Dans le cadre d'un développement durable du territoire communal, la mobilité douce doit être fortement encouragée, en parallèle avec un renforcement sensible de la desserte par les transports publics. Or, ces dernières années, la part modale de la marche et du vélo se réduit très nettement. Il importe de stopper, voire de renverser cette tendance, en insistant sur les bienfaits de ces modes sur le plan de la santé publique et de l'économie, et pas uniquement sur le plan de la protection de l'environnement.

Les orientations définies précédemment, relatives à la restructuration du réseau routier - en particulier la création de zones 30 et de rencontre - et à la requalification des espaces publics créent un cadre très favorable au développement de la pratique de ces modes de déplacement.

Le projet d'agglomération a relevé les excellentes prédispositions de l'agglomération yverdonnoise pour la mobilité douce et la nécessité de les mettre à profit par une politique volontaire et prioritaire en faveur des cycles et des piétons. Sur ce plan, l'objectif principal du projet d'agglomération consiste à développer un réseau quadrillant tout le territoire de l'agglomération, avec un accès prioritaire au centre et aux espaces de loisirs, favorisant des échanges attractifs entre tous les quartiers et le rabattement sur les arrêts des transports publics. Cet objectif principal est complété par les objectifs suivants:

- Développer le réseau mobilité douce actuel de manière à assurer la continuité des itinéraires piétons et cyclistes dans toute l'agglomération. A savoir, réaménager certains tronçons et franchissements existants, aménager les tronçons manquants et construire les franchissements de canaux et des voies ferrées faisant défaut.
- Améliorer l'accessibilité des arrêts de transports publics pour les modes doux, en réaménageant et en complétant le réseau actuel avec des accès attractifs.
- Renforcer la structure des espaces publics de l'agglomération, en améliorant la lisibilité, la qualité et le rôle identitaire de ces derniers.
- S'appuyer sur cette structure urbaine pour augmenter l'attractivité pour la mobilité douce.
- Déterminer les mesures prioritaires pour promouvoir la mobilité douce, tant au niveau des infrastructures que des services.
- Coordonner le réseau mobilité douce avec la trame paysagère (trame verte)

Le projet de requalification de la route cantonale RC 401a de Grandson à Vaumarcus définit aussi un certain nombre de principes d'aménagement permettant une meilleure prise en compte des piétons et des cyclistes. Ce projet couvre le tronçon de la route cantonale compris entre la Place du Château et le lieu-dit "En Bru".

PIÉTONS

Malgré la topographie du territoire communal et la coupure exercée par la ligne CFF, Grandson offre un réseau piétonnier dense et continu ainsi que des possibilités d'accès à la rive du lac et à la campagne particulièrement intéressantes.

Les piétons seront favorisés par les mesures de restructuration du réseau, d'organisation et de modération du trafic, améliorant leur sécurité, ainsi que par la mise en œuvre du concept de stationnement, réduisant l'accaparement de l'espace public par les véhicules.

Les conditions de sécurité au droit des passages piétons traversant la RC 401a le long des Tuileries devront faire l'objet d'un examen particulier : compte tenu des charges de trafic dans ce secteur, des îlots-refuges ou d'autres solutions peuvent y être envisagés à court terme en plus grand nombre. Ultérieurement, la revalorisation de cet axe – réaménagement de l'espace public entre l'entrée sud de la commune et le débouché du chemin du Pécos - combinée avec la mise en place d'un axe fort TP, induira un comportement des automobilistes plus adapté et avantageux pour les piétons.

L'itinéraire piétonnier le long du chemin de rive entre la Brinaz et l'Arnon pourra être sensiblement valorisé grâce:

- au regroupement des places de parc en aires de stationnement permettant de limiter la dispersion des véhicules garés et un meilleur aménagement des espaces publics;
- aux restrictions imposées à la circulation automobile le long du chemin de rive, notamment les mesures de restriction ou de suppression du transit et la création d'une zone de rencontre (vitesse limitée à 20 Km/h) dans la partie centrale de ce chemin, intégrée dans une zone 30 plus étendue couvrant l'ensemble du chemin de rive;
- à la création progressive de tronçons longeant la rive, réservés exclusivement aux piétons, leur offrant un véritable site propre, indépendant de toute circulation automobile et des deux-roues.

Il importe par ailleurs de mettre en place des itinéraires piétonniers directs et sûrs entre le village des Tuileries, le secteur d'activités de Chamard, Fiez-Pittet et la rive du lac.

En outre, un cheminement piétonnier parallèle à la RC 401a et à la rive du lac devrait être créé à travers le secteur "En Coudrex", entre Le Repuis et le hameau de Corcelettes : cet itinéraire, structurant ce nouveau secteur d'activités et d'habitation, éloigné des nuisances et des dangers de la RC 401a, offrira ainsi un trajet direct et agréable depuis Corcelettes jusqu'au carrefour du Repuis, où les piétons retrouveront le trottoir existant le long de la route cantonale jusqu'à la Place du Château.

DEUX-ROUES LÉGERS

Le trafic cyclable est composé d'usagers aux caractéristiques et besoins divers : pendulaires, flâneurs, sportifs, enfants, personnes âgées... C'est la raison pour laquelle il importe d'organiser un réseau dense et sûr articulé aussi bien autour de la RC 401a que du chemin de rive et des rues de desserte à faible pente, et offrant de multiples connexions et liens de passage d'un axe à l'autre.

La réorganisation des circulations et le concept de stationnement apportent aux cyclistes les mêmes avantages que ceux procurés en faveur des piétons: chemins libérés de la circulation automobile ou d'un parcage diffus et désordonné, modération des vitesses, meilleure "visibilité" de la présence des usagers lents, priorités accrues à leur cheminement... La mise en place d'un réseau cyclable attractif et maillé doit s'accompagner de la création d'aires de parcage abritées à l'intention des deux-roues à proximité immédiate des haltes de transports collectifs, des équipements publics. Des places de parc abritées et sécurisées doivent également être prévues dans le cadre des lieux d'habitation et de travail, sur la base de la norme VSS en vigueur.

Le centre de Grandson n'est distant que de 4,5 km à peine du centre d'Yverdon-les-Bains, ainsi que de 3 km du "centre de gravité" du secteur de Chamard. Une priorité forte accordée aux itinéraires cyclistes par le plan directeur permettra d'accroître l'usage des deux-roues légers dans cette région favorable aussi bien par la topographie que par les possibilités de maîtrise des conflits avec le trafic automobile.

Le réseau routier comportera trois cheminements majeurs parallèles à la rive du lac et s'intégrant dans le réseau de mobilité douce défini par le projet d'agglomération:

- **l'axe structurant d'agglomération** le long de la route cantonale RC 401a;
- **la promenade du littoral**, axe "tranquillisé" le long du chemin de rive, avec des connexions sûres à la RC 401a;
- **l'axe structurant inter-quartiers**, assurant la liaison entre le cœur du village des Tuileries, la zone de Fiez-Pittet et le secteur d'activités de Chamard.

Il importe de signaler que Grandson est traversée par deux itinéraires régionaux du réseau "La Suisse à vélo", soit l'itinéraire n° 22 "Nord Vaudois - Jura" (de Lausanne à La Chaux-de-Fonds) et le n° 50 "Route du pied du Jura (de Genève à Olten).

Ces itinéraires majeurs sont complétés par la création d'un cheminement piétonnier et cyclable parallèle à la RC 401a et à la rive, à mi-pente à travers le secteur du "Repus - En Coudrex", reliant le carrefour du Repuis au centre du hameau des Corcelettes, ainsi que par l'entretien et le renforcement de liaisons sécurisées avec les villages voisins, notamment avec ceux du pied de la Côte.

Par ailleurs, il conviendra d'examiner à court terme déjà l'opportunité et la faisabilité de l'implantation d'une station de vélos en libre service rattachée au réseau d'Yverdon-les-Bains, à proximité immédiate de la Place du Château, contribuant à renforcer l'attractivité de l'offre touristique existante.

Objectif 14. Valoriser la mobilité douce aussi bien pour les déplacements de loisir et de détente que pour les déplacements quotidiens (travail, école, achats, accès aux services) et cela aussi bien à l'intérieur du territoire communal qu'au niveau de l'agglomération yverdonnoise.

P 14.1 Favoriser la mixité des usagers piétons et cyclistes dans le trafic général, dans les zones 30 et de rencontre à développer.

M Poursuivre le développement des zones à vitesse lente (zones 30 et de rencontre), notamment dans le village des Tuileries.

P 14.2 Renforcer la sécurité des cyclistes et des piétons dans les axes à fort trafic, dans le cadre des actions de requalification des espaces publics.

M Créer l'axe structurant de mobilité douce préconisé par le projet d'agglomération le long de la route cantonale entre la Brine et le Repuis, en coordination avec la mise en place d'un axe fort TP entre Y-Parc, la gare d'Yverdon et Grandson ainsi qu'avec les propositions du projet de requalification de la route cantonale de Grandson à Vaumarcus.

P 14.3 Créer des cheminements piétonniers et cyclables attractifs, sûrs et confortables.

M Développer un réseau maillé à l'usage des cyclistes et des piétons, favorisant les continuités vers les communes voisines (en particulier Montagny, Yverdon-les-Bains, Champagne) et bien raccordé à l'axe structurant de l'agglomération.

M Créer, sur le territoire communal et dans le secteur des Tuileries, l'axe structurant inter-quartiers préconisé par le projet d'agglomération.

M Renforcer la qualité et l'attractivité de la liaison cyclable et piétonnière le long de la rive, de façon à mettre en place une véritable "promenade du littoral" telle que préconisée par le projet d'agglomération entre la Brine et l'Arnon, tout en préservant les milieux naturels les plus sensibles.

M Intégrer la planification des cheminements piétonniers et cyclables à l'aménagement des nouveaux quartiers d'habitation et des zones d'activités.

M Créer des places de parc pour vélos sécurisées à proximité immédiate des équipements publics et des commerces.

- M Aménager et équiper les chemins de mobilité douce avec des éléments favorisant leur attractivité: bancs, signalisation directionnelle et d'information sur les temps de parcours et les déclivités, éclairage si nécessaire.
- P 14.4** Développer le réseau de mobilité douce de rabattement vers les axes TP structurants
- M Raccorder le réseau piétonnier et cyclable aux arrêts de bus, notamment le long de l'axe fort défini par le projet d'agglomération et en relation avec la gare CFF ainsi qu'avec la halte de La Brine de la ligne Yverdon - Ste Croix.
 - M Aménager et équiper les arrêts TP de façon adéquate (abris, bancs, places de parc pour vélos abritées et sécurisées, support d'informations...).
- P 14.5** Promouvoir la mobilité douce auprès des habitants, des entreprises et des visiteurs
- M Développer l'information à travers le site internet communal, les tous-ménages, sensibilisation des nouveaux habitants et dans les écoles.
 - M Inciter les activités publiques et privées (administrations, entreprises) à élaborer des plans de mobilité accordant une large place à la mobilité douce.
 - M Examiner l'extension à Grandson du réseau "vélopass" d'Yverdon, et notamment la création d'une station de vélos en libre service, en principe à la Place du Château.
-

LE RÉSEAU ROUTIER

TYPLOGIE

La commune de Grandson est traversée par l'autoroute A5 dont le prolongement en direction de Neuchâtel a été mis en service en 2005. Ses deux jonctions - "Yverdon-Ouest" et "Grandson" - distantes l'une de l'autre de 5 Km, offrent une excellente accessibilité à l'ensemble du territoire communal.

Parallèle à la A5, à quelque 500 mètres en moyenne à vol d'oiseau, se trouve la RC 401a, l'une des routes principales majeures du canton de Vaud, qui relie Lausanne au canton de Neuchâtel en passant par Cheseaux, Echallens et Yverdon-les-Bains. C'est une "route d'approvisionnement" du type II, supportant des convois exceptionnels dont le chargement peut atteindre un poids de 240 tonnes et une largeur de 5 mètres.

Cinq routes cantonales d'importance secondaire se raccordent à la RC 401a et la relient à divers villages et hameaux du coteau. Le réseau routier communal est constitué de diverses rues et chemins de largeur réduite, assurant la desserte des quartiers d'habitation et d'activités.

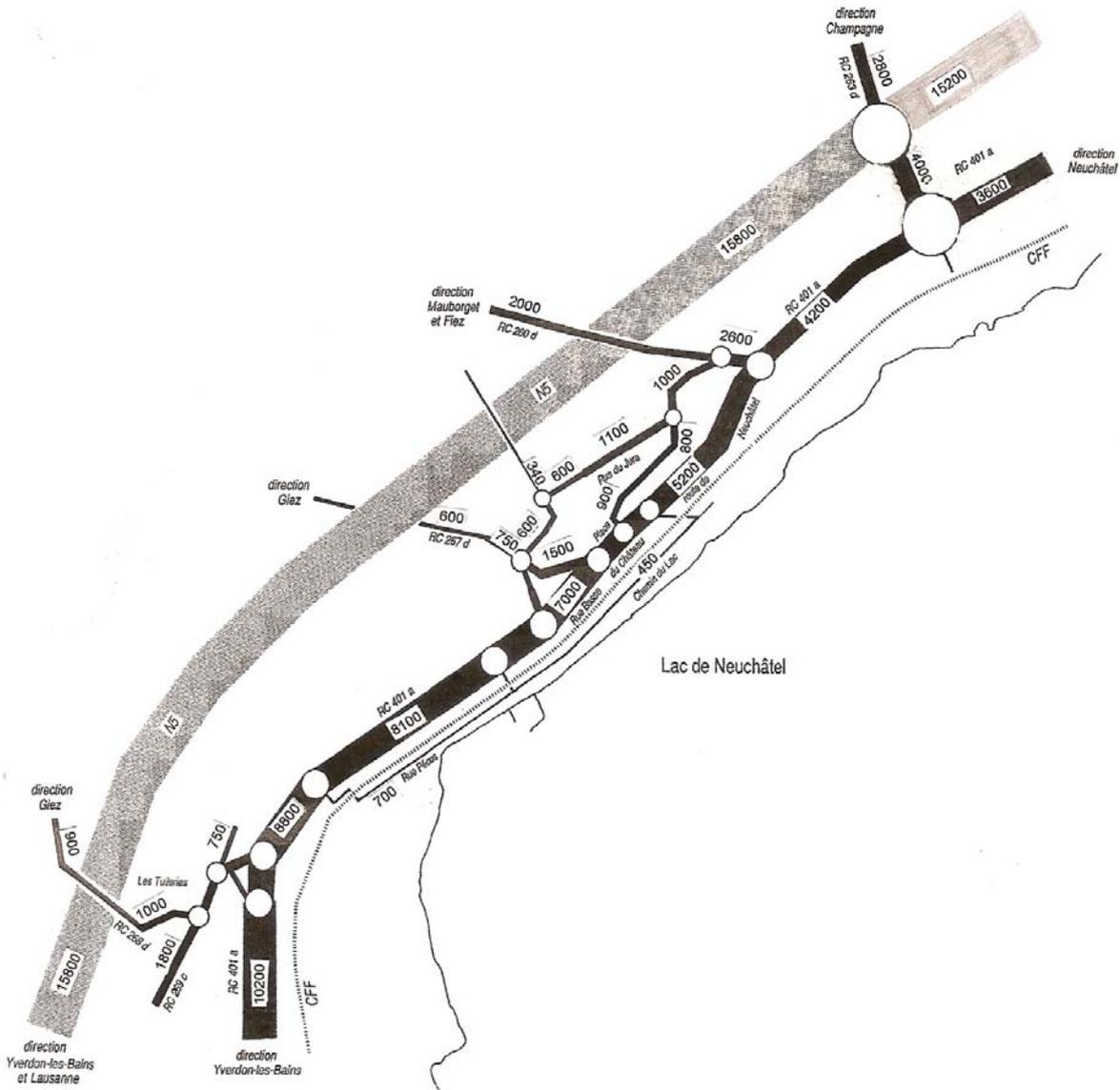
La typologie du réseau routier se présente ainsi en forme de "peigne renversé" appuyé sur la RC 401a, ce qui conduit une grande partie de la circulation à traverser la localité de Grandson et le village des Tuileries.

CHARGES DE TRAFIC: ÉVOLUTION PASSÉE

Grâce à la mise en service de l'autoroute A5 en 1984, les charges de trafic sur la RC 401a entre les Tuileries et le bourg de Grandson sont aujourd'hui pratiquement les mêmes que celles relevées en 1970. L'autoroute A5 entre Yverdon-Sud et Corcelettes a en effet rapidement pris en charge une très large partie du trafic de transit traversant la commune:

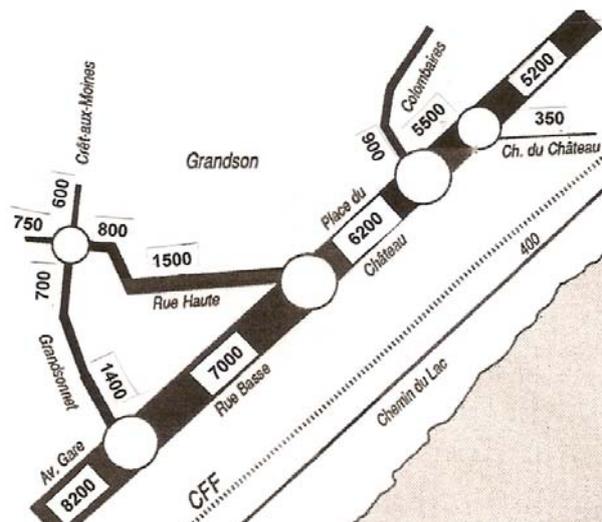
	RC 401a au droit des Combes	Rue Basse	A5 entre Yverdon-Sud et sortie de Corcelettes
1970:	8'600 véh/jour		
1975:	10'500 véh/jour		
1980:	11'000 véh/jour		
1985:	8'500 véh/jour	(pas disponible)	
1990:	8'400 véh/jour		10'400 véh/jour
1995:	7'000 véh/jour	6'400 véh/jour	12'000 véh/jour
2000:	8'500 véh/jour	7'500 véh/jour	16'000 véh/jour
2005 :	8'100 véh/jour	7'200 véh/jour	15'050 véh/jour
2008 :	8'100 véh/jour	7'000 véh/jour	15'800 véh/jour

TRAFIC JOURNALIER MOYEN 2008 / Diagramme d'écoulement (véhicules/24h)

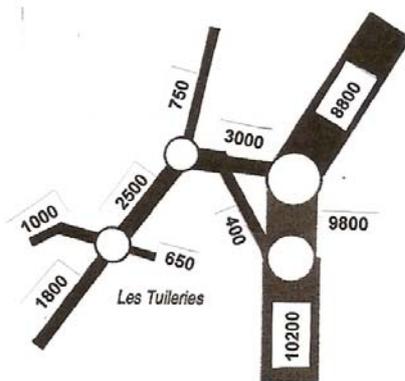


TRAFIC JOURNALIER MOYEN 2008
Diagramme d'écoulement (véhicules/24h)

DETAIL GRANDSON



DETAIL LES TUILERIES



Le plan de charges du trafic routier (TJM, trafic journalier moyen) a été élaboré sur la base de comptages cantonaux de 2005 et 2006, des comptages de l'OFROU sur l'autoroute et des recensements effectués par le bureau CERT-ARAGAO en 2008. Les principaux constats sont les suivants:

- sur la route de Lausanne aux Tuileries, le TJM varie de 8'800 à 10'200 véh/jour;
- la rue Basse est aujourd'hui empruntée par quelque 7'000 véh/jour;
- au-delà de la Place du Château, en direction de Neuchâtel, le trafic s'amenuise sensiblement (4'200 à 5'200 véh/jour);
- sur les routes cantonales secondaires se raccordant sur la RC 401a au coteau, les charges sont modérées voire très faibles (comprises entre 600 et 2'000 véh/jour);
- le trafic à l'intérieur même du village des Tuileries n'est pas négligeable: quelque 2'500 véh/jour circulent entre le chemin du Mont et la rue des Tilleuls.

Si l'on compare le diagramme de charges "2008" à celui issu des comptages 2000-2003, faits avant le prolongement de l'autoroute A5 en direction du canton de Neuchâtel, on constate que le trafic s'écoulant le long de la route cantonale RC 401a entre les Tuileries et Corcelettes a diminué de quelque 400 à 500 véhicules/jour. A la rue Basse, la charge actuelle est de l'ordre de grandeur de ce qu'elle était il y a une dizaine d'années. Cette réduction, de l'ordre de 5% à 9% en cinq ans, est certainement due à l'effet dudit prolongement.

ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET D'AGGLOMERATION

L'objectif principal du projet d'agglomération yverdonnoise relatif au TIM est de garantir la cohérence d'une approche multimodale avec priorité au développement de la mobilité douce et des transports publics, et avec une maîtrise du trafic individuel motorisé. Selon ledit projet, cette maîtrise doit être conditionnée à l'amont par une bonne localisation des utilisations aux bons endroits et, à l'aval, par une stratégie volontariste d'exploitation des circulations et une gestion cohérente de la demande (gestion du stationnement en particulier). Cet objectif principal est complété par les objectifs suivants:

- promouvoir la bonne activité au bon endroit de manière à minimiser les transports motorisés;
- contenir, voire diminuer les charges de trafic dans le centre et dans les quartiers d'habitat;
- réduire et gérer l'offre de stationnement privée et publique, notamment dans le centre;
- garantir l'accès de l'agglomération et de la gare CFF d'Yverdon-les-Bains aux pendulaires dépendant de l'automobile par le développement de parkings d'échange en périphérie de l'agglomération (en relation avec la diminution de l'offre en stationnement au centre et le renforcement des transports publics);
- améliorer la sécurité de tous les usagers, notamment par des aménagements visant à réduire les vitesses de circulation;
- éviter la prédominance du trafic et du stationnement dans les rues et sur les places,

afin d'améliorer l'attractivité et la qualité des espaces publics, leur identité et leur sécurité.

EVOLUTION PREVISIBLE DES CHARGES ET OBJECTIF-CIBLE

Malgré l'effet positif du prolongement de la A5 en direction de Neuchâtel, le trafic local et régional continuera de croître en relation avec l'aménagement de nouveaux quartiers, à Grandson comme sur les communes voisines, ainsi qu'en raison des densifications possibles. Sur la base de la capacité calculée pour Grandson dans le cadre du projet d'agglomération - quelque 1'300 nouveaux habitants d'ici à 2'020 - , et si la part modale du trafic motorisé individuel restait inchangée, le trafic supplémentaire futur Grandson peut être estimé entre 3'400 et 3'700 mouvements journaliers de véhicules. Or, la mise en œuvre du projet d'agglomération et des mesures préconisées par le plan directeur communal devrait faire passer la part modale TP de moins de 10% à quelque 24% à terme. Sur la base de cette part modale future, le trafic motorisé induit par les nouvelles constructions et les densifications possibles est estimé entre 2'900 et 3'200 mouvements de véhicules/jour.

Une simulation des charges de trafic a été effectuée afin d'estimer les charges futures à la rue Basse, tenant compte des effets de la mise en œuvre du projet d'agglomération, en particulier de la part modale TP. Sans les nouvelles densifications, le trafic y passerait à quelque 6'000 véhicules/jour. En tenant compte du trafic supplémentaire induit par les nouveaux habitants, cette charge est estimée à quelque 7'400 à 8'000 véhicules/jour, soit grosso modo la charge que l'on y recensait en 2000.

La charge de trafic à la rue Basse est un bon indicateur de l'évolution du trafic individuel motorisé à l'intérieur de la commune de Grandson, notamment le long du corridor sud-nord où sera créé l'axe fort TP. Dans le cadre de la présente analyse, on peut considérer qu'un **objectif-cible** fixant entre 7'000 et 7'500 véhicules/jour la charge de trafic à la rue Basse est crédible et cohérent avec les objectifs et concepts du projet d'agglomération yverdonnoise. Cet objectif-cible permettra de maintenir le volume de circulation au centre de Grandson au niveau de ce qu'il était entre 1995 et 2000.

Cet objectif-cible est par ailleurs convergent avec les estimations de l'évolution des charges de trafic individuel motorisé à travers l'écran "Grandson", tenant compte de la mise en œuvre du projet d'agglomération, présentées dans le "Concept des déplacements TIM du projet d'AggloY 2007. Celui-ci prévoit en effet quelque 8'100 véhicules/jour à la rue Basse, à l'horizon 2020.

CHEMINS DU LAC ET DU PÉCOS

Si, hors saison, le chemin de rive n'écoule que quelque 400 à 700 véhicules/jour, en saison et notamment en fin de semaine, on peut estimer entre 1'200 et 2'000 le nombre de véhicules induits par l'ensemble des résidences riveraines et par les places de parc disponibles sur le domaine public.

La valorisation de ce chemin de rive est l'un des objectifs majeurs du plan directeur. Il importe, malgré la volonté de favoriser la densification de ce secteur, de diminuer sensiblement l'impact des voitures qui y circulent de façon à rendre ce parcours plus attractif pour les piétons et les cyclistes, et à offrir des possibilités intéressantes de réaménagement.

Dans ce but, il est proposé de créer des coupures, ou en tout cas de fortes restrictions de passage, empêchant le trafic de circuler tout le long de cet axe: celui-ci serait ainsi divisé en sections ou "poches", chacune d'elles directement accessible par la RC 401a.

ZONES À VITESSE LENTE ET QUALIFICATION DES ESPACES PUBLICS

La législation fédérale relative à la mise en œuvre des zones 30 et de rencontre élargit considérablement leur champ d'application. Ces restrictions de vitesse peuvent être implantées sur toute voie secondaire de circulation, voire sur des voies principales dans certains cas particuliers.

Afin de renforcer la sécurité des usagers du réseau routier, et en particulier des piétons et des cyclistes, de réduire les nuisances du trafic motorisé (bruit et émissions polluantes) et d'améliorer la qualité de vie sur de vastes périmètres, le plan directeur propose la création extensive de zones 30 (Tuileries, hauts de Grandson, chemin de rive et chemin du Château, secteur du Repuis, hameau des Corcelettes).

De plus, une zone de rencontre est proposée pour la partie centrale du chemin de rive (lieu de forte concentration de piétons, de cyclistes et de véhicules). A la Place du Château, une zone à vitesse lente sera créée le jour où celle-ci sera réaménagée; la mesure précise sera décidée en cohérence avec la vitesse maximale admise le long de la rue Basse.

Par ailleurs, le tronçon de la RC 401a traversant les Tuileries, entre l'entrée sud de la commune et le chemin du Pécos, devra faire l'objet d'une requalification globale valorisant l'espace public et contribuant à une certaine modération des vitesses. Cette requalification devra prendre en compte la création de l'axe fort TP le long de la route cantonale et de l'axe cyclable structurant prévus par le projet d'agglomération. De même, le secteur nord de la traversée de Grandson, soit la route de Neuchâtel, sera lui aussi réaménagé, le projet de requalification de la RC 401 de Grandson à Vaumarcus y définissant les principes de cette revalorisation.

Enfin, les entrées de localité (aux Tuileries sur les RC 268d et 401a, au Grandsonnet sur la RC 267d, au Repuis sur la RC 401a) feront l'objet d'une valorisation marquant ces seuils, ceci aussi bien sur le plan spatial que sur le plan paysager.

NOUVELLE VOIE DE DESSERTE DANS LES HAUTS DE GRANDSON

Le développement du secteur de Bellevue - Borné Nau, dans les hauts de Grandson, implique la création d'une nouvelle voie de circulation le long de l'autoroute, se connectant au carrefour du Repuis au nord et au secteur de Clos Vuerchoz au sud. Cette voie de desserte constitue la seule construction routière majeure rendue nécessaire par le développement communal.

STATIONNEMENT

Le territoire communal compte quelque 580 places de parc balisées à usage public (cases jaunes non comprises), dont 210 à l'intérieur du périmètre de la vieille-ville et de la gare et 240 entre les voies CFF et les rives (chemin du Pécos et chemin du Lac).

Un examen des caractéristiques de la demande en stationnement a été effectué à l'intérieur du périmètre de la vieille-ville (relevé horaire d'occupation des places de parc tout au long d'une journée ouvrable). Cette analyse a permis de constater que:

- globalement, les places de parc en zone bleue sont très sollicitées (occupées en moyenne à 70%);
- la "pression" sur les places de parc en zone blanche est assez forte tout au long de la journée (occupées en moyenne à 80%);
- de façon générale, l'offre totale offerte n'est pas dépassée, mais certains secteurs sont particulièrement saturés: place du Château, rue Haute, rue Basse, secteur de la gare. De nuit, les besoins en stationnement des résidents se traduisent par quelques véhicules parqués hors cases balisées.

En ce qui concerne l'offre en places de parc le long du chemin de rive, elle est peu utilisée hors saison et en jour ouvrable, à l'exception de quelques places situées à proximité des ruelles des Jardins et Criblet. Leur utilisation est naturellement intense en saison estivale.

La réalisation du plan de quartier "Place du Château" sera accompagnée d'un parking souterrain de quelque 250 places de parc, rendant possible la suppression des places existantes en surface. Les besoins intrinsèques du plan de quartier étant estimés à quelque 130 places et le stationnement existant en surface, à compenser, étant de 115 environ, le nouveau parking n'offrirait a priori pas de capacité supplémentaire pour satisfaire les besoins futurs induits par une densification de la vieille-ville.

Compte tenu de cela, ainsi que de l'intérêt de réaménager la rue Haute dans un esprit de valorisation de l'espace public, l'opportunité de réaliser un parking au débouché de la rue Jean Lecomte est justifiée. Ce nouveau parking pourrait offrir une capacité de 50 à 80 places, satisfaisant pleinement les besoins en parcage des nouveaux habitants de la vieille-ville (en relation avec sa densification) et permettant une très sensible réduction de places à la rue Haute.

Le PPA "Au Port" implique une restructuration de l'offre de stationnement dans le cadre du réaménagement du périmètre concerné. Quelque 60 places de parc supplémentaires ont

ainsi été créées en relation avec les travaux d'extension du port, de la capitainerie et du club-house. Elles renforcent également l'offre en stationnement pour la grande salle.

Par ailleurs, un réaménagement du parcage aux abords de la gare et une reprise du quai marchandises (hypothèse de délocalisation à la Poissine) peuvent offrir un espace de stationnement supplémentaire. La création d'un parking au bas du Grandsonnet peut être un complément à celui envisagé au débouché de la rue Jean Lecomte.

En tout état de cause, la réorganisation progressive de l'offre en stationnement sur la commune de Grandson sera coordonnée avec le "Concept stationnement" du projet d'agglomération.

Objectif 15. Garantir une bonne accessibilité à l'ensemble des quartiers et achever le réseau viaire, en particulier en relation avec les développements futurs.

- P 15.1** Pour chaque nouveau quartier ou groupe de constructions, vérifier judicieusement son raccordement aux réseaux de déplacement (desserte par les transports publics, accès routier, liaisons piétonnières et cyclables, continuités...)
- P 15.2** Créer une voie de desserte le long de l'autoroute, dans les hauts de Grandson, parallèlement au développement du secteur de Bellevue Borné Nau.

Objectif 16. Valoriser les espaces publics, renforcer la sécurité routière et améliorer la qualité de vie, en tirant notamment le meilleur parti de l'achèvement du réseau autoroutier (A5).

- P 16.1** Modérer la vitesse des véhicules en localité et favoriser la mixité des piétons et des cyclistes dans le trafic général.
 - M** Créer des zones 30 dans les quartiers et des zones de rencontre aux endroits stratégiques (Place du Château, secteurs du bord du lac, hameau des Tuileries).
 - M** Réaménager le chemin de rive (zones à vitesse lente, "poches" de trafic, regroupement du stationnement, élargissement de tronçons en site propre ou à trafic limité).
 - M** Elaborer un projet de réaménagement de la RC 401a aux Tuileries, en coordination avec les travaux d'équipement souterrain et en tenant compte de la création de l'axe fort TP ainsi que de l'axe structurant cyclable de l'agglomération.
 - M** Mettre en œuvre progressivement les propositions du projet de requalification de la RC 401a entre la Place du Château et Corcelettes.

P 16.2 Aménager les entrées de la localité, sur un plan spatial et paysager.

Objectif 17. **Mettre en place une offre en stationnement coordonnée avec le développement des transports publics, favorisant le report modal en leur faveur, ceci en relation avec le niveau de desserte des secteurs d'habitation et d'activités; contribuer à l'harmonisation des politiques communales en matière de stationnement dans le périmètre de l'agglomération.**

P 17.1 Restructurer l'offre en stationnement dans le cadre d'une gestion globale et intégrée de la mobilité favorisant l'usage accru des transports publics et de la mobilité douce.

M Créer un parking d'échanges TIM > TP (P+R) au terminus nord de l'axe fort TP (en principe à proximité du carrefour du Repuis).

M Appliquer la norme VSS "Stationnement" en vigueur de façon contraignante lors de nouvelles constructions ou transformations, ceci en relation avec la part des déplacements de mobilité douce et du niveau de desserte TP prévus par le projet d'agglomération.

P 17.2 Aménager l'offre en stationnement en intégrant les aménagements à l'espace public environnant et en réduisant l'accaparement de celui-ci par les voitures parkées.

M Réaliser un parking au Grandsonnet, en complémentarité à celui projeté à la Place du Château, de façon à rendre possible la requalification de la rue Haute et la densification de la vieille-ville (nouveaux besoins de stationnement à terme).

M Acquérir du terrain CFF pour renforcer la capacité de stationnement autour de la gare afin d'alléger la pression des véhicules au bord du lac et associer l'aménagement de ce secteur à une mise en valeur de l'entrée de localité.

M Adapter le parking existant au Château en coordination avec les besoins du bourg.

SECTEURS PARTICULIERS

FIEZ PITTET / LES TUILERIES

CARACTERISTIQUES :

Le village des Tuileries est une entité historique à préserver dans son identité et à renforcer dans sa vitalité. Il constitue parallèlement le rattachement physique de la commune de Grandson à l'agglomération yverdonnoise.

Le secteur de Fiez-Pittet est proche du centre des Tuileries et offre un potentiel stratégique important à coordonner à court terme avec le développement de Chamard à Montagny s/Yverdon (chantier Chamard-Châtelard). Il est constitué de vastes terrains plats non bâtis, en grande partie propriétés communales.

OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT :

Affectations

- Renforcer les commerces et services au centre des Tuileries.
- Fiez-Pittet : priorité au logement collectif et aux équipements publics (scolaire)

Constructions et dégagements

- Préserver l'authenticité du patrimoine bâti ancien du centre des Tuileries ainsi que le caractère de ses aménagements extérieurs.

Fiez-Pittet : définir une unité de gabarit, adapté au village et aux immeubles collectifs voisins, en favorisant une utilisation parcimonieuse du sol tout en préservant des dégagements le long de la Brinaz par un espace cours d'eau élargi (étude Stucky, 2009).

Espace public

- Valoriser le centre des Tuileries avec des dégagements piétonniers sûrs et attrayants.
- Atténuer l'effet de coupure de la rc 401 en traversée de localité.
- Fiez-Pittet : créer un réseau d'espaces publics associé aux équipements publics, aux liaisons piétonnières et aux rives de la Brinaz.

Accès, parcours

- Modérer la vitesse des véhicules en traversée de localité, en particulier dans le centre, y intégrer des aménagements en faveur des deux-roues.
- Compléter le réseau des liaisons piétonnières dans les Tuileries et créer un axe de liaison majeur avec Chamard.

Paysage, végétation, patrimoine

- Renforcer la valeur paysagère et biologique des rives de la Brinaz tout en garantissant la fonction protectrice des berges.
- Adapter le traitement des entrées ouest de localité au devenir urbain général du lieu en tenant compte de l'inventaire ISOS.

MESURES :

- Etablir une planification de détail (PPA, PDL...) pour l'ensemble du secteur de Fiez-Pittet, en coordination avec la commune de Montagny.
- Poursuivre les études d'aménagement des routes en traversée de localité, en coordination avec l'extension du réseau séparatif.
- Acquérir les emprises ou des servitudes publiques pour les chemins piétonniers à créer.

BRINAZ - PECOS

CARACTERISTIQUES :

Territoire à fonction stratégique de par sa vaste surface plane à proximité du lac et sa maîtrise foncière communale.

Son devenir est conditionné par le tracé réservé du canal navigable et dépend principalement des études d'assainissement de la plaine de l'Orbe (Gesorbe). Il est limité par des conditions d'accès précaires et par les exigences de protection de la forêt riveraine.

OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT :

Affectations

- Potentiel pour des fonctions de détente, sport et tourisme, à préciser ultérieurement.

Constructions et dégagements

- Secteur à maintenir globalement peu bâti.

Espace public

- Maintenir une bonne fluidité spatiale sur l'ensemble du site et la qualité du parcours public le long de la forêt riveraine.

Accès, parcours

- Garantir la continuité du parcours riverain mixte (cycles et piétons) d'importance régionale, dans un cadre attractif et sécurisé.
- Renforcer la continuité des accès piétonniers et cyclables au site depuis les divers quartiers des Tuileries.
- Améliorer dans la mesure du possible l'accès routier au site tout en contenant les véhicules en périphérie, saisir notamment les opportunités présentées par d'éventuels travaux sur le réseau hydrologique.

Paysage, végétation

- Renforcer la valeur paysagère et biologique des rives de la Brinaz tout en garantissant la fonction protectrice des berges.
- Préserver globalement un caractère de verdure largement prédominant aux aménagements à l'est de la voie ferrée.
- Protéger la forêt riveraine tout en poursuivant sa diversification.

-
- MESURES :
- Pour le secteur réservé au canal navigable, suivre les études Gesorbe et coordonner la planification (affectations, accès, équipements, etc.) avec les options hydrauliques, la protection des forêts alluviales, ainsi qu'avec les options des communes de Montagny et d'Yverdon-les-Bains.
 - Abroger le PEC 129 bis ou l'adapter en vue de limiter sa portée, dans les meilleurs délais.
-

VALLON DU GRANDSONNET

CARACTERISTIQUES :

Vallon à la topographie marquée, parcouru par le cours du Grandsonnet et ses rives boisées. Il marque très clairement la fin de l'urbanisation située à l'est, avec les terrains industriels, et offre un cadre champêtre de qualité à la route menant de Grandson à Giez. Le viaduc de l'autoroute constitue une articulation spatiale importante, renforcée par un épaulement du coteau à cet endroit. Des vignes ont été récemment replantées sur le coteau est en aval de l'autoroute, sur des terrains retenus par d'anciens murs caractéristiques à préserver (inventaire IVS).

OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT :

Urbanisation, affectations

- Requalifier le secteur industriel en un quartier mixte avec de l'habitat de forte densité.

Constructions et dégagements

- Traiter le rapport avec la vieille ville, le cours d'eau du Grandsonnet et l'espace paysager au Nord.

Espace public

- L'aménagement du bas de la route de Giez et de ses abords doit mettre en valeur l'entrée de la Vieille Ville et nécessite la création d'un trottoir et la pose d'éclairage.

Accès, parcours

- Garantir le rabattement des liaisons de mobilité douce vers la halte de transports publics situés à la gare CFF.

Paysage, végétation

- Prendre en compte l'identité paysagère du vallon dans tout projet d'aménagement. On préservera notamment des dégagements suffisants autour du Grandsonnet ainsi qu'une césure non bâtie judicieusement placée entre Grandson et Giez.
- Remettre partiellement à ciel ouvert le cours d'eau du Grandsonnet sur l'actuel site industriel.
- Valoriser la relation spatiale entre les espaces verts des pâturages du vallon et des jardins autour de la Vieille Ville.

Patrimoine

- Tenir compte du patrimoine enfoui (Couvent des Cordelier et son cimetière, système défensif médiéval) dans tout projet portant atteinte au sous-sol.

-
- Mesures :
 - Etudier la planification de reconversion des terrains industriels de Cand-Landi et Sbarro.
 - Aménager le début de la route de Giez pour y améliorer le cheminement des piétons et valoriser la relation spatiale entre les pâturages du vallon et les jardins autour de la Vieille Ville (devenir de l'ancien abattoir et structures végétales).
 - Ménager le patrimoine enfoui ou assurer sa documentation complète

BELLEVUE / BORNÉ-NAU

CARACTERISTIQUES :

Grandes parcelles privées entre la crête urbanisée et la tranchée d'autoroute, zone agricole destinée à l'extension de la localité et devant permettre la création d'une nouvelle desserte. Secteur proche du centre et des équipements scolaires ; sensible du point de vue paysager (ISOS, vues depuis les champs en amont) et des nuisances sonores de l'autoroute. Schéma directeur établi en 1993 dans le cadre du PQ "Es Condémines".

OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT :

Affectations

- Habitation à mixités et densités différenciées, équipements publics en partie est, artisanat éventuel en écran sonore contre l'autoroute.
- Adapter l'affectation des zones à bâtir existantes, en pondérant la mixité avec la tranquillité recherchée dans les rues existantes.

Constructions et dégagements

- Implantations coordonnées sur le front amont, marquant la limite d'urbanisation contre l'autoroute, intégrant des mesures paysagères d'arborisation, murs ou autre, ainsi que des dispositifs de protection contre les nuisances sonores de l'autoroute.
- Préservation et mise en évidence de la ferme de Bellevue, comme mémoire du lieu.

Espace public

- Rues de quartier existantes à traiter en espaces partagés à modération de trafic, murs de vignes à conserver tant que possible.
- Espaces extérieurs d'équipements publics à mettre en réseau et à ouvrir sur rues et chemins piétonniers.
- Traitement paysager de la pointe ouest à maîtriser.

Accès, parcours

- Réaliser une nouvelle collectrice longeant l'autoroute et permettant de modérer le trafic sur les rues des Colombaires, du Jura et de Bellevue.
- Relier les nouvelles aires constructibles aux rues existantes par des chemins pour cycles et piétons.

Paysage, végétation, patrimoine

- Prendre en compte la nouvelle définition de la crête, notamment pour les vues depuis les champs et le Jura ainsi qu'en regard de l'inventaire ISOS.
- Là où le bâti existant et la topographie le permettent, ménager des vues vers les Alpes.
- Prévoir des investigations (sites de l'Âge du Bronze) pour les nouveaux quartiers.

-
- MESURES :
- Engager des contacts avec les propriétaires privés au sujet des questions foncières et de compensation d'emprise sur la zone agricole.
 - Mettre en œuvre une planification de détail de type PPA pour concrétiser les intentions du projet AggloY sur l'ensemble du site et examiner la nécessité de procéder par étapes.
 - Procéder à une évaluation des réserves de terrain nécessaires pour des équipements publics dans ce secteur (scolaire, voirie, etc.)
-

VIEILLE VILLE / REMPARTS / LAC

VIEILLE VILLE

CARACTERISTIQUES :

La vieille-ville dispose d'un cachet et d'un patrimoine qui offrent un potentiel sous-exploité pour le tourisme et le cadre de vie. Les commerces et services y périssent de manière inquiétante. La rue Haute souffre de l'invasion des voitures et d'infrastructures vétustes.

OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT :

Affectations

- Dynamiser les commerces et services au centre, notamment sur la place du Château.

Constructions et dégagements

- Protéger et mettre en valeur le patrimoine historique de la vieille-ville.
- Préserver les jardins autour de la vieille-ville de toute construction visible importante, tout en y intégrant soigneusement, le cas échéant, du parking collectif.

Espace public

- Réaliser un aménagement de la place du Château mettant en valeur ce dernier, la vieille-ville et les nouvelles constructions du front nord et intégré aux dispositifs de modération du trafic sur la rc 401 en traversée de localité.
- Réaménager la rue Haute et les ruelles attenantes en associant la mise en valeur du cadre historique, la convivialité des espaces et la modération du trafic.
- Traiter l'ensemble des aménagements en vieille-ville avec une unité de matériaux et de mobilier. Utiliser des revêtements simples et traditionnels pour les traitements de sol.

Accès, parcours

- Modérer le trafic sur les rues principales en traversée de vieille-ville.

Patrimoine

- Tenir compte du patrimoine enfoui (système défensif médiéval) dans tout projet portant atteinte au sous-sol.

MESURES :

- Agir en priorité pour la réalisation du complexe de la place du Château.
 - Achever la légalisation du PPA de la vieille ville.
 - Réaliser le projet d'une réfection générale de la rue Haute et des ruelles attenantes.
 - Etablir un cahier de recommandations pour l'aménagement progressif des espaces publics en vieille-ville (matériaux, mobilier, éclairage...)
 - Planifier et réaliser un parking collectif (ou plusieurs) permettant de réduire fortement le stationnement à l'intérieur de la vieille ville.
 - Ménager le patrimoine enfoui ou assurer sa documentation complète.
-

DERRIÈRE LES REMPARTS

CARACTERISTIQUES :

Le coteau "Derrière les Remparts" a fait l'objet d'un PQ vers 1985, abandonné face à une fronde d'oppositions soucieuses de préserver le site. Il offre toutefois des possibilités d'implanter des logements dans un cadre de qualité en plein centre urbain. La commune est propriétaire de la majorité des terrains non bâtis.

OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT :

Affectations

- Affecter partiellement le coteau des Remparts au logement collectif en préservant un espace de verdure mettant en évidence l'arrière de la vieille-ville, sur la base d'études test et de recommandations d'un collège d'experts.

Constructions et dégagements

- Harmoniser le bâti faisant front à la vieille ville.
- Insérer les nouvelles constructions dans un espace continu à caractère de jardin.

Accès, parcours

- Limiter les impacts de desserte et de stationnement en les groupant en marge du site.

-
- MESURES :
- Elaborer une planification directrice pour l'ensemble du coteau peu bâti en amont de la vieille ville et du château, sur la base d'études test.
 - Etablir un PPA pour l'affectation de la zone intermédiaire des Remparts.
-

BORDS DU LAC

CARACTERISTIQUES :

Le bord du lac est occupé par des villas unifamiliales ou locatives ainsi que par d'anciens hangars industriels, sur un emplacement de choix. Les relations au lac sont mal exploitées.

OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT :

Affectations

- Favoriser une densification adaptée du bord du lac sur les terrains déjà bâtis, à l'instar des parcelles 188 et 189, et réserver des accès publics à la rive permettant des aménagements valorisant le site.
- Affecter la zone industrielle riveraine à des fonctions tirant parti de la qualité du site, favorisant une utilisation publique de la rive et renforçant l'attractivité touristique.

Constructions et dégagements

- Ménager une frange de verdure riveraine tout en favorisant la densification du bâti.
- Encourager la réalisation d'un ensemble de qualité valorisant la rive à l'emplacement de la zone industrielle.

Espace public, accès, parcours

- Modérer le trafic sur la rue du Lac en valorisant sa fonction de promenade. Développer et mettre en valeur les débouchés et échappées sur le lac, notamment par des espaces à haute valeur d'usage (espaces de baignade, places de jeu ou de pique-nique).
- Favoriser l'utilisation publique du bois du Château tout en préservant le milieu naturel.
- Réaliser progressivement un chemin piétonnier au bord de l'eau.

-
- MESURES :
- Modifier le PGA pour la frange riveraine, en concertation particulière avec les propriétaires de la zone industrielle.
 - Saisir les opportunités et créer les conditions en vue de réaliser progressivement un chemin public au bord de l'eau
-

REPUIS / CORCELETTES

CARACTERISTIQUES :

Entrée de localité avec hameau historique de Corcelettes bien détaché en avant-poste.

Espace sensible du point de vue paysager, "carte de visite" locale et régionale.

Terrains non bâtis constitués de très grandes parcelles.

Partie supérieure bénéficiant de vue sur le lac mais exposée au bruit et dans le paysage.

OBJECTIFS ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT :

Affectations

- Affecter en priorité la zone intermédiaire de Coudrex pour une extension de l'établissement du Repuis, avec mixité et réversibilité pour l'artisanat et l'habitat.

Constructions et dégagements

- Maintenir au hameau de Corcelettes son caractère agricole et sa structure linéaire. Permettre l'évolution du bâti et des activités en place tout en limitant les nouvelles constructions d'habitation.
- Etendre l'institution du Repuis en affirmant sa présence en entrée de localité.

Espace public

- Hiérarchiser les aménagements extérieurs de l'institution du Repuis en renforçant la valeur d'usage collective ou publique des espaces principaux.
- Renforcer la fonction d'accueil du cordon boisé de la Merveilleuse.

Accès, parcours

- Maintenir les carrefours du Repuis et de Corcelettes comme entrées de localité.
- Favoriser l'utilisation du chemin de Coudrex comme parcours piétonnier et cyclable public entre le Repuis et Corcelettes.
- Relier la piste cyclable des Chevalensons au hameau de Corcelettes et à sa plage.
- Aménager un arrêt TP au carrefour du Repuis, ainsi que les cheminements de mobilité douce menant à la halte.

Paysage, végétation

- Préserver une césure paysagère non bâtie entre Corcelettes et le Repuis, intégrant des échappées vers le lac et des structures végétales de transition avec les espaces bâtis.

-
- MESURES :
- Légaliser à la construction la zone intermédiaire de Coudrex par un PPA.
 - Adapter les règles d'aménagement du hameau de Corcelettes.
 - Affecter en zone agricole protégée les césures paysagères significatives.
 - Etablir des conventions et servitudes pour les liaisons pédestres et cyclables sur domaine privé.
-

ANNEXES

Liste des annexes

Données de base

1. Carte nationale CN25
2. Orthophoto 2006 - 2008
3. Cartes historiques
4. Plan des rues
5. PGA en vigueur

Milieux naturels

6. Fiches d'inventaire (biol conseils s.a, décembre 1997)
7. Fiches nature-paysage (biol conseils s.a, décembre 1997)