

SYNTHESE DE LA DEMARCHE PARTICIPATIVE

A. INTRODUCTION

Le présent document résume les questions soulevées et les réponses données lors des présentations publiques du projet de Plan d'Affectation « Bellevue-Borné Nau Est » (ci-après PA). Ces présentations ont été effectuées dans le cadre de la démarche participative avec :

- Les associations de protection de la nature et de l'environnement (Pro Natura (représentant aussi le WWF), ATE, Regio 21) le 20.03.23,
- Les riverains du projet (habitants des parcelles au sud du futur quartier) du 22.03.23 au 30.03.23,
- La population (exposition publique) le 05.04.23.

Afin de permettre une meilleure compréhension du PA par les personnes consultées, un avant-projet de construction a été présenté. Cet avant-projet présente un exemple de ce qui pourrait être réalisé selon les règles définies par le PA.

B. GÉNÉRALITÉS

I. PLAN D'AFFECTATION

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*Plusieurs personnes demandent des précisions sur les **objectifs et le contenu d'un plan d'affectation** ainsi que sa relation avec le permis de construire.*

*Certaines personnes demandent si la réalisation d'une **maquette** du projet ou la **pose de gabarits** sont prévues pendant la mise à l'enquête du plan d'affectation.*

*D'autres posent des questions sur la réalisation d'**études complémentaires** géologiques et archéologiques, le **chantier** lié à la construction (durée, commencement, organisation, phasage) ainsi que sur le mécanisme de compensation des **surfaces d'asselement** (SDA).*

REPONSES

1. Objectifs et contenu d'un plan d'affectation

La loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) pose le cadre général de l'aménagement du territoire en Suisse que les cantons et communes doivent respecter.

Un plan d'affectation (PA) règle le mode d'utilisation du sol en définissant des zones sur tout ou partie du territoire d'une ou de plusieurs communes. Constitué d'un plan, d'un règlement et d'un rapport selon l'article 47 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), il définit également la mesure de l'utilisation du sol et le degré de sensibilité au bruit. Le dossier complet sera rendu public lors de la mise à l'enquête du PA.

Une fois les règles qui régissent la zone à bâtir adoptées, les demandes de permis de construire peuvent être déposées.

2. **Maquette et gabarits**

Au stade du PA, la loi n'exige pas l'élaboration d'une maquette. L'opportunité d'en faire une ne se pose que lors de la demande de permis de construire, c'est-à-dire quand le projet de construction est connu.

De la même manière, la pose des gabarits se fait dans le cadre des demandes de permis de construire, lorsque le projet de construction est connu.

3. **Études complémentaires**

Les questions en rapport avec l'archéologie, la géotechnique et autres sont examinées à l'occasion du permis de construire. Des preuves à futur seront également réalisées sur les bâtiments existants situés à proximité du projet avant le début du chantier et, le cas échéant, à la fin de celui-ci.

4. **Chantier**

Les questions relatives au chantier se traitent dans le cadre du permis de construire, toutefois :

- La durée du chantier dépend du projet qui sera approuvé et des éventuelles étapes dans lesquelles celui-ci pourrait être réalisé ;
- Un plan d'installation de chantier sera établi, qui intègre les accès, la logistique (lieu d'implantation, machines de chantier, chargement et déchargement des camions, etc.) ;
- Des mesures importantes seront prises pour limiter au maximum les nuisances du chantier (clôture fixe, nettoyage des camions, arrosage en période sèche, etc.).

5. **Processus de de compensation des SDA**

Au vu des contacts pris avec le canton, une compensation des SDA (ailleurs qu'à Grandson) est possible, le projet du PA ayant été reconnu d'intérêt cantonal.

II. LOCALISATION

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*Certaines personnes jugent la **localisation** du PA discutable, d'autres secteurs du territoire communal leur paraissant mieux adaptés, car plus proches du cœur de la commune et de la gare. Elles demandent des précisions sur le devenir de la parcelle à l'ouest du périmètre de ce PA, que le Canton n'a pas retenu dans le **périmètre** actuel du PA.*

REponses

1. **Choix de la localisation**

Le premier projet d'agglomération AggloY de 2008 (PA1) et le Plan Directeur Communal, entré en vigueur en 2012, ont identifié le site comme un périmètre compact d'urbanisation. La priorisation faite lors du projet d'agglomération (PA4) et le Plan Directeur Cantonal (PDCn) ont confirmé ce choix, opéré depuis plus de 15 ans.

La localisation du site, dans la continuité du tissu bâti existant, est judicieuse en raison de la proximité des nouvelles infrastructures scolaires et sportives de Borné-Nau, de sa bonne accessibilité et de la disponibilité des terrains. D'autres secteurs, tels que le Repuis, sont destinés à des affectations autres que le logement.

2. **Surface du périmètre**

Suite à l'entrée en vigueur, le 1^{er} mai 2014, de la révision de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) et de la 4^e adaptation du PDCn, l'agglomération AggloY a dû redimensionner le développement de sa zone à bâtir. Elle a donc procédé à une priorisation des différents secteurs concernés et reporté après 2036 le développement des terrains situés à l'ouest du périmètre de ce PA (ouest du chemin des Pâquiers). Elle n'a maintenu en zone à bâtir que la partie située à l'est du périmètre primitivement prévu (et de ce chemin), reconnue d'importance cantonale, qu'elle a dimensionnée conformément aux prévisions de croissance à 15 ans (art. 15 al. 4 LAT).

III. DENSITE

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

Une crainte soulevée lors de la consultation concerne la taille du quartier, **la densité du bâti** et la croissance démographique qu'il engendre. Des personnes demandent des précisions sur la hauteur et le nombre d'étages des bâtiments. D'autres souhaiteraient la diminution du nombre d'immeubles, la suppression d'un étage dans les immeubles ou l'intégration de villas individuelles.

REPONSES

Le PDCn fixe des densités minimales dans les agglomérations (125 habitants-emplois par hectare), afin d'assurer un usage mesuré du sol et de permettre le développement de transports publics performants.

Le PA permet d'accueillir à terme 680 habitants et de diversifier l'offre en logements. En effet, à ce jour l'offre en logements à Grandson comprend un grand nombre de villas et de logements en PPE, mais très peu de logements à louer.

Le PA détermine les secteurs d'implantation et fixe la hauteur maximale des bâtiments. Celle-ci diffère selon les secteurs. Au sud, les bâtiments seront moins hauts qu'au nord afin d'assurer une meilleure transition avec les bâtiments existants. Le PA impose des espaces non construits entre les périmètres d'implantation. Les demandes de permis de construire préciseront le nombre, la forme, la longueur et la hauteur de chaque bâtiment.

C. THÉMATIQUES

I. MIXITE PROGRAMMATIQUE

1. LOGEMENTS

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

Des personnes apprécient le fait que le projet prévoit des **typologies et catégories de logements** manquantes à Grandson, notamment en termes de location, de logements d'utilité publique (LUP) et d'appartements protégés pour séniors ou personnes en situation de handicap.

Certains demandent pourquoi le 10% de **LUP** est défini sur la parcelle communale et n'est pas réparti sur l'ensemble du périmètre.

REPONSES

1. **Typologies et catégories de logements**

Le PA poursuit notamment l'objectif de « *diversifier l'offre communale en logements* », en cohérence avec le Plan Directeur Cantonal. Il prévoit différentes catégories de logements (LUP dont logements protégés), appartements en location, appartements en vente (PPE) ainsi que des typologies variées (du 2.5 pièces au 5.5 pièces).

Le programme sera défini lors des demandes de permis de construire.

2. **LUP**

A la suite de la consultation, il a été décidé que le pourcentage de LUP sera défini sur l'ensemble du périmètre.

2. INFRASTRUCTURES SCOLAIRES ET CRECHE

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*Quelques personnes demandent si les capacités d'accueil des **infrastructures scolaires** existantes (écoles primaires et collège) seraient suffisantes pour absorber les élèves du quartier et si, le cas échéant, de nouvelles classes sont prévues par l'Association Scolaire Intercommunale Grandson et Environ (ASIGE).*

*Certains participants demandent que le projet intègre une **crèche**, étant donné les besoins identifiés et l'insuffisance de l'offre dans ce type d'accueil.*

REPONSES

1. **Infrastructures scolaires**

Il est difficile d'estimer les besoins effectifs du PA en infrastructures scolaires, car ils dépendent de la typologie des futurs habitants à un horizon temporel plus ou moins long. La Commune trouvera des solutions le moment venu.

L'ASIGE est chargée de planifier les besoins en matière d'infrastructures scolaires. Elle a déjà pris en compte la croissance prévue par le programme d'agglomération et découlant des nouveaux projets en cours.

2. **Crèche**

Le PA permet l'accueil d'une crèche. Un projet de crèche pourra être défini au niveau du permis de construire.

3. MIXITE FONCTIONNELLE ET SOCIALE

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*Des précisions sont demandées sur la localisation et le type d'activités prévues, car la **mixité fonctionnelle** et la présence de petits commerces est perçue autant comme une chance pour les nouveaux habitants que comme un facteur de déconnexion du quartier avec le reste de Grandson. Certaines personnes demandent comment créer un lien avec la rue de Bourg et le reste de Grandson.*

*D'autres personnes souhaitent la présence d'**espaces communs de rencontre** (par ex. salle réservable) pour favoriser les rencontres.*

REPONSES

1. **Mixité fonctionnelle**

La zone centrale 15 LAT du PA est destinée à l'habitation. Subsidiairement elle permet, sur le 5 à 10% de la surface des immeubles, des petits commerces, des activités tertiaires et artisanales moyennement gênantes au sens de la LPE (droit fédéral sur la protection de l'environnement), qui ne génèrent pas ou peu de trafic. Ces activités (par exemple coiffeur, médecin, boulangerie, crèche-garderie, bibliothèque, etc.) seront génératrices de vie sociale. Les activités (commerces ou services), notamment celles situées aux extrémités Est et Ouest du périmètre, permettront de créer de l'animation, ainsi que des espaces de rencontre.

2. **Espaces communs de rencontre**

La création de places de loisirs, l'amélioration de la desserte piétonne jusqu'au centre du village, ainsi que l'établissement de liens fonctionnels avec les infrastructures scolaires et sportives de Borné-Nau favoriseront les interactions entre les résidents du quartier, ainsi qu'entre le quartier et les autres habitants de Grandson.

La création d'une place de jeux principale et de plusieurs places de rencontre (par exemple avec un four à pain collectif) est prévue. Les investisseurs ont à cœur de favoriser la vie de quartier et de mettre en place les équipements nécessaires. La demande de permis de construire définira ces espaces de rencontre.

II. MOBILITE

1. MOBILITE DOUCE ET PERMEABILITE PIETONNE

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*Les personnes consultées saluent la volonté de créer un quartier sans voiture. Certaines personnes s'interrogent sur l'accessibilité et l'aménagement des **cheminements piétons** pour faciliter le quotidien des habitants, par exemple pour le transport des commissions, ou pour l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR).*

*La principale crainte concerne la gestion des flux de piétons et des nuisances associées, particulièrement sur la rue du Jura et aux heures de fin d'école. Elles demandent des précisions sur les mesures à prendre pour assurer la **sécurité des enfants** (stationnement sauvage). Quelques personnes demandent la pose de clôtures pour préserver les riverains au sud des nuisances induites et réduire la perméabilité.*

REPONSES

1. **Cheminements piétons**

Les principes d'aménagement prévus dans le PA, seront affinés et concrétisés (tracé, mobilité, type de revêtement, mobilier urbain, etc.) lors des demandes de permis de construire.

2. **Sécurité des enfants**

En lui-même, la réalisation du PA ne devrait pas avoir de grandes répercussions sur la circulation piétonne sur la rue du Jura, étant donné que les écoliers habitant dans le périmètre du projet emprunteront le cheminement central pour se rendre à l'école. La rue du Jura est d'ailleurs la seule rue de Grandson équipée d'un mur de séparation avec la route.

Bien que le trafic motorisé de dépôt lié à l'école, sur la rue du Jura, ne concerne pas le PA, car ladite rue est en dehors du périmètre qui le concerne, la Municipalité a entendu le besoin d'améliorer la situation. Elle a déjà mis en place des mesures pour la mobilité douce et collective, via le Fonds communal pour le développement durable, et estime que ces mesures sont suffisantes.

2. MOBILITE CYCLABLE

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*Si elles retiennent que le nombre de places de **stationnement vélos** prévu est suffisant (727 places), certaines personnes estiment que les vélos devraient stationner à proximité des habitations pour faciliter l'adoption de ce mode durable de déplacement. Aussi, certains remarquent que les places pour les vélos-cargos et les **vélos partagés** devraient être prévues en nombre suffisant et le parking vélo de la gare agrandi.*

Certaines personnes consultées souhaitent que les abris à vélo soient sécurisés et équipés d'arceaux adaptés pour limiter les risques de vol et de dégradation, avec des équipements répondant aux besoins des cyclistes (casiers, bornes de recharge).

*Enfin, d'autres personnes souhaiteraient des **mesures d'incitation** (subventionnements et équipements) pour encourager la pratique de la mobilité cyclable.*

REPONSES

1. Stationnement vélos

Le nombre de places de stationnement pour vélos est conforme à la norme VSS correspondante. La répartition des vélos (2/3 à l'intérieur et 1/3 à l'extérieur) correspond également à la norme SIA en vigueur. Si celle-ci devait changer, les adaptations correspondantes seraient faites. Les équipements des abris vélos et leur financement sont traités précisément dans le cadre des demandes de permis de construire.

2. Vélos partagés

Une étude est en cours afin que la Commune de Grandson soit intégrée dans le réseau de vélo-partages d'Yverdon-les-Bains.

3. Mesures d'incitation

Les constructeurs mettront en place des équipements pour encourager la mobilité douce et cyclable au sein du quartier (vélos-cargos électriques et partagés, bornes de recharge, etc.). La Commune de Grandson pourra soutenir les habitants et subventionner la mobilité douce à travers le fonds communal pour les énergies renouvelables et le développement durable.

3. MOBILITE COLLECTIVE

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*Les personnes qui se sont exprimées considèrent que le **concept général de desserte en transports publics (TP)** est un point clef pour que les habitants délaissent leur voiture. La liaison entre la gare et le quartier doit être la plus directe possible et la desserte fonctionnelle dès les premiers immeubles construits. Elles demandent des précisions sur les contacts pris avec Travys et Car postal.*

Certaines personnes ne sont pas convaincues par le projet de 2ème ligne de bus, car la rue est trop étroite et guère adaptée au passage d'une ligne urbaine. Elles demandent que la Commune envisage un élargissement du domaine public ou un giratoire pour fluidifier le trafic (problème de congestion et de stationnement sauvage). Elles se demandent aussi s'il ne serait pas plus judicieux d'augmenter déjà la cadence de la ligne actuelle avant de créer une nouvelle ligne ? Certaines personnes suggèrent plutôt d'envisager le passage de mini-bus (10 à 15 places) pour faciliter l'accès dans les rues étroites.

REPONSES

Le concept général de desserte en transports publics relève de la compétence des collectivités publiques, en particulier de la Commune.

La municipalité veut encourager l'utilisation des transports publics. Elle envisage de faire passer une ligne urbaine à l'arrêt existant "Borné-Nau" pour améliorer la cadence des bus à cet arrêt. Aujourd'hui, le trajet de cette ligne urbaine n'est pas arrêté. La Commune effectuera les démarches nécessaires en prenant notamment contact avec Travys.

Tout PA doit comporter une étude de circulation et des stationnements. Cette étude a été réalisée par le bureau d'ingénieurs trafic Christe & Gyax (Yverdon). Elle constitue une annexe du rapport 47 OAT (Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire). Le PA respecte les conclusions de l'étude.

4. MOBILITE INDIVIDUELLE MOTORISEE

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*Certaines personnes demandent des précisions sur le **concept de mobilité** et l'aménagement de la desserte au nord du PA et de la rue du Jura.*

*D'autres personnes souhaitent une réduction du nombre de **places de stationnement** pour voitures même si celui-ci est conforme aux exigences légales (435 places visiteurs compris, selon la norme VSS). D'autres encore évoquent*

la possibilité d'ouvrir le parking aux riverains, de disposer d'équipements pour véhicules électriques et de bénéficier d'un service pour le partage de l'utilisation des véhicules.

Des personnes craignent des **nuisances relatives au bruit** et des dangers liés à la vitesse des motos, ainsi qu'au non-respect des interdictions de circuler. Elles souhaitent que l'usage de l'autoroute soit fortement incité pour limiter la circulation dans le centre du village. Elles demandent également quelles seront les mesures prévues pour ralentir le trafic, éviter les engorgements, éviter de reporter les nuisances sur les périmètres adjacents et empêcher la prolifération de motos bruyantes. Quelques personnes demandent s'il ne serait pas possible de créer une route de contournement du côté des Tuileries.

REPONSES

1. Concept de mobilité

L'étude de circulation et de stationnement, du bureau d'ingénieurs trafic Christie & Gyax (Yverdon), du rapport 47 OAT, répond à la plupart des questions.

Une barrière sera mise en place pour faire respecter l'interdiction de circuler. Ce genre de dispositif est déjà installé dans la commune. La route de desserte du PA sera communale.

2. Places de stationnement

Le parking est prévu uniquement pour les habitants du PA et les visiteurs.

L'intention est de faciliter la mutualisation de véhicules pour les habitants du PA qui le souhaitent (Mobility car sharing, covoiturage par exemple).

L'infrastructure du parking permettra l'équipement en approvisionnement électrique pour les bornes de recharge des véhicules électriques.

3. Nuisances sonores

La Municipalité a pris bonne note des remarques énoncées et de la demande de réduction générale de vitesse à 30km/h dans les rues connectant le quartier au centre du village.

Des mesures seront mises en place pour inciter les habitants à rejoindre directement l'autoroute depuis le quartier, sans passer par le centre du village.

III. ENERGIE

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

Des personnes demandent s'il est prévu d'installer des **panneaux photovoltaïques** et quelle quantité d'énergie ils produiront. D'autres demandent s'il est prévu d'en exiger la pose et si les toitures seront également végétalisées.

Enfin, certaines personnes souhaiteraient savoir si un **raccordement au CAD** pour les besoins thermiques est prévu et quelles seront les solutions si le CAD ne suffit pas à couvrir les besoins du quartier.

REPONSES

1. Panneaux PV - électricité

Le PA impose l'installation de panneaux photovoltaïques sur toute la surface de la toiture du parking. Il prévoit la possibilité d'installer des PV sur des toitures des immeubles.

La quantité d'énergie produite par les PV du parking devraient déjà permettre de couvrir annuellement les besoins du quartier.

L'ensemble des toitures, y compris celles équipées de PV, seront végétalisées.

2. Raccordement au CAD - chauffage

Le PA prévoit, pour les besoins thermiques, le raccordement du quartier au CAD. Celui-ci dispose d'une capacité suffisante pour assurer la totalité de l'approvisionnement.

Pour le chauffage des bâtiments, le PA proscrit le recours aux énergies fossiles (gaz, mazout).

IV. AMENAGEMENTS EXTERIEURS

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*L'importance accordée à la nature dans le PA satisfait les participants. Certaines personnes demandent des précisions sur le **Concept paysager** et sur la végétalisation et à l'arborisation du quartier (surface réellement dévolue à la biodiversité dans l'aire de verdure, types d'essences, mesures pour interdire les tuyas, les lauriers et les pelouses, la présence d'espaces de transition (type de végétation prévue, arbres ou haie arbustive) et la possibilité d'augmenter le nombre d'arbres dans la zone de verdure (entre le parking et l'autoroute).*

*D'autres personnes posent des questions sur l'**entretien** de ces espaces et les mesures mises en place pour assurer le bon fonctionnement des **jardins potagers**.*

*Tout en saluant les mesures en faveur de la **biodiversité**, quelques personnes demandent des précisions sur la nature des aménagements et des espèces introduites et émettent quelques craintes sur la potentielle prolifération de grenouilles (peur du bruit) et des moustiques en raison de la noue. D'autres souhaitent que le PA soit davantage contraignant notamment en ce qui concerne les aménagements (nichoirs, couloirs à faune, clôtures pour la petite faune, etc.) ainsi que sur la promotion de la biodiversité (gestion du sol, récupération de l'eau de pluie pour l'arrosage, etc.).*

REPONSES

1. Concept paysager

Le PA précise l'obligation de réaliser un concept paysager spécifique à chaque permis de construire et les types d'arbres à planter ou d'ornement, qui seront choisis parmi des essences indigènes adaptées à la station.

La PA définit les grandes lignes du projet en matière de paysage, ainsi que le fonctionnement des espaces extérieurs végétalisés et leur complémentarité.

Il prévoit une aire de verdure (zone centrale) et une zone de verdure.

Aire de verdure (zone centrale)

L'aire de verdure est destinée principalement à assurer un espace de transition entre les périmètres d'implantation des constructions, ainsi qu'entre ces derniers et la limite sud du PA (riverains). Seuls y sont autorisés : jardins ou potagers privatifs ou collectifs ; aménagements paysagers ; cheminements de mobilité douce et équipements de quartier (par exemple écopoints, four collectif, etc.) ; pergolas et terrasses selon certaines conditions.

Au moins 80% de la surface de cette aire de verdure, d'une surface d'environ 7'350 m², doit être végétalisée en pleine terre avec des essences indigènes adaptées à la station. L'entretien doit être favorable à la biodiversité.

Zone de verdure

La zone de verdure est destinée à préserver un espace de transition libre de construction planté d'arbres et d'arbustes entre l'autoroute et la route collectrice, ainsi qu'à favoriser la biodiversité.

A la suite de la consultation, il a été décidé de réaliser une coordination sur ce point avec l'association Pro Natura.

2. **Entretien des espaces extérieurs**

Il est prématuré de définir dans le PA l'organisation et la prise en charge de l'entretien des espaces extérieurs. En principe, la majorité des espaces verts devraient être communs et leur entretien pris en charge par les propriétaires.

Cette problématique sera affinée lors de l'élaboration du Concept paysager qui devra être faite lors des premières demandes de permis de construire.

3. **Jardins potagers**

S'ils le souhaitent, les habitants pourront bénéficier durant les premières années de vie du quartier d'un accompagnement par des professionnels pour l'entretien des jardins partagés.

L'emplacement des parcelles de jardin sera défini par le Concept paysager et prendra en considération l'ensoleillement.

Le PA prévoit l'utilisation de l'eau de pluie pour l'arrosage des jardins.

4. **Biodiversité**

La **noüe** remplit la fonction principale de bassin de rétention. De ce fait, elle sera en principe vide en été (épisodes de sécheresse), ce qui limite le risque de prolifération des moustiques. Ce type de milieu semi-aquatique n'est pas un milieu idéal pour les grenouilles, contrairement aux mares ou aux étangs.

Des discussions sont actuellement menées avec l'association Pro Natura afin de prévoir des couloirs à faune dans le quartier et de collaborer en vue de la réalisation d'un parcours de sensibilisation à la nature le long de la balade de la Merveilleuse.

La charte nature (annexe du rapport 47 OAT) traite des espaces verts, des espaces de transition, de la végétalisation et de l'arborisation du quartier. Elle définit plusieurs mesures à mettre en place pour préserver l'environnement et favoriser la biodiversité.

Le PA garantira la perméabilité des clôtures à la petite faune. Pro Natura sera consultée pour partager son expérience et proposer des solutions. Des nichoirs seront installés.

V. ENVIRONNEMENT

5. **BRUIT**

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

Les nuisances de l'autoroute pour les riverains sont perçues très différemment : certaines personnes sont fortement incommodées par les phares et le bruit, alors que d'autres y sont insensibles. Les simulations acoustiques montrant la diminution du bruit générée grâce au parking sont rassurantes.

REPONSES

Le parking prévu par le PA, le long de l'autoroute (A5), sur tout le côté nord du périmètre, vise à protéger les bâtiments situés dans ledit périmètre contre les nuisances sonores de l'autoroute. Par ailleurs, une étude de bruit réalisée par un bureau d'ingénieurs en environnement a démontré que le parking permet d'atténuer le bruit de 7.5 décibels (dB) à environ 15.5 dB pour les maisons voisines.

La hauteur du parking est définie de manière à préserver tous les logements prévus du bruit autoroutier.

6. ECLAIRAGE PUBLIC

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*Certaines personnes demandent comment l'**éclairage public** sera géré et proposent qu'il soit réduit, voire supprimé, la nuit.*

REPONSES

Afin de limiter la pollution lumineuse, le PA prévoit un éclairage dynamique avec extinction lors des heures creuses de la nuit. Les projets d'éclairage se référeront par exemple aux directives publiées dans le manuel « Recommandations pour la prévention des émissions lumineuses » publié par la Confédération ou à la norme SIA actuellement 491. Un éclairage bas orienté en direction du sol doit être privilégié afin de minimiser les nuisances pour la faune et la flore.

7. EQUIPEMENTS PUBLICS (EAUX ET DECHETS)

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*Certaines personnes craignent un sous-dimensionnement des infrastructures communales actuelles de **gestion des eaux** et des **déchets** au vu de la dimension du projet. Il en est qui demandent des précisions sur les capacités actuelles de la STEP, le dimensionnement suffisant des canalisations, les bassins de rétention et la réutilisation des eaux de pluie. D'autres personnes demandent si l'actuelle installation permet l'élimination des déchets de ce nouveau quartier et quels sont les emplacements prévus pour les écopoints.*

REPONSES

1. Gestion des eaux

L'actuelle STEP est dimensionnée pour répondre aux besoins liés à la construction de ce nouveau quartier. Si elles s'avèrent nécessaires, des mesures d'adaptation des canalisations seront effectuées.

Les jardins potagers disposeront d'un système d'arrosage alimenté par les eaux de pluie récoltées sur le site.

Les eaux de ruissellement seront prioritairement infiltrées dans le sol. Dans la mesure des possibilités techniques, elles seront récupérées dans une noue, aménagée de manière à favoriser la biodiversité.

2. Gestion des déchets

L'actuelle déchetterie des Tuileries, à proximité du quartier et rénovée récemment, suffit pour les besoins du nouveau quartier. L'installation d'écopoints est prévue. Leurs emplacements seront définis dans les demandes de permis de construire.

8. LABELLISATION

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*Certaines personnes demandent pourquoi la volonté de créer un quartier très vert et durable ne se traduit pas en une intention de viser une **labellisation** générale d'écoquartier.*

*Elles demandent aussi quels seront les **matériaux** de construction utilisés et si les bâtiments visent un label (p. ex. Minergie P).*

REPONSES

1. **Labellisation du quartier**

Aucun label n'est défini au stade du PA étant donné que les standards changent rapidement et qu'un plan d'affectation définit des règles pour une quinzaine d'années. Toutefois, à travers plusieurs mesures et engagements, le PA définit plusieurs règles pour garantir la durabilité du futur quartier.

2. **Labellisation des bâtiments**

Il en va de même pour la labellisation des immeubles.

La demande de permis de construire sera accompagnée d'un concept énergétique répondant au standard Minergie ou équivalent.

3. **Matériaux**

Au stade du PA, il est prématuré de poser des critères contraignants pour les matériaux, étant donné qu'ils dépendent du futur projet.

Toutefois, les critères d'exclusion du standard Minergie-Eco ou équivalent seront respectés afin de proscrire l'utilisation de systèmes et de matériaux incompatibles avec la construction durable, par exemple les biocides ou produits de préservation du bois à l'intérieur.

9. **FORCE DU VENT**

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*Plusieurs personnes demandent si le projet prend en compte la **violence des vents** qui balaie parfois ce quartier.*

REPONSES

Une attention particulière sera apportée à la question des vents violents lors des demandes des permis de construire.

10. **IMPACT SUR LA VUE DU JURA**

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*Certaines personnes et particulièrement les riverains regrettent l'impact du quartier sur la **vue sur le Jura**. Elles préfèrent des immeubles moins hauts et plus longs et demandent des précisions sur la hauteur des bâtiments et du parking.*

REPONSES

Pour les riverains de la limite Sud du PA, le quartier aura un impact sur la vue en direction du Jura mais des percées sur le Jura seront assurées. Pour certains riverains, il sera toujours possible de voir les crêtes du Jura.

Les hauteurs des bâtiments les plus au Sud du quartier seront plus faibles que ceux au Nord du quartier, afin d'assurer une transition harmonieuse et une vue agréable sur le paysage.

VI. IMPACT FINANCIER

SYNTHESE DE LA CONSULTATION

*Certaines personnes demandent quel sera l'**impact financier** du projet pour la Commune.*

REPONSES

L'impact financier pour Grandson comporte deux volets.

D'une part, le projet entraînera de nouvelles dépenses pour l'équipement du quartier et des dépenses liées à l'arrivée de ces nouveaux habitants.

D'autre part, le projet permettra à la Commune d'engranger de nouveaux revenus (vente du terrain communal ; taxe sur la plus-value foncière ; taxes d'équipement ; taxes d'équipements communautaires ; impôts sur les personnes physiques et les sociétés nouvellement installées).

A terme, les secondes devraient compenser les premières.