

Préavis n° 682

Plan d'affectation « Bellevue-Borné Nau Est »

Délégué municipal

M. Olivier Reymond

Grandson, le 14 avril 2025

Table des matières

- 1 Vue d'ensemble
- 2 Préambule
- 3 Plan d'affectation
- 4 Les oppositions
- 5 Conclusions

1 Vue d'ensemble

L'affectation des terrains concernés par le PA Bellevue-Borné Nau Est a été prévue depuis 2012 dans les différentes planifications communales et de l'agglomération yverdonnoise. Elle est validée par les services cantonaux. Les terrains concernés se situent dans l'extension du périmètre compact d'agglomération, en prolongement direct du tissu bâti de Grandson, à proximité des équipements et des services publics et à moins d'un kilomètre de la gare CFF, dans un secteur délimité physiquement au nord par l'autoroute. Ce PA a été retenu par le canton comme projet d'importance cantonale et mesure d'urbanisation prioritaire en horizon A (2021-2027) afin de faire face à une partie de la croissance prévue dans l'extension du périmètre compact d'AggloY.

L'affectation principale du nouveau quartier correspond à l'habitation. Son développement permettra à la Municipalité d'atteindre un des objectifs très importants qu'elle s'est fixés : permettre aux jeunes, aux familles et aux aînés habitant Grandson d'y rester et à d'autres personnes de venir y habiter, possibilité qui n'est pas offerte à toutes les bourses aujourd'hui, faute d'une offre suffisante en logements locatifs. Il se réalisera progressivement, en deux ou trois étapes de construction planifiées selon la demande de logements. Entre 5% et 10% des surfaces de plancher seront dévolues à des activités de services (par exemple crèche-garderie, accueil parascolaire, médecin, dentiste, etc.). L'augmentation de la population permettra également de pérenniser, en partie, les commerces qui se trouvent dans la commune et éventuellement d'en amener de nouveaux.

Les infrastructures et équipements communaux prévoient déjà le développement du quartier de Borné-Nau et ont été dimensionnés en conséquence, notamment au travers des différentes planifications des organes intercommunaux, pour l'eau, les écoles et l'accueil de jour par exemple.

La loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), du 7 octobre 1983, ne soumet pas le PA Bellevue-Borné Nau Est à une étude d'impact sur l'environnement. Toutefois, afin de respecter au mieux la nature et l'environnement, le PA est accompagné d'une notice d'impact sur l'environnement, établie par un bureau spécialisé. Cette notice relève que la valeur actuelle du site est faible en termes de biodiversité et ne répertorie aucuns biotopes dignes d'intérêt. Elle traite aussi des impacts du PA Bellevue-Borné Nau Est sur l'environnement et émet des recommandations qui ont été suivies.

La Municipalité est consciente des problèmes que pourrait poser le report de circulation issue des mouvements en lien avec le nouveau quartier à la Rue Basse en raison de l'étroitesse de cette dernière. Même si l'étude de mobilité effectuée par un bureau spécialisé établit clairement que ce PA aura peu d'impact sur le trafic et la circulation, la Municipalité doit prendre en compte et entendre les inquiétudes de la population. Pour y répondre, la Municipalité a choisi d'observer les recommandations décrites ci-dessous émises par ce bureau spécialisé pour réduire le trafic :

- dissuader le trafic de transit via la route cantonale et, de ce fait, favoriser l'emprunt de l'autoroute pour se rendre à Yverdon-les-Bains ou Lausanne ;
- réaménager les routes sur l'ensemble de l'axe allant du chemin de Borné-Nau aux Tuileries, avec une réduction de la dimension des chaussées et des aménagements sécurisés pour les vélos et les piétons.

Ces mesures seront progressivement mises en place. La Municipalité va également favoriser l'accessibilité multimodale au quartier du PA Bellevue-Borné Nau Est pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle, en améliorant l'offre en transports publics (nouvelle ligne de bus urbaine) et en créant un quartier dépourvu de voitures en son sein, favorisant les modes de mobilité douce.

La conception du quartier vise à assurer un environnement favorable à la mobilité douce. En effet, il sera dépourvu de circulation automobile à l'interne. Environ 700 places de stationnement pour

les vélos, conformément aux normes VSS en vigueur, devront ainsi être réalisées. Les 2/3 à l'intérieur, dans des locaux munis de dispositifs antivol, 1/3 à l'extérieur.

Le présent préavis relatif au projet de Plan d'Affectation (PA) Bellevue-Borné Nau Est qui vous est soumis :

- comprend une introduction où sont définis son contexte, sa localisation, son périmètre ainsi qu'un bref historique;
- mentionne les différents objectifs qu'il poursuit et présente son affectation, sa densité et sa destination, ainsi que son intégration dans le site et l'environnement déjà construit;
- présente l'accès au site, le stationnement et signale les améliorations qui seront apportées par rapport à la situation actuelle pour la mobilité douce;
- détaille les études réalisées pour valoriser la nature et le respect de l'environnement;
- établit sa conformité avec les bases légales et avec les planifications supérieures du droit fédéral, cantonal et communal;
- explique les modifications foncières nécessaires afin d'assurer une accessibilité publique à travers le site par des servitudes en faveur de la commune;
- relève les retombées financières qu'il apporte à la commune ;
- signale les améliorations qui seront apportées par rapport à la situation actuelle pour la mobilité et la création de nouveaux services pour la population;
- énumère les oppositions maintenues et formule les réponses.

2 Préambule

Objet du préavis

Le présent préavis prévoit l'adoption du plan d'affectation « Bellevue-Borné Nau Est » (ci-après PA) et, en lien avec ce dernier, la constitution de servitudes de passage et d'usage de place publique en faveur de la commune de Grandson et des transferts de terrains privés à la Commune et inversement (décadastration de parcelles privées pour passage au domaine public communal et cadastration du domaine public pour passage aux parcelles privées).

Contexte

Depuis le premier projet d'agglomération AggloY de 2007 et le plan directeur communal (PDCOM) de 2011, la bande de terrains située entre le bourg de Grandson et l'autoroute a été identifiée comme un secteur d'extension de la zone à bâtir. Sa concrétisation a commencé par la mise en vigueur du PA « Au Borné Nau » en 2014 et le développement des équipements publics en son sein (extension du collège, réalisation du centre sportif de Borné-Nau, etc.). Le PA Bellevue-Borné Nau Est constitue la suite logique de ce développement. Il répond aux objectifs fédéraux de densification vers l'intérieur imposés par la LAT 2014, est situé dans le périmètre compact d'AggloY et permet d'accueillir 680 habitants. Il est par ailleurs nécessaire pour répondre à la demande de logements et diversifier l'offre, afin de permettre aux familles, aux jeunes et aux personnes plus âgées de rester à Grandson, dans un quartier de qualité agréable à vivre et respectueux de l'environnement.

Périmètre et localisation

Le périmètre du PA, d'une surface de 52'275 m², s'étend entre la dernière rangée de bâtiments au nord de la rue du Jura et l'autoroute A5 et entre le site scolaire et sportif du Borné Nau et le chemin des Pâquiers. Il comprend les parcelles suivantes :

Parcelle	Propriétaire	Surface (m ²)
1385	Belk Bernard	32'558
2052	Commune de Grandson	18'071
DP 10	Commune de Grandson (domaine public communal)	env. 1'086
DP 11	Commune de Grandson (domaine public communal)	env. 560
Total		env. 52'275



1 - Localisation du PA (en rouge)

Bref historique

Premier projet PPA Bellevue Borné-Nau pour 1'590 habitants : préavis négatif de la DGTL

2007	Lancement du projet d'agglomération yverdonnoise (AggloY), qui intègre le secteur du PA dans le périmètre compact.
2012	Entrée en force du nouveau PDCom de Grandson, qui intègre le périmètre du PA dans les secteurs à développer de la commune.
2012 – 2013	Etude d'aménagement préliminaire sur l'ensemble du secteur Bellevue – Borné Nau débouchant sur un accord préliminaire du SDT.
2013 – 2014	Mandats d'étude parallèles (MEP) pour l'aménagement d'une butte paysagère combinant la fonction de parking et de mur anti-bruit.
2013 – 2018	Etudes pour l'établissement d'une planification globale sur les parcelles n°2052, 1385, 1383 et 1902 et les DP 10 et 11 (PPA «Bellevue-Borné Nau»);
2018	Préavis négatif de la DGTL sur le PPA «Bellevue-Borné Nau» en raison de l'entrée en vigueur de la 4e adaptation du PDCn, fixant des quotas de croissance dans les agglomérations.

PA Borné-Nau Est pour 680 habitants : préavis favorables des services cantonaux

2020	Validation de la stratégie de dimensionnement de la zone à bâtir d'AggloY par la DGTL, confirmant la nécessité de développer le site du PA à court terme.
2020	Préavis positif de la DGTL pour l'établissement du PA, sur la base du dossier d'examen préliminaire.
2021	Études et établissement du dossier de PA.
2021	Envoi du projet d'AggloY de 4e génération à la Confédération, intégrant le PA comme mesure d'urbanisation à court terme.
2022	Préavis favorable des services cantonaux (examen préalable) sous réserve de la prise en compte de leurs remarques.
2022 – 2023	Traitement des demandes des services sus-cités et adaptation du dossier.

Démarche participative et enquête publique

19 mars 2023	Présentation du PA au Conseil communal.
Mars-avril 2023	Démarche participative : consultation individuelle des riverains, consultation des organisations (ATE, Pro Vélo, Regio 21, Pro Natura), consultation des commissions (CCU, CPU et CEED) et consultation de la population à la salle des Quais.
Mai-août 2023	Adaptation du dossier en fonction de la démarche participative (prise en compte des suggestions).
02 septembre – 1er octobre 2023	Enquête publique.
20 septembre 2023	Séance d'information publique.
Février-août 2024	Séances de conciliations individuelles avec les opposants.

3 Plan d'affectation

Objectifs

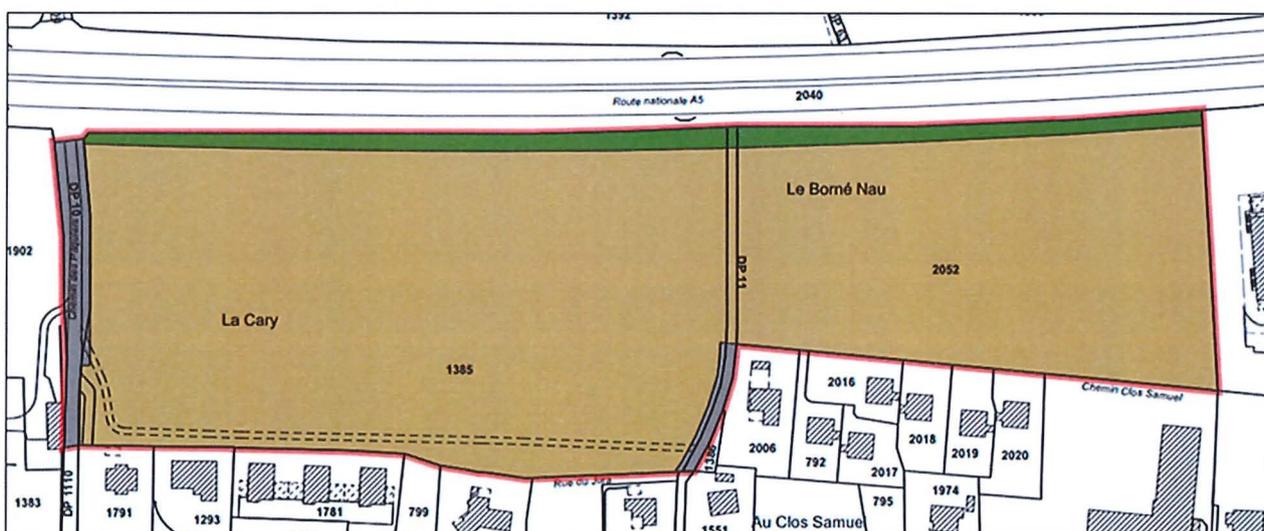
Le PA poursuit les différents objectifs suivants :

- valoriser un site stratégique de la commune par la mise en œuvre d'un quartier d'habitation mixte et de grande qualité afin de permettre aux familles, aux jeunes et aux personnes plus âgées de rester à Grandson;
- répondre à la demande importante de logements diversifiés (PPE, locatifs, logements d'utilité publique);
- améliorer la qualité environnementale du site et offrir des espaces de délasserment avec la création de places publiques et d'un parc arboré;
- compléter le réseau public de mobilité douce, en offrant un nouveau cheminement sécurisé sans voitures reliant le site sportif et scolaire au chemin des Pâquiers;
- développer les transports publics avec le souhait de mettre en place, à terme, une ligne de bus urbaine à fréquence élevée;
- apporter une nouvelle dynamique au bourg en accroissant le bassin de clientèle pour les commerces du centre;
- assurer une bonne coordination avec les planifications directrices supérieures (AggloY, PDCn).

Présentation du PA Bellevue - Borné Nau Est

AFFECTATION

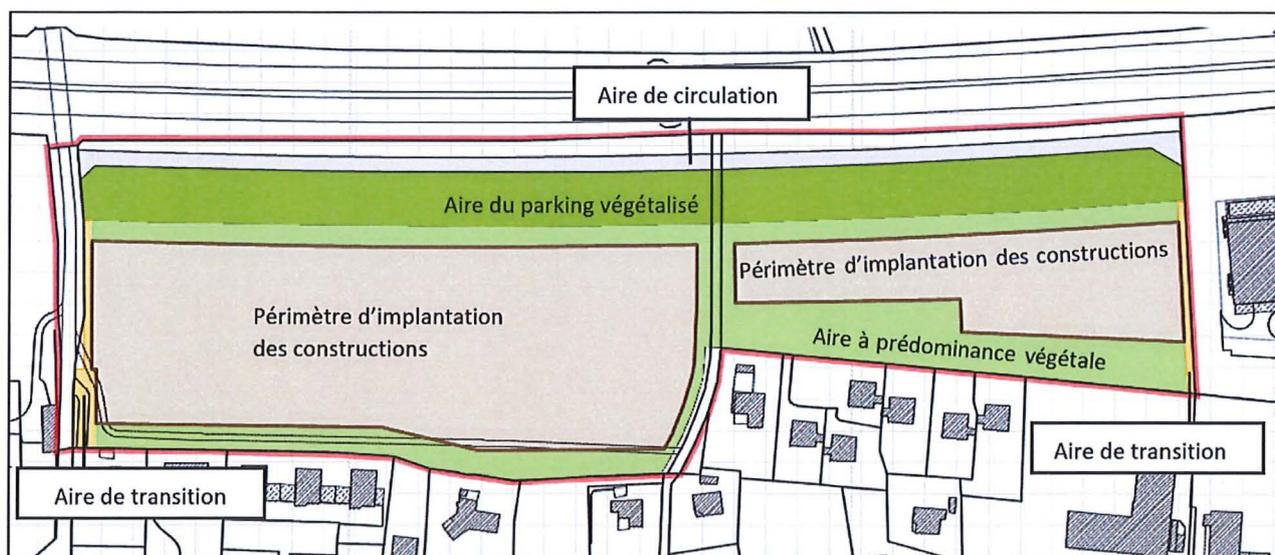
Le PA affecte les terrains, actuellement colloqués en zone agricole, en trois zones : une zone centrale 15 LAT, une zone de verdure 15 LAT et une zone de desserte 15 LAT. Aucun périmètre de protection ISOS n'est inclus dans le site.



2 - Affectations du PA

- **La zone centrale 15 LAT** est destinée au développement du quartier d'habitation et d'affectation mixte, ainsi qu'à l'aménagement de ses accès. Elle-même est subdivisée en plusieurs aires et périmètres d'affectation, qui structurent l'organisation du quartier :
 - 2 périmètres d'implantation des constructions (accueil des bâtiments et de leurs prolongements et d'un parc arboré) ;
 - 1 aire de circulation (accès routier au site);

- 1 aire du parking végétalisé (aménagement du parking végétalisé servant de butte anti-bruit);
- 1 aire de transition (espace de liaison entre les DP et le domaine bâti);
- 1 aire à prédominance végétale (espace fortement végétalisé entre le domaine bâti, le parking végétalisé et la limite sud du PA).
- **La zone de verdure 15 LAT** est destinée à préserver un espace de transition libre de construction planté d'arbres et d'arbustes entre l'autoroute et le quartier. Inconstructible, elle doit être dotée d'aménagements favorables à la biodiversité.
- **La zone de desserte 15 LAT** correspond aux domaines publics routiers.



3 - Aires et périmètres de la zone centrale 15 LAT

DENSITE, LOGEMENT ET ACTIVITES

Le PA, d'une surface de 52'275 m², prévoit une surface de plancher (SPd) constructible maximale de 37'780 m², répartie entre les deux périmètres d'implantation des constructions. Ces périmètres sont destinés à accueillir des logements. La capacité d'accueil totale du quartier est estimée à 680 habitants et 76 emplois, en considérant 1 habitant-emploi par 50 m² de SPd, conformément aux directives cantonales et à la statistique cantonale. Au minimum 10% des surfaces doivent être dévolues à des logements d'utilité publique, de type logements protégés ou logements à loyer abordable. Les autres logements seront diversifiés (locatifs et PPE), permettant de répondre à l'ensemble des besoins.

Entre 5% (minimum) et 10% (maximum) des surfaces constructibles doivent être affectées à des activités compatibles avec l'habitation. Le PA vise particulièrement à accueillir des activités de service, de type crèche, petit commerce de quartier, cabinet médical, etc., évitant la création d'une cité dortoir, mais sans concurrencer les activités du bourg.

La densité, correspondant à 166 habitants et emplois par hectare (IUS de 0.83, soit 830 m² de surface de plancher par 1000 m² de terrain), est ainsi conforme aux exigences du PDCn (minimum 125 habitants et emplois par hectare, correspondant à un IUS minimum de 0.625, soit 625 m² de surface de plancher par 1000 m² de terrain). Elle démontre l'usage optimal du sol et permet de justifier les emprises sur les surfaces d'assolement.

INTEGRATION ET VOLUMES BATIS

Pour les constructions, le PA définit des secteurs avec des hauteurs maximales différenciées, afin de permettre une intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments dans le site. Ainsi, la hauteur maximale autorisée est plus faible côté lac (max. rez + 2 niveaux dans les secteurs les plus proches du bâti existant) et plus haute côté Jura (max. rez + 3 niveaux + attique). La pente naturelle du terrain, décroissante côté Jura, permet d'obtenir une hauteur relativement homogène des constructions. L'aire de dégagement assure en outre un espace de transition non constructible avec les bâtiments existants. Le PA impose des césures obligatoires entre les bâtiments et limite la longueur de leurs façades, ce qui assure une intégration harmonieuse des bâtiments dans le site et par rapport aux quartiers adjacents.

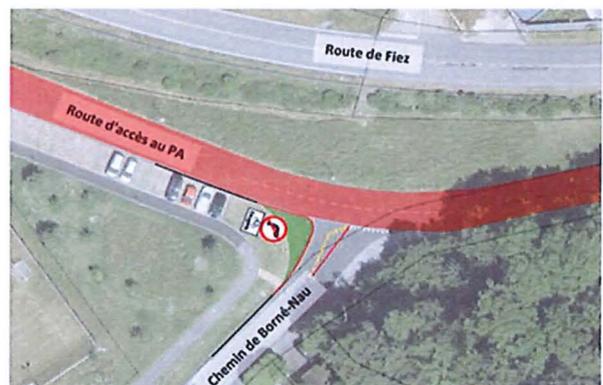
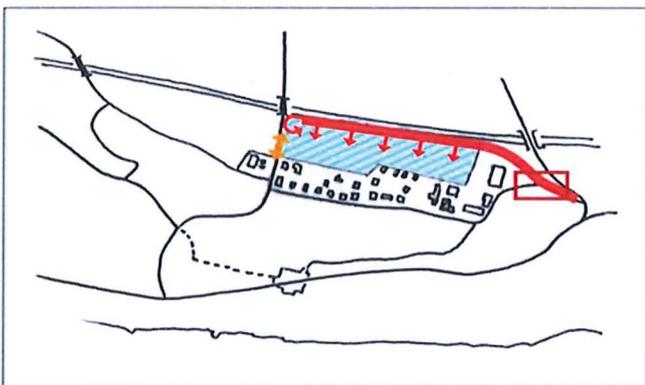
En résumé, le PA permet de répondre au besoin de logements de la commune sans porter atteinte au patrimoine bâti du bourg.

ACCES ET STATIONNEMENT

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISES

L'ensemble du stationnement est réalisé sur le site, dans des parkings situés dans l'aire de parking végétalisé côté Jura; toutes les places seront pré-équipées pour accueillir des bornes de recharge. L'application des normes VSS limite l'offre en cases de stationnement à destination des logements, au maximum, à une place de parc par logement ou par 100 m² de SPd; pour les activités, un facteur de réduction de 0.65 a été appliqué, compte tenu de la desserte en transports publics prévue à terme. Le règlement du PA limite à 435 places (visiteurs compris) le nombre total de places de parc.

La construction d'une nouvelle route longeant l'autoroute est prévue pour desservir les parkings. Elle sera exclusivement accessible aux véhicules individuels motorisés depuis la route du Borné – Nau et la route longeant le centre sportif. Le trafic de et à destination du quartier est estimé à 1'850 mouvements de véhicules par jour. Une liaison avec le chemin des Pâquiers est prévue pour les seuls véhicules d'urgence ou de service, interdite aux véhicules privés par un dispositif physique (borne, barrière). Cette mesure, ainsi que la mise en place d'une interdiction de tourner à droite (bordiers autorisés) en arrivant au carrefour avec le chemin du Borné-Nau depuis le PA (cf. figure 4), visent à diriger le trafic de et à destination du quartier vers le carrefour du Repuis et, partant, l'autoroute A5. Le but est d'éviter la génération de trafic supplémentaire à travers les ruelles étroites du coteau (rue du Jura, rue des Colombaires, rue du Crêt aux Moines).



4 - A gauche : principe d'accès individuel motorisé au quartier ; à droite : tourner à droite interdit

L'augmentation de trafic généré par le quartier ne pose aucun problème de capacité aux carrefours actuels. Le réaménagement prévu de la route de Neuchâtel et du chemin du Borné-Nau améliorera encore la situation. Selon les projections effectuées en se basant sur la répartition des flux actuels, la génération de trafic occasionnée par le quartier aura pour effet un accroissement du trafic

d'environ 10% à la rue Basse. Avec les mesures de modération du trafic prévues sur la RC 401 (réduction du gabarit de la route et diminution du trafic induit par les années de travaux), il est vraisemblable qu'une part plus importante du trafic emprunte à l'avenir l'autoroute. Ces mesures seront par ailleurs adaptées le cas échéant selon les constats réalisés.

TRANSPORTS PUBLICS

Le quartier est actuellement desservi au niveau de l'arrêt Borné-Nau par trois lignes de CarPostal (n° 620 « Grandson - Novalles - Grandevent », avec cinq dessertes par jour ; n° 625 « Yverdon-Bains - Mauborget – Couvet, avec deux dessertes par jour ; n° 635 « Grandson - Concise - Provence », avec trois dessertes par jour). Afin d'améliorer la desserte du quartier, la Municipalité souhaite rajouter une ligne de bus urbaine, permettant des cadences plus élevées, de l'ordre d'un bus toutes les 15 à 20 minutes. Des contacts préalables ont déjà été effectués auprès de Travys et plusieurs options sont étudiées (liaison entre le quartier et la gare CFF uniquement, desserte des Tuileries, bus à la demande...). Néanmoins, le tracé définitif de la ligne, le type de bus et le mode de fonctionnement ne sont pas encore arrêtés à ce jour, toute décision sur cet aspect étant suspendue à l'entrée en vigueur du présent PA.

MOBILITE DOUCE

En raison du concept de stationnement, aucune voiture ne circulera à l'intérieur du quartier d'habitation, ce qui le rendra particulièrement attractif. Des cheminements publics généreux de mobilité douce (largeur utile minimum de 3.50 m), reliant le chemin des Pâquiers, le DP 11 et le centre scolaire et sportif sont prévus. Afin d'améliorer la connexion du quartier au bourg et à la gare, outre le réaménagement prévu entre le chemin du Borné-Nau et la rue de Neuchâtel, la Municipalité va entreprendre une stratégie de mobilité douce communale début 2025. Celle-ci visera à établir un catalogue de mesures sur tous les axes de circulation communaux, permettant d'améliorer le quotidien des piétons et des cyclistes.

De plus, le PA prévoit une offre d'environ 700 places de stationnement pour les vélos, conformément à la norme VSS. Ces places seront sécurisées (dispositifs antivol), couvertes et situées à proximité des bâtiments. Des places vélos-cargos seront également mises à disposition en coordination avec les associations concernées.

ENVIRONNEMENT

ENERGIE

Le règlement du PA exige que les demandes de permis de construire soient accompagnées d'un concept énergétique répondant au standard Minergie ou équivalent. Il prévoit que la toiture du parking végétalisé soit couverte de panneaux solaires, ce qui permettrait de couvrir les besoins annuels moyens en électricité des ménages du quartier. Le règlement impose aussi une puissance de production d'électricité solaire photovoltaïque d'au minimum de 20 W/m² de surface de référence énergétique (SRE), ce qui constitue le double des exigences du label Minergie. Un raccordement au réseau de chauffage à distance est également imposé par la réglementation, ce dernier étant déjà dimensionné pour alimenter tout ce quartier.

PROTECTION CONTRE LE BRUIT

Le parking végétalisé a été conçu pour assurer une très bonne protection du quartier contre les nuisances provenant de l'autoroute, de façon à respecter les valeurs de planification très contraignantes définies par l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), du 15 décembre 1986 (RS 814.41). De plus, celui-ci n'aura aucun effet de réflexion du bruit perceptible sur les bâtiments situés au nord de l'autoroute. Enfin, il permettra d'obtenir également une réduction significative des émissions de bruit sur les habitations existantes au sud du PA, de l'ordre de -7.5 dB(A) à -15.5 dB(A), ce qui équivaut à une réduction de trafic de 75%.

PLANTATIONS ET BIODIVERSITE

Le site est actuellement dépourvu de biotope recensé ou d'arborisation remarquable. Le PA vise à réaliser sur ce site des espaces verts à forte valeur écologique, diversifiés, avec des plantations indigènes, dont au minimum 32 arbres majeurs. Un concept nature a été élaboré par des spécialistes. Le règlement du PA impose notamment l'établissement d'un concept paysager à l'échelle du quartier dès la première demande de permis de construire, permettant d'avoir une vision cohérente et globale du quartier.

D'autres mesures permettent d'assurer l'atteinte de ces objectifs ambitieux ; elles ont été validées par les associations de protection de la nature. Il s'agit notamment de l'interdiction de réaliser des haies mono-spécifiques, l'obligation d'entretien extensif des espaces verts, l'interdiction de l'utilisation de pesticides et engrais chimiques, l'obligation de pose de nichoirs artificiels, la conception de clôtures assurant le passage de la petite faune et des mesures de prévention des émissions lumineuses.

Conformité aux bases légales

Le PA est en tout point conforme aux bases légales en matière d'environnement et d'aménagement du territoire qui régissent cette matière; les services cantonaux l'ont vérifié. Il s'agit notamment des prescriptions suivantes :

DROIT FEDERAL

Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT, RS 700), du 22 juin 1979

Art. 1 et 3 LAT (buts et principes régissant l'aménagement)

Le PA, compris dans le périmètre compact de l'agglomération, répond à l'objectif de développement vers l'intérieur, dans la continuité du bâti existant et à proximité des transports publics.

Art. 15 LAT (zones à bâtir)

Le PA répond aux besoins identifiés à l'horizon de 15 ans, coordonnés à l'échelle de l'agglomération yverdonnoise.

Art. 19 LAT (équipement)

Le PA peut se raccorder sans frais excessifs aux infrastructures publiques existantes (réseau routier et réseaux techniques d'eau et d'énergie), qui sont correctement dimensionnées pour répondre aux besoins du nouveau quartier.

Art. 30 al. 1 bis OAT (Garantie des surfaces d'assolement)

Le PA répond aux exigences fédérales fixées pour empiéter sur les SDA : l'importance cantonale du projet est reconnue et les objectifs ne peuvent pas être atteints autrement; l'utilisation du sol est optimale puisque supérieure aux objectifs fixés par le PDCn.

DROIT CANTONAL

Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC, RS/VD 700.11), du 4 décembre 1985

Art. 52 LATC (Garantie de la disponibilité des terrains)

L'article 11.1 du règlement impose un délai de 12 ans pour réaliser les constructions prévues par le PA. En cas de non-respect de ce délai, les mesures fiscales prévues par l'art. 52 al. 4 et suivants LATC seront prises par la commune.

Art. 64 LATC (Taxe sur la plus-value)

Le changement d'affectation des biens-fonds 1385 et 2052 engendre une augmentation sensible de valeur constituant un avantage majeur au sens de l'art. 64 LATC. À ce titre, ces biens-fonds seront soumis à une compensation sous forme d'une taxe sur la plus-value, dont les modalités sont définies aux art. 65 et 66 de la LATC.

Conformité aux planifications supérieures

PLAN DIRECTEUR CANTONAL

Le PA est conforme aux principes d'aménagement cantonaux et il répond aux mesures du Plan directeur cantonal (PDCn), approuvé par le Conseil fédéral le 11 novembre 2022. Il respecte les mesures indiquées ci-dessous :

Mesures	Actions du PA
Mesure A11 <i>Zones d'habitation et mixtes</i>	Le potentiel d'accueil de 680 habitants supplémentaires s'inscrit dans le quota alloué à l'agglomération AggloY et la densité du projet est conforme aux exigences de la mesure A11.
Mesure A23 <i>Mobilité douce</i>	Le PA prévoit la création d'un axe de mobilité douce structurant à travers le quartier, depuis le centre scolaire et sportif.
Mesure A25 <i>Politique de stationnement et plans de mobilité</i>	Le nombre de places de stationnement est coordonné avec la qualité de la desserte en transport public projetée.
Mesure A32 <i>Nuisances sonores</i>	Le PA impose la réalisation d'un « mur » de protection anti-bruit (parking végétalisé) et définit des mesures permettant d'assurer le respect des valeurs légales de bruit au sein du quartier.
Mesure A33 <i>Accidents majeurs</i>	Le PA ne se situe pas à proximité d'infrastructures soumises à l'OPAM. Le parking permet néanmoins d'améliorer la protection du quartier en cas d'accident sur l'autoroute.
Mesure B11 <i>Centres cantonaux et régionaux</i>	La densification et la mixité développées dans le PA s'inscrivent dans la politique de développement du centre régional de Grandson et du périmètre compact d'agglomération.
Mesure B31 <i>Habitat collectif</i>	Le projet de PA impose un quota minimal de 10 % de logements d'utilité publique (LUP) et il propose des typologies de logements insuffisamment représentées sur le territoire communal (logements collectifs).
Mesure B33 <i>Affectations mixtes</i>	Le projet de PA favorise la mixité des affectations par la création d'une zone centrale 15 LAT, imposant entre 5% et 10% d'activités.
Mesure B34 <i>Espaces publics</i>	Le projet de PA prévoit la création de places publiques et d'un parc arboré au centre du quartier, accessibles, conviviaux et à l'abri des nuisances de la circulation.
Mesure E11 <i>Patrimoine naturel et développement régional</i>	Le PA définit un concept des aménagements extérieurs favorisant la biodiversité, permettant d'améliorer les composantes naturelles du site.
Mesure F12 <i>Surfaces d'assolement</i>	Les emprises sur les SDA sont justifiées par un intérêt public prépondérant reconnu par le PDCn (mesure A11) et par l'usage rationnel et optimal du sol. Le projet a été priorisé par le Conseil d'Etat en décembre 2023.
Mesure F44 <i>Eaux souterraines</i>	Le PA veille à la conservation quantitative des eaux souterraines et de leur équilibre naturel, en favorisant l'infiltration des eaux météoriques dans le sol.
Mesure F51 <i>Ressources énergétiques et consommation rationnelle de l'énergie</i>	Le projet de PA oblige à réaliser des constructions selon le standard Minergie ou équivalent, à se raccorder au CAD (chauffage à distance) et fixe un objectif de production d'énergie photovoltaïque 2 fois plus élevée que le standard Minergie.
Mesure R12 <i>Agglomération Yverdonnoise</i>	Le PA contribue à la mise en œuvre du programme d'agglomération AggloY.

PROJET D'AGGLOMERATION AGGLO Y

Le projet d'agglomération Agglo Y a pour but de coordonner les projets au sein de l'ensemble de l'agglomération. À l'horizon 2040, il vise à faire de l'agglomération un véritable centre attractif régional, avec une nouvelle offre de logements, attrayante et accessible à tout type de foyers, dans un cadre de vie de qualité, où le centre-ville d'Yverdon-les-Bains et le centre régional de Grandson réunissent toutes les fonctions principales : commerces, restaurants, administration, équipements culturels et de formation, santé et loisirs.

Pour Grandson, il définit les principes d'action suivants :

- réaménager les espaces publics de la place du Château;
- étoffer l'offre TP en lien avec l'interface multimodale de la gare, la place du Château et le nouveau quartier de Borné-Nau;
- développer de nouveaux quartiers accessibles et équipés, diversifiant l'offre de logements, en permettant d'y installer des constructions à buts sociaux et adaptées;
- réaliser un itinéraire MD reliant l'entrée nord d'Yverdon-les-Bains, traversant les Tuileries et rejoignant le secteur de Borné-Nau.

Le PA, prévu comme mesure d'urbanisation à l'horizon 2021-2027, s'inscrit pleinement dans le cadre fixé par ces objectifs.

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Le Plan directeur communal a été approuvé par le Conseil d'État le 16 mai 2012. Il identifie les terrains de Bellevue-Borné Nau en tant que nouvelle zone à bâtir à affecter à court ou moyen terme, afin d'atteindre la croissance démographique envisagée. Le PA répond aux objectifs du PDCom, comme résumé ci-dessous :

Objectifs	Description / → Actions du PA
Objectif 3 <i>Sites et paysages/occupation du coteau</i>	Prendre en compte les spécificités paysagères et les qualités patrimoniales dans tout projet ou intervention ayant un effet sensible sur le territoire. → Le PA veille à s'intégrer de façon harmonieuse dans le paysage (butte végétalisée, hauteurs de bâtiments adaptées au site) et sa localisation permet de sauvegarder le site bâti du bourg.
Objectif 4 /5 <i>Habitat</i>	De nouvelles zones à bâtir pour de l'habitation doivent être légalisées si la croissance démographique envisagée veut être atteinte. Un souci d'économie de territoire doit limiter la consommation des réserves de construction pour l'habitation. → Le PA met en œuvre ces objectifs dans un site identifié par le PDCom. Sa densité permet d'accueillir 680 habitants sur une surface restreinte, afin de limiter l'étalement urbain.
Objectif 12 / 13 / 14 / 15 / 17 <i>Mobilité</i>	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. 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. Valoriser la mobilité douce aussi bien pour les déplacements de loisirs 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.

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

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.

→ Le PA vise à augmenter l'offre en transports publics, grâce à un renforcement du bassin de clientèle.

→ Les places de parc sont limitées selon les normes en vigueur, avec un facteur de réduction pour les activités.

→ Les itinéraires de mobilité douce mis en place par le PA et les exigences en termes de stationnement vélos favorisent le recours à la mobilité douce.

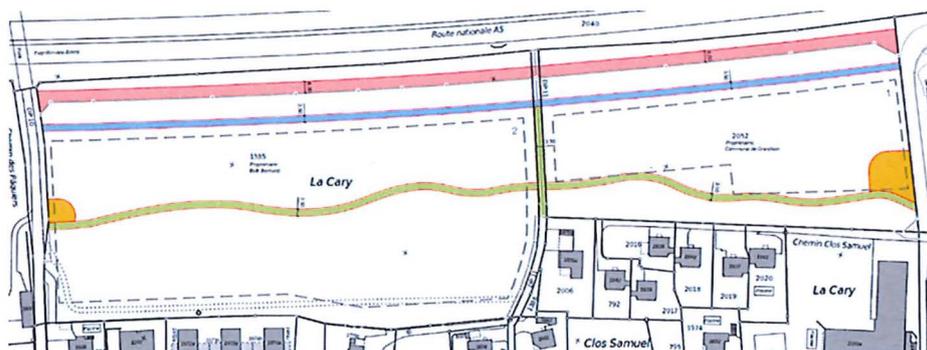
Le Conseil d'Etat n'a pas demandé sa modification depuis l'approbation du 4^e Plan directeur cantonal par la Confédération, le 11 novembre 2022.

Aspects fonciers

SERVITUDES

Afin d'assurer l'accessibilité publique à travers le site et dans le but de garantir que les places prévues par le PA soient accessibles au public, le PA s'accompagne de la constitution de servitudes en faveur de la Commune. Ces dernières suivent la procédure prévue par la loi sur les routes (LRou, RS/VD 725.01) du 10 décembre 1991 qui est menée en parallèle de celle de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC, RS/VD 700.11), du 4 décembre 1985 qui régit le PA, les deux procédures devant être coordonnées. Les deux mises à l'enquête publique ont été réalisées simultanément.

Les servitudes figurent sur le plan suivant :

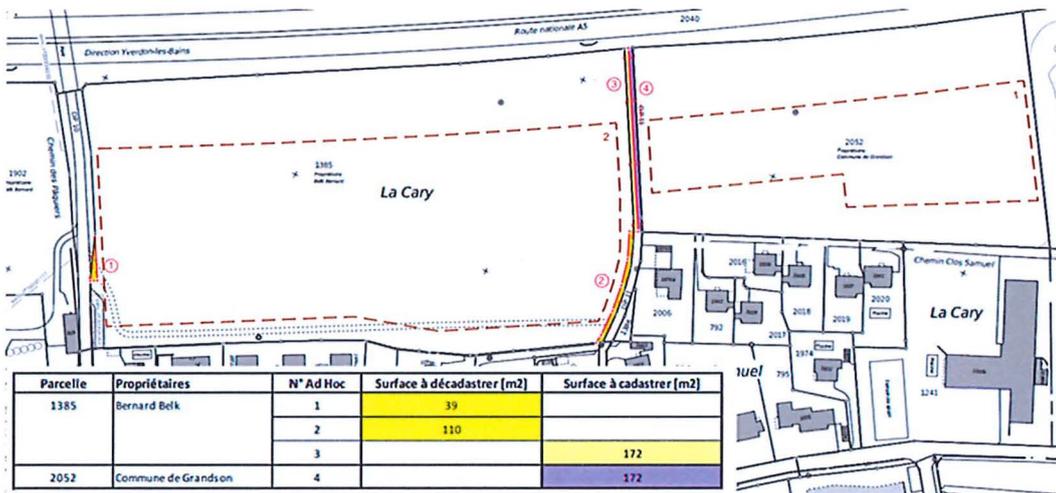


-  Constitution d'une servitude de passage à pied et à cycle en faveur de la Commune de Grandson, à usage public - assiette indicative
-  Constitution d'une servitude de passage à pied et pour tous véhicules en faveur de la Commune de Grandson, à usage public
-  Constitution d'une servitude d'usage de place en faveur de la Commune de Grandson, à usage public - assiette indicative
-  Constitution d'une servitude de passage à pied et pour tous véhicules avec restrictions en faveur de la Commune de Grandson, à usage public - assiette indicative

5 - Plan des servitudes publiques accompagnant le PA

MODIFICATIONS PARCELLAIRES

Le projet de PA entraîne un remaniement parcellaire qui sera effectué simultanément à l'entrée en vigueur du PA. Une partie du domaine public communal, soit le DP n° 11, est cédée aux parcelles 1385 et 2052, afin de permettre le développement du quartier. En revanche, deux parties de la parcelle n° 1385 sont cédées au domaine public communal. Cela permet de corriger le tracé du DP 10, d'une part, et d'agrandir le DP 11, d'autre part. Ces modifications sont représentées sur le plan suivant.



6 - Plan de cadastration et de décadastration

Les conventions pour les servitudes, équipements et aspects fonciers entreront en vigueur au moment de l'adoption du présent préavis par le Conseil communal, sous réserve des éventuels recours et référendums.

4 Les oppositions

Oppositions au PA

- 1) Le PA Bellevue-Borné Nau Est a été mis à l'enquête publique du 2 septembre au 1er octobre 2023, conformément à l'article 38 LATC. Il a soulevé 53 oppositions (dont 4 collectives) et 1 observation.

Une délégation de la Municipalité a procédé aux séances de conciliation en février et mars 2024 avec les 31 opposants qui ont accepté l'invitation (22 opposants ont refusé ou n'ont pas donné suite à l'invitation) en présence des possibles constructeurs (art. 40 LATC).

Suite à ces séances, 10 oppositions ont été retirées.

- 2) Conformément à l'art. 42 al. 1 LATC, la Municipalité vous transmet le dossier pour adoption. Il est accompagné d'un préavis avec les propositions de réponses aux oppositions et les avis du service selon l'art. 37 LATC.

Les oppositions sont intéressantes en ce sens qu'elles permettent à chacun d'exprimer son ressenti et ses craintes. Souvent, elles permettent aussi à leur auteur d'obtenir des explications sur le projet pour en avoir une meilleure compréhension. Un certain nombre d'oppositions ont été retirées après les explications données par les représentants de la Municipalité. De manière générale, les oppositions sont assez sommaires et peu motivées, les opposants se bornant à avancer un grief sans le fonder ou le justifier avec une argumentation juridique ou chiffrée; d'autres se bornent à exprimer des craintes. Toutes ont été traitées avec attention.

- 3) Pour simplifier la lecture de ce texte, les arguments des opposants sont ici résumés par thème, mais les oppositions ont également été annexés au présent préavis par souci de transparence.

Aux termes de l'art. 42 al. 2 LATC le Conseil communal statue sur les projets de réponses aux oppositions en même temps qu'il se prononce sur le plan. Par la suite, le Département approuve le plan adopté par le Conseil communal sous l'angle de la légalité et de sa conformité au plan directeur cantonal (art. 43 al.1 LATC). La décision du Département et les décisions communales sur les oppositions sont notifiées par écrit à la Municipalité et aux opposants. Ces décisions sont susceptibles d'un recours au Tribunal cantonal (CDAP) avec libre pouvoir d'examen (art. 43 al. 2 LATC), ainsi que de référendum.

- 4) Les opposants ont soulevé des griefs ou des inquiétudes sur les thématiques suivantes :

- A. Localisation du quartier et respect des principes d'aménagement.
- B. Dimensionnement du projet et densité bâtie.
- C. Génération de trafic et impacts sur le réseau routier.
- D. Nombre de places de stationnement pour les voitures.
- E. Concept d'accessibilité pour la mobilité douce ?.
- F. Concept d'accessibilité pour les transports publics.
- G. Impacts financiers pour la commune.
- H. Capacité des infrastructures communales.
- I. Impact climatique et environnemental du projet.
- J. Nuisances du projet sur la population.
- K. Impact du projet sur le paysage et le patrimoine.
- L. Relation au bâti existant et vues sur le Jura.
- M. Vie sociale dans le quartier et impact sur la qualité de vie du Bourg.
- N. Impact sur la valeur des parcelles avoisinantes.
- O. Remaniement parcellaire lié au projet.
- P. Prise en compte de la démarche participative.

- Q. Exposition du quartier à la pollution liée à l'autoroute.
- R. Périmètre du PA.
- S. Représentation du chemin privé de la parcelle 1383.

Chaque grief ou inquiétude sera résumé ci-après avec une réponse de la Municipalité.

Oppositions maintenues

N°	NOM ET PRENOM	ADRESSE	REPONSES
1	Aeschlimann Jean-Marc et Isabelle	Rue du Jura 5c, 1422 Grandson	A/ F/ J/ L
2	Ashdown Sylvianne et Ian	Rue Haute 5b, 1422 Grandson	C
3	Baillod Stephane	Ruelle des Renards 7b, 1422 Grandson	C
4	Beauverd Eric et Céline	Chemin Clos Samuel 10, 1422 Grandson	A/ B/ C/ H/ J/ M / P
5	Betend Romain	Rue du Crêt aux moines 7, 1422 Grandson	B/ C/ D/ I
6	Bise Michel et Josette	Chemin Borné-Nau 8, 1422 Grandson	C
7	Bovay Anne	Rue du Jura 10, Grandson	B/ C
8	Bovay Margot	Rue du Jura 10, 1422 Grandson	B/ C/ D/ J
9	Calame-Longean Nathalie et Raphaël	L'Aurore 1, 1422 Grandson	A/ C/ J
10	Collectif non à Bellevue et Borné-Nau Est - Hunsperger Alain	Chemin Clos Samuel 2, 1422 Grandson	A/ B/ C/ E/ H/ J/ K/ M/ Q/L
11	Cornu Philippe et Michele	Chemin du Borné-Nau 2, 1422 Grandson	F
12	Deschamps Georges	Chemin Borné-Nau 6, 1422 Grandson	A/ B/ C/ G/ H/ J/ M
13	Désiage Noemie et Sylvain	Chemin des Condémines 9, 1422 Grandson	B/ C/ L
14	Di Pietrantonio Laura	Rue du Crêt aux moines 7, 1422 Grandson	-
15	Fabio Toni	Chemin Clos Samuel 12, 1422 Grandson	A/ B/ C/ H/ M
16	Fellrath Marie-Claude et Pierre	Rue Orthon 2d, 1422 Grandson	A/ C
17	Gaschen Laurent et Consorts	Rue Orthon 2c, 1422 Grandson	A/ C/ I/ K/ M
18	Gassner Claudine	L'Aurore 1, 1422 Grandson	A/ C/ J
19	Ischi Brigitte et Pasquet Philippe	Route de Fiez 10, 1422 Grandson	C/ H
20	Jotterand Lisa et Consorts	Route de Fiez 5, 1422 Grandson	A/ C/ I/ K/ M
21	LKNR & Associés - Ray Jacqueline	Rue des Remparts 9, 1400 Yverdon-les-Bains	J/ R
22	Luthi Catherine et Florian	Le Grand Clos 1, 1422 Grandson	A/ C/ J
23	Luthi Gaelle	Rue de Neuchâtel 32, 1422 Grandson	A/ C/ J
24	Luthi Von Sury Sandra	Rue de Neuchâtel 32b, 1422 Grandson	A/ C/ J
25	Mahfoudh Laurence	Chemin de Bellevue 13b, 1422 Grandson	B/ C/ H
26	Mahfoudh Sahbi	Chemin de Bellevue 13b, 1422 Grandson	B/ C/ H
27	Marti Rudolf	Rue Orthon 2c, 1422 Grandson	A/ C/ I/ M/ K
28	Martinet Sylvie	Rue du Jura 10, 1422 Grandson	B/ C/ F/ H/ J/ K/ M/ L

29	Massin Charles et Valérie	Rue du Jura 3, 1422 Grandson	C/ E/F
30	Patera Cynthia	Chemin Clos Samuel 14, 1422 Grandson	A/ C
31	Patera Roberto	Chemin Clos Samuel 14, 1422 Grandson	A/ B/ C/ L
32	Perrier Yvan	Chemin Clos Samuel 8, 1422 Grandson	B/ C/ D/ H/ J/ L
33	Ray Pierre-André	Scierie 1, 1462 Yvonnand	F/ J/ L/ S
34	Ruiz de Porrás Laurent	Route de Fiez 16, 1422 Grandson	A/ C/ G/ H
35	Sartorio Gonzalez Anne	Ruelle des Renards 9, 1422 Grandson	H
36	Vagnieres Monique	Rue du collège 3, 1422 Grandson	C/ G/ H/ M
37	Vidmer Anne, Francois et Robin	Chemin des Pâquiers 2, 1422 Grandson	A/ B/ C/ D/ E/ F/ J/ K/ L/ M/ O/ P
38	Vidmer Loic	Rue du Jura 10, 1422 Grandson	B/ F/ L
39	Villars Hélène et Denis	Rue du Jura 17 bis, 1422 Grandson	A/ C/ E/ H/ I/ J
40	Voirol Reymond Annick	Rue du Crêt aux Moines 21, 1422 Grandson	A/ B/ C/ D/ J/ K/ M
41	Weber Michel et Marisol	Rue du Jura 13b, 1422 Grandson	B/ C/ H
42	Yerly Fabienne	Chemin Clos Samuel 4, 1422 Grandson	A/ B/ C/ H
43	Yerly Xavier	Chemin Clos Samuel 4, 1422 Grandson	H/ I/ J

Oppositions retirées

Suite aux réponses fournies lors des séances de conciliation

N°	NOM ET PRENOM	ADRESSE	REPONSES
1	Bigler Patrick	Rue du Jura 5b, 1422 Grandson	B/ F/ J
2	Bigler Patrick et Consorts	Rue du Jura 5b, 1422 Grandson	A/ C/ I/ K/ M
3	Cabrera Jose	Rue du Crêt aux moines 20, 1422 Grandson	C/ H
4	Grin Jean-Pierre et Eveline	Rue du Jura 5a, 1422 Grandson	A/ B/ C/ L
5	Ineichen Josik	Jean – Lecomte 4, 1422 Grandson	C/ D
6	Inoue Fany et Salvi Michel	Chemin de Bellevue 15, 1422 Grandson	B/ C
7	Pache Sybille	Rue du Jura 5b, 1422 Grandson	A/ K/ L
8	Pro Velo Nord Vaudois		C/ D/ E/ F
9	Reymond Angèle et Edouard	Route de Fiez 12, 1422 Grandson	C
10	Wyssbrod Francois et Sandra	Chemin de Bellevue 1, 1422 Grandson	B/ C/ F/ J/ N

Observation

N°	NOM ET PRENOM	ADRESSE	REPONSES
1	Schnelli Benoit	Route du Jura 5a, 1422 Grandson	C/ K/ L

Proposition de réponses aux oppositions (par motif d'opposition)

A. Localisation du quartier et respect des principes d'aménagement

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que la localisation du projet n'est pas appropriée. Le projet n'est pas conforme aux objectifs de la LAT et/ou du PDCn, notamment en termes de développement vers l'intérieur. Il ne répond pas aux objectifs de protection des terres agricoles et des SDA. En conséquence, ces opposants estiment que d'autres sites auraient dû être choisis en priorité.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

2.1 L'affectation des terrains concernés par le PA Bellevue-Borné Nau Est est non seulement prévue dans les planifications directrices communales (PDCOM du 16 mai 2012) et régionales (projet d'agglomération AggloY de 4e génération, PA-4 de 2012), mais a aussi fait l'objet d'une validation de la part des services cantonaux, qui en ont vérifié la légalité par rapport aux bases légales en vigueur, en particulier sa conformité aux mesures A11 et F12 du PDCn de 2022.

D'une part, le PA Bellevue- Borné Nau Est se situe en extension du périmètre compact d'agglomération, en prolongement direct du tissu bâti de Grandson, à proximité des équipements et des services publics et à moins d'un kilomètre de la gare CFF, dans un secteur délimité physiquement au nord par l'autoroute. À cet égard, le PA est conforme au principe de développement vers l'intérieur, ainsi qu'aux autres buts et principes de la LAT.

D'autre part, le développement de l'urbanisation au sein de l'agglomération a fait l'objet d'une priorisation coordonnée entre l'ensemble des communes concernées dans le cadre du PA-4 d'AggloY. Ainsi, le PA Bellevue-Borné Nau Est a été retenu comme mesure d'urbanisation prioritaire en horizon A (2021-2027), après une analyse approfondie des différents projets planifiés. Il faut également relever que de nombreux projets de développement des zones à bâtir existantes dans l'agglomération sont retardés par la complexité des parcelles impliquées, dont certaines pourraient nécessiter des mesures d'amélioration foncière telles que le remembrement de terrains (art. 15a LAT) ou remaniement parcellaire, ainsi que par le manque de volonté de construire des propriétaires. Cela entraîne un taux de croissance de l'agglomération largement inférieur aux objectifs définis par le Canton. La croissance de l'agglomération suit dès lors une courbe dont la pente est inférieure à celle de nombreux villages hors centre de la campagne environnante, ce qui va à l'encontre de l'objectif de développement vers l'intérieur. Or, le PA Bellevue- Borné Nau Est jouit d'une situation foncière simple avec deux propriétaires, dont l'un est la Commune, qui veulent tous deux construire dès que le PA sera adopté. Par conséquent, la disponibilité des terrains classés en zone à bâtir, exigée par le droit fédéral (art. 15 LAT) et le droit cantonal (art. 52 LATC), est assurée.

Enfin, la mesure A11 du PDCn de 2022 impose que le développement se fasse en priorité par la densification du territoire urbanisé et par la mise en valeur des réserves et des friches, puis seulement après par l'extension des zones à bâtir, conformément à l'exigence de l'art. 15 LAT. Ainsi, la stratégie d'urbanisation d'AggloY prévoit que la croissance envisagée à l'horizon 2036 sera absorbée à plus de 95% à l'intérieur des zones à bâtir existantes, soit dans les réserves des zones d'habitation, soit dans des projets de densification ou de reconversion d'autres zones à bâtir. Comme la capacité d'accueil des zones à bâtir actuelles s'avère insuffisante pour accueillir la croissance attendue, l'extension de la zone à bâtir est nécessaire pour répondre aux besoins futurs. Le PA Bellevue-Borné Nau Est s'inscrit tout à fait dans la mesure A-11 du PDCn de 2022.

2.2 Le développement de ce nouveau quartier d'un seul tenant permet de répondre à des objectifs de qualité que la seule densification du bâti existant ne permet pas d'atteindre,

notamment le développement d'une offre en logements diversifiée que le quota de LUP permet de garantir. La Municipalité veut absolument permettre aux jeunes, aux familles et aux personnes âgées de rester à Grandson ; le développement du PA Bellevue-Borné Nau Est lui permet d'atteindre cet objectif très important.

2.3 Concernant les emprises sur les SDA, il faut rappeler que la gestion et la compensation des SDA relève désormais d'une compétence cantonale, dont les principes sont définis par la mesure F12 du PDCn. L'Autorité cantonale peut ainsi autoriser des projets qui empiètent sur des SDA s'ils sont reconnus d'importance cantonale et si le potentiel des zones légalisées et des projets qui n'empiètent pas sur les SDA ne permettent pas de répondre aux besoins dans le périmètre fonctionnel du projet, soit en l'espèce dans le périmètre compact de l'Agglo Y.

Or, le Canton a reconnu que le PA Bellevue-Borné Nau Est était un projet stratégique, qui a fait l'objet de l'approbation du Conseil d'Etat en décembre 2023. À cette date, la marge cantonale par rapport aux 75'800 hectares de SDA à maintenir dans le canton s'élevait à 326 ha, auxquels s'ajoutent 551 ha supplémentaires en discussion avec la Confédération (source : « Statistique des surfaces d'assolement en Suisse 2023 », ARE, novembre 2023). En regard, la surface de 5.06 ha du PA ne serait pas de nature à mettre en péril le respect du quota cantonal des SDA. D'ailleurs, le PA « Fiez-Pittet », qui constitue également une extension de la zone à bâtir empiétant sur des SDA, a été reporté à un horizon plus lointain par le projet d'agglomération de 4e génération (2036 et au-delà).

De plus, la question des emprises sur les SDA doit être appréhendée de manière plus large, dans le cadre du projet de territoire cantonal défini par le PDCn. Ce dernier prévoit, à travers la mesure A11, un redimensionnement des zones à bâtir hors centre au profit d'un développement plus important dans les centres. Cette stratégie vise précisément à éviter l'étalement urbain et l'emprise de l'urbanisation sur les terres agricoles, en concentrant l'urbanisation dans des quartiers denses dans les centres. Le développement du PA Bellevue-Borné Nau Est, qui nécessite une emprise de 5,06 ha sur les SDA, doit ainsi être mis en perspective avec les déclassements de zones à bâtir hors centre, qui s'élèvent, selon la « Stratégie cantonale des surfaces d'assolement 2021-24 » adoptée par le Conseil d'Etat le 9 juin 2021, à 130 ha (cible 2024). Certains développements prévus au sein des zones à bâtir de l'agglomération nécessitent la relocalisation de certaines activités dans des zones d'activités économiques qui devront elles-mêmes être développées sur des surfaces d'assolement. Toutefois, leur procédure de planification n'a pas encore débuté (PAC « Poissine »).

Enfin, il convient de relever qu'au niveau communal, le développement du site Bellevue-Borné Nau Est est complémentaire à ceux de la Place du Château et du Bas du Grandsonnet.

B. Dimensionnement du projet et densité bâtie

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que le projet est surdimensionné et que la croissance de population qu'il permet est excessive ou a été sous-évaluée.

2. Réponse de la Municipalité

Ce grief n'est pas fondé.

2.1 Selon le droit fédéral (art. 15 al. 4 LAT) de nouveaux terrains ne peuvent être classés en zone à bâtir notamment que s'ils sont propres à la construction (let. a) et probablement nécessaires à la construction dans les 15 prochaines années (let. b). Il ne fait pas de doute que les terrains situés dans le périmètre du PA Bellevue-Borné Nau Est sont propres à la construction.

Le taux de croissance octroyé dans le périmètre compact d'AggloY, soit une augmentation de 14'190 habitants entre 2015 et 2036, a été repris par la mesure A11 du PDCn. La croissance de la population est répartie entre les différentes communes de l'agglomération. Avec une capacité d'accueil de 680 habitants, ce PA absorbera le 4.8% de cette croissance, alors que le nombre d'habitants de Grandson correspond à environ 9% de la population totale de l'agglomération. Par conséquent, bien que ce PA constitue un développement important pour la commune, l'augmentation des possibilités de logements qu'il prévoit n'entraînera pas une augmentation disproportionnée de la population compte tenu de la croissance prévue dans l'agglomération et du fait qu'un certain nombre de personnes qui y résideront habitent déjà à Grandson, soit des jeunes, des familles et des personnes plus âgées. Parmi ces dernières, certaines quitteront les maisons ou appartements anciens qu'elles occupent permettant ainsi leur rénovation et leur occupation potentielle par des foyers comptant plus de membres.

2.2 La capacité d'accueil du PA Bellevue-Borné Nau Est a été estimée à 680 habitants en tenant compte d'un ratio de 50 m² de SPd (surface de plancher déterminante, qui correspond approximativement à la somme des surfaces habitables) par habitant. Comme il est prévu qu'il comprenne 90% d'habitation (supra p. 7ch. 2.2), l'estimation a été faite ainsi :

$$\frac{37'780 \text{ m}^2 \text{ SPd}}{50 \text{ m}^2} \times 0.9 \text{ (part logements)} = 680 \text{ habitants}$$

Cette méthode d'estimation du nombre d'habitants par rapport à la capacité constructive prévue est imposée par le Canton pour évaluer la conformité des planifications à la mesure A11 du PDCn 2022 aux besoins de terrains nécessaires à la construction dans les 15 prochaines années selon l'art. 15 al. 4 let. b LAT. Le ratio de 50 m² de SPd par habitant reflète les statistiques de l'Office fédéral de statistiques (OFS). En 2022, la surface de logement par habitant était de 46,5 m² selon l'OFS.

La densité du projet correspond à un IUS de 0.83 (37'780 m² de SPd / 45'252 m² de surface de terrain déterminante), soit 166 habitants et emplois par hectare. Cette densité correspond à une zone d'habitation de moyenne densité selon les directives cantonales. Celle-ci est conforme aux minimas imposés par la mesure A11 du PDCn dans les centres (IUS minimal de 0.625, soit 125 habitants et emplois par hectare). À ce titre, il est utile de rappeler que l'art. 30 al. 1bis OAT n'autorise des emprises sur les SDA que lorsqu'il peut être assuré que les surfaces sollicitées seront utilisées de manière optimale selon l'état des connaissances. La densité du PA, supérieure à 0.625, permet de justifier ces emprises.

Enfin, l'arrivée des nouveaux habitants se fera progressivement, sur un délai d'une dizaine d'années, avec au moins deux ou trois étapes de construction qui seront planifiées selon la demande observée en logements.

2.3 En revanche, le nombre de logements n'est pas encore connu actuellement, car il dépend de la demande du marché quant à la grandeur des appartements et au nombre de pièces. C'est la raison pour laquelle le PA Bellevue-Borné Nau Est ne l'indique pas.

C. Génération de trafic et impacts sur le réseau routier.

1. Griefs des opposants

Des opposants craignent les impacts du trafic généré par le projet sur le réseau routier de la commune, en particulier pour la sécurité des vélos et des piétons, compte tenu de la largeur limitée de certaines voiries communales. Certains s'inquiètent de la temporalité des aménagements routiers prévus par rapport au calendrier du développement du quartier.

2. Réponse de la Municipalité

Le PA Bellevue-Borné Nau Est va améliorer la situation actuelle.

2.1 Le concept de circulation et les impacts du trafic généré par le PA Bellevue-Borné Nau Est sur les rues avoisinantes ont fait l'objet d'une étude de mobilité par un bureau spécialisé compétent, le bureau Christe & Gyax Ingénieurs Conseil SA. **Les services cantonaux compétents les ont validés.** Un expert indépendant, M. Micaël Tille, docteur en sciences techniques, ingénieur civil EPF, responsable Romandie de la succursale Mobilité au sein du bureau CSD Ingénieurs SA et professeur à l'EPFL, a été mandaté par la Municipalité, après les séances de conciliation, pour examiner les améliorations encore possibles. Celui-ci a validé le concept de circulation, ainsi que les hypothèses de génération et de répartition du trafic.

2.2 Le concept de circulation du PA Bellevue-Borné Nau Est prévoit un unique accès motorisé aux places de parc du quartier concerné (situées dans le parking paysager) par une nouvelle route collectrice raccordée au chemin du Borné-Nau, afin de diriger l'ensemble du trafic généré par le PA vers la route de Fiez. Dès le début des études, la Commune a toujours exigé que le nouveau quartier ne génère pas de trafic supplémentaire à la rue du Jura ni sur ses perpendiculaires descendant vers la rue Basse (rue du Crêt aux Moines, ruelle des Renards, rue des Colombaires), en raison des nuisances et des problèmes de sécurité que cela engendrerait. C'est la raison pour laquelle le PA Bellevue-Borné Nau Est impose une barrière physique entre la nouvelle route collectrice et le chemin des Pâquiers, afin de n'autoriser la circulation que pour les services publics ou d'urgence. De plus, afin d'éviter tout report de trafic vers la rue du Jura, il est prévu de réaménager le carrefour entre le centre sportif et le chemin du Borné-Nau et d'interdire de tourner à droite depuis le nouveau quartier.

L'étude mobilité a confirmé que les capacités du réseau et des carrefours étaient largement suffisantes selon les normes VSS suisses en vigueur pour absorber l'augmentation de la circulation induite par le PA Bellevue-Borné Nau Est, estimée entre 8 et 9 % à la rue Basse, mais négligeable sur les autres rues précédemment mentionnées (rue du Jura, rue du Crêt aux Moines, rue des Colombaires).

2.3 La Municipalité est toutefois consciente que la population a une perception négative de la circulation à la rue Basse en raison de l'étroitesse de cette dernière. Le fait que la circulation aura à l'horizon 2030, même avec les effets du PA Bellevue-Borné Nau Est, des charges de trafic largement inférieures par rapport à la situation qui prévalait avant la construction de l'autoroute, n'y change rien. La Municipalité a entendu les inquiétudes formulées par les opposants. C'est la raison pour laquelle elle a étudié diverses mesures à prendre sur les infrastructures. Parmi celles-ci :

- de dissuader le trafic de transit à travers la rue Basse et de faciliter l'emprunt de l'autoroute pour se rendre en direction d'Yverdon-les-Bains.

La Municipalité va également favoriser l'accessibilité multimodale au quartier du PA Bellevue-Borné Nau Est pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle, en améliorant l'offre en transports publics (nouvelle ligne de bus urbaine) et en créant un quartier dépourvu de voitures en son sein, favorisant les modes de mobilité douce. D'autres mesures

sont prévues afin de limiter l'usage de la voiture individuelle, notamment à travers la mise en place d'une nouvelle station Mobility pour l'autopartage et d'une nouvelle station pour le vélopartage, la mise en place d'une application pour le covoiturage, des aménagements pour les vélos électriques, etc.

Enfin, même si le quartier ne devait pas accroître les charges de trafic à la rue du Jura, la Municipalité a chargé un expert indépendant et compétent d'analyser les lacunes en matière de sécurité de cette rue. Suite aux résultats obtenus, elle s'engage à :

- améliorer la situation à la rue du Jura en identifiant les zones à risque pour les piétons et à trouver des solutions de sécurisation en prenant contact avec les riverains concernés;
- procéder à une vérification régulière de l'application des règles liées à la visibilité (élagage des haies).

Enfin, une stratégie de mobilité douce communale visant à intégrer tous les modes de déplacements et sécuriser les cheminements va être lancée début 2025 sur l'ensemble du territoire communal.

D. Nombre de places de stationnement pour les voitures.

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que le nombre de places de stationnement offertes par le PA n'est pas suffisant par rapport aux besoins réels, craignant un report sur les routes avoisinantes; d'autres estiment au contraire que le nombre de places est excessif et que cela entrave les objectifs de report modal.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

2.1 Le nombre de places de stationnement maximum autorisé par le PA correspond aux exigences des dispositions légales applicables, en particulier à celles de l'art. 40a RLATC qui a la teneur suivante :

¹ La réglementation communale fixe le nombre de places de stationnement pour les véhicules à moteur et les deux-roues légers non motorisés dans le respect des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports et en fonction de l'importance et de la destination de la construction.

² A défaut de réglementation communale conforme aux normes en vigueur, celles-ci sont applicables aux véhicules motorisés et aux deux-roues légers non motorisés.

L'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) fait autorité dans le domaine du dimensionnement des besoins en places de parc et a adopté des normes VSS utilisées par toutes les autorités, y compris le Tribunal fédéral. Ainsi, la norme VSS 40 281 (anciennement n° 640 281) « Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme » fixe les règles suivantes :

- Logement : 1 case de stationnement par 100 m² de surface brute de plancher (SBP) ou 1 case de stationnement par appartement + 10% pour les visiteurs.
- Activités professionnelles : Le calcul pour les activités professionnelles dépend du type de localisation (catégorie C en l'occurrence) et du type d'activités.

En l'occurrence, l'application de ces règles sur la base d'un taux de 90% d'habitations et de 10% d'activités (p. 7 ch. 2.2) conduit à un nombre maximal de 435 places prévues par la PA Bellevue-Borné Nau Est pour l'ensemble du site (p.8 ch. 2.4.1). Ce chiffre est contraignant et ne pourra pas être dépassé.

Cette offre en places de parc est suffisante pour répondre à tous les besoins des nouvelles constructions. Dès lors, aucun véhicule lié au site ne devra stationner sur le domaine public en dehors du quartier.

Toutefois, le PA Bellevue-Borné Nau Est ne prévoit pas une réduction du nombre de ces places pour le logement afin d'éviter le risque de report du stationnement en dehors du quartier. Néanmoins, le développement des transports publics, de la mobilité douce et des solutions d'autopartage (ex : Mobility) pourrait conduire à réduire le nombre de places nécessaires lors de la réalisation du quartier. On constate en effet une tendance à la diminution du taux de motorisation dans les nouveaux quartiers de ce type. Le règlement du PA permet expressément d'adapter à la baisse l'offre en stationnement en fonction des besoins constatés lors des réalisations des différentes étapes constructives.

E. Concept d'accessibilité en mobilité douce.

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que le concept d'accessibilité en mobilité douce au quartier n'est pas adéquat, soit en raison des liaisons cyclables ou piétonnes inadaptées avec le bourg, soit en raison d'infrastructures inadaptées au sein du quartier.

2. Réponse de la Municipalité

Ce grief n'est pas fondé.

2.1 La conception du quartier vise à assurer, en son sein, un environnement favorable à la mobilité douce. En effet, le quartier sera dépourvu de circulation automobile à l'interne. En revanche, il sera maillé de liaisons de mobilité douce publiques de taille généreuse (min 3.5 m de largeur prévu par le règlement du PA) et au revêtement adapté, dans un environnement largement ombragé grâce à des plantations pouvant se développer aisément car implantées en pleine terre.

Le règlement du PA Bellevue-Borné Nau Est impose des exigences élevées en termes de places de stationnement pour les vélos, conformément aux normes VSS en vigueur. Plus de 480 places devront ainsi être réalisées, dont les 2/3 à l'intérieur, dans des locaux munis de dispositifs antivol, soit devant ou au rez-de-chaussée des bâtiments, soit dans les sous-sols soit enfin dans le parking végétalisé; le 1/3 à l'extérieur, dans des abris à vélos couverts et munis de dispositifs antivol, situés à proximité des entrées des bâtiments.

Des places destinées aux vélos-cargos seront également mises à disposition selon les normes VSS en vigueur et en coordination avec les associations concernées.

2.2 Les places pour vélos seront par ailleurs équipées pour le chargement sécurisé des batteries des vélos électriques. À ce sujet, on peut répondre à l'inquiétude de certains opposants que la consommation d'énergie des vélos électriques est 10 à 25 fois inférieure à celle d'une voiture électrique pour une même distance parcourue ; le chargement des batteries des vélos est donc parfaitement gérable.

2.3 Enfin, le quartier sera connecté au reste de la localité à travers les domaines publics existants. Plusieurs projets sont en cours d'étude pour améliorer ces connexions, dont les réaménagements routiers entre le chemin du Borné-Nau et la Place du Château et au-delà vers les Tuileries, qui amélioreront la sécurité des piétons et des cyclistes. Une étude a été effectuée sur la sécurité de la Rue du Jura, identifiant des mesures afin d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. De plus, la Municipalité a planifié le lancement d'un plan de mobilité visant à intégrer tous les modes de déplacements et sécuriser les cheminements sur l'ensemble de la localité

F. Concept d'accessibilité pour les transports publics.

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que le tracé ou la position des arrêts de la future ligne de bus urbaine prévue pour desservir le quartier ne sont pas adaptés. Ils estiment en particulier que la circulation d'un bus à travers la rue du Jura poserait des problèmes excessifs en termes de fluidité de trafic et de sécurité.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

Conformément aux objectifs du projet d'agglomération et du plan climat vaudois, la commune veut développer les transports publics à Borné-Nau afin de limiter l'usage des voitures individuelles. Il est ainsi prévu de renforcer l'offre au niveau du quartier. Des contacts ont déjà eu lieu avec Travys pour le développement d'une ligne avec une cadence urbaine.

Certes, la notice de mobilité a émis une hypothèse de tracé indicatif de cette ligne à travers la rue du Jura, afin de positionner les arrêts de manière à capter le plus de clientèle possible. Cependant, le tracé définitif n'est ni défini ni validé à ce stade, les réflexions en étant encore au stade des études préliminaires. L'itinéraire, la cadence et le type de véhicules seront étudiés d'ici à la réalisation du nouveau quartier afin d'identifier les meilleures options à déployer en termes de temps de parcours, de capacité de transport, de viabilité des moyens de transport et de sécurité. Cette réflexion englobera les inquiétudes manifestées par certains opposants concernant la sécurité de la rue du Jura; des réponses adéquates leur seront données.

G. Impacts financiers pour la commune.

1. Griefs des opposants

Des opposants craignent que le projet ait des impacts négatifs sur les finances communales ou que le projet ne soit économiquement profitable qu'aux acteurs privés impliqués dans le projet.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

Ces inquiétudes, bien que compréhensibles, ne reflètent pas l'ensemble des réalités économiques et fiscales associées au projet.

L'arrivée de 680 nouveaux habitants sur le territoire communal, combinée au développement du plan d'affectation de Borné-Nau Est, représente une opportunité significative pour Grandson.

Voici les principaux points à considérer :

Bénéfices financiers directs

- **Valorisation de la parcelle communale n° 2052** : Une promesse de vente à terme conditionnelle a été signée avec les Retraites Populaires pour un prix de vente de dix millions de francs.
- **Impôts sur les droits de mutation et gains immobiliers** : la vente de la parcelle privée n° 1385 aux investisseurs générera des recettes fiscales immédiates.
- **Augmentation des recettes fiscales communales** : L'arrivée de nouveaux résidents accroîtra les impôts sur le revenu et la fortune.
- **Effets sur la péréquation financière cantonale** : L'augmentation de la population repositionnera Grandson dans les mécanismes cantonaux, améliorant l'équilibre entre recettes et dépenses publiques.

Retombées économiques locales

- **Stimulus pour les commerces locaux** : L'épicerie, les boulangeries, les restaurants, et autres commerces de proximité bénéficieront de cette nouvelle clientèle, augmentant ainsi les recettes locales.
- **Encouragement à l'installation de nouveaux commerces ou entreprises** : Ces établissements contribueront également aux recettes fiscales.

Contributions fiscales additionnelles

Les futures habitations et constructions généreront des recettes via différentes taxes communales, notamment :

- Taxe relative au financement de l'équipement communautaire communal
- Taxes de contribution aux infrastructures, comme l'adduction d'eau et l'épuration
- Les taxes relatives aux permis de construire
- Taxes communales sur la consommation d'électricité, les déchets, etc.

Valorisation à long terme de Grandson

L'arrivée de nouveaux habitants renforcera Grandson comme un centre régional dynamique et attractif de l'agglomération yverdonnoise. Cette valorisation contribuera à :

- **Stimuler l'intérêt des entreprises** pour s'implanter dans notre commune, augmentant les recettes fiscales dédiées (impôt sur le bénéfice et le capital).
- **Attirer de nouveaux habitants à l'avenir**, favorisant une croissance maîtrisée entre démographie et économie.

Optimisation des infrastructures existantes

- Ecoles, équipements sportifs et infrastructures publiques, ayant fait l'objet d'investissements importants ces dix dernières années, pourront absorber la nouvelle population sans engendrer de coûts significatifs supplémentaires.
- L'augmentation de la population amortira les coûts fixes et renforcera la rentabilité à long terme des infrastructures.

L'arrivée de 680 nouveaux habitants à Borné-Nau Est représente une opportunité majeure pour Grandson. En diversifiant et en augmentant ses recettes fiscales, la commune pourra :

1. Renforcer sa capacité financière pour investir dans des projets structurants (mobilité, environnement, loisirs).
2. Réduire la pression fiscale sur les ménages actuels grâce à un élargissement de la base fiscale.
3. Contribuer à la prospérité et à la dynamique socio-économique locale.

Cette expansion, bien planifiée et mesurée, consolidera la position de Grandson comme une commune attractive, solidaire et tournée vers l'avenir.

H. Capacité des infrastructures et équipements.

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que les infrastructures communales (déchetterie, réseaux techniques...) et les équipements publics (écoles, accueil de la petite enfance...) ne sont pas dimensionnés pour répondre aux besoins du futur quartier.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

Les infrastructures et équipements communaux prévoient déjà le développement du quartier de Borné-Nau et ont été dimensionnés en conséquence.

Les différentes planifications des organismes intercommunaux ont tous pris en compte les plans d'affectation à venir, que ce soit des thématiques concernant les écoles, l'accueil pré et parascolaire, la distribution d'eau potable ou le réseau d'épuration.

En ce qui concerne les écoles, ce nouveau quartier devrait générer environ 80 nouveaux élèves. En effet, les statistiques fédérale et grandsonnoise concordent et font état d'environ 15% de la population âgée entre 0 et 15 ans, soit globalement 1% par classe d'âge. Les enfants étant scolarisés dès l'âge de 4 ans, des estimations sommaires sont relativement faciles à établir. La construction du complexe scolaire de Borné-Nau, et celle à venir de Champagne devraient permettre de faire face à cette nouvelle demande, d'autant plus que le taux de natalité a tendance à baisser d'année en année en Suisse et dans le reste de l'Europe.

De la même manière, l'on peut relativement facilement estimer les besoins en accueil pré et parascolaire. Pour la première catégorie, il faudra une vingtaine de places supplémentaires, qui devraient voir le jour directement dans le quartier. Les capacités d'accueil parascolaires sont quant à elles aujourd'hui déjà suffisantes et fluctuent par ailleurs fortement.

La commune de Grandson peut également envisager sereinement l'arrivée de ce nouveau quartier par rapport au traitement des eaux usées, la nouvelle STEP d'Yverdon à laquelle la commune est maintenant raccordée aura à terme une capacité de 70'000 équivalents habitants, soit plus du double de la capacité nécessaire pour la seule commune d'Yverdon.

Les prochains investissements dans le réseau d'eau potable, et notamment la construction du nouveau réservoir sur les hauts de Grandson ainsi que l'accès en redondance à deux sources d'eau potable (puits d'Onnens et source de Novalles) permettent également de largement subvenir aux besoins actuels et à venir de la population et des services de défense contre les incendies.

La déchetterie intercommunale, enfin, est quant à elle déjà bien utilisée aujourd'hui. Des réflexions pourraient être menées s'agissant de l'accessibilité au site de la déchetterie, soit par une extension des horaires d'ouverture ou par un accès par carte sans présence de personnel sur place. Ces augmentations de masse salariale ou adaptations d'infrastructures pourraient être financées par les recettes fiscales en lien avec les opérations foncières. En outre, un nouveau point de collecte a été créé sur le site de la voirie tandis qu'un autre verra le jour au nord du quartier, permettant de limiter les passages des nouveaux habitants dans la déchetterie.

I. Impact climatique et environnemental du projet.

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que le quartier aura un impact négatif sur l'environnement, en particulier pour la conservation du sol et l'accueil des oiseaux migrateurs, ainsi que sur le climat local, en raison de son impact sur les brises thermiques.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

2.1 Le PA Bellevue-Borné Nau Est n'est pas soumis à une étude d'impact sur l'environnement par la loi fédérale sur la protection de l'environnement (art. 10a LPE, RS 814.01), du 7 octobre 1983. Toutefois, dans la perspective de poursuivre une démarche exemplaire, il est accompagné d'une notice d'impact sur l'environnement (art. 8 et 8a de l'Ordonnance du Conseil fédéral relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE, RS 814.011), du 19 octobre 1988. Cette notice, établie par le bureau Ecoscan SA, bureau d'ingénieur reconnu en la matière, suit les recommandations de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), édictées dans son « Manuel EIE – Directive de la Confédération sur l'étude de l'impact sur l'environnement – 2009 – l'environnement pratique n°0923 – Berne ». Tous les thèmes du « Manuel EIE » sont traités, à l'exception des thèmes qui ne concernent pas le site. La notice d'impact relève d'abord que **la valeur actuelle du site est faible** en termes de biodiversité et **exclut la présence de biotopes intéressants**. Elle traite ensuite des impacts du PA Bellevue-Borné Naud Est sur l'environnement et émet enfin des recommandations.

2.2 Le PA Bellevue-Borné Nau Est a intégré ces recommandations dans son règlement. Celui-ci limite au maximum les impacts du projet sur le sol et le sous-sol. La localisation des places de stationnement sur deux niveaux, dans un seul ouvrage, réduit les emprises sur la pleine terre, ainsi que les excavations. Dans les périmètres d'implantation des bâtiments, au moins 30% de la surface doit rester en pleine terre. Cette configuration de pleine terre permet la plantation de 32 arbres à développement majeur. L'aire à prédominance végétale (10'480 m²) et la zone de verdure (2'855 m²) doivent être aménagées de manière à tendre vers une haute valeur biologique. Ainsi, un milieu extensif est prévu car il s'avère plus favorable au maintien d'un sol riche et vivant que les pratiques agricoles intensives actuelles qui dégradent le sol. Des jardins potagers communautaires sont prévus.

2.3 La notice d'impact indique que les constructions n'impliqueront pas d'excavations importantes vu que les places de stationnement ne sont pas réalisées en sous-sol. Par conséquent, elles n'impacteront pas les mines de lignite présentes dans le sous-sol, plusieurs mètres sous le niveau du terrain.

2.4 La notice d'impact relève que des populations d'oiseaux migrateurs pourraient être impactées par le projet. Néanmoins, la création de biotopes intéressants, notamment de milieux humides (noues) pour certaines espèces cibles particulièrement menacées en Suisse pourra compenser cet impact.

2.5 Au niveau climatique, le PA Bellevue-Borné Nau Est prévoit la végétalisation des toitures et de nombreuses plantations qui permettront de limiter fortement les îlots de chaleur.

2.6 L'impact du projet sur les brises thermiques ou sur l'écoulement nocturne de l'air froid depuis la pente du Jura vers le bourg n'a pas été évalué.

J. Nuisances du projet sur la population.

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que le quartier générera des nuisances excessives pour la population aux motifs suivants : pollution lumineuse engendrée par le projet, bruit et poussières occasionnés lors des travaux de construction, nuisances sonores des habitants ou réverbération des ondes sonores de l'autoroute sur la butte anti-bruit, pollution atmosphérique induite par le quartier.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

Le PA Bellevue-Borné Nau Est a été développé en prenant en considération les nuisances potentielles qu'il pourrait causer à la population et en adoptant toutes les mesures nécessaires et adéquates pour les minimiser.

2.1 **En ce qui concerne la pollution lumineuse**, le règlement du PA la limite ainsi :

Art. 13.6

¹Une attention particulière sera portée à la limitation de la pollution lumineuse. On privilégiera notamment un éclairage dynamique avec extinction lors des heures creuses de la nuit et l'éclairage des jardins sera limité autant que possible.

²Les 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. Tout dispositif lumineux dirigé vers le ciel est en principe interdit.

2.2 **En ce qui concerne le bruit**, le PA Bellevue-Borné Nau Est prévoit une butte anti-bruit (parking). Elle permet d'atténuer les immissions sonores de l'autoroute de manière significative à l'intérieur du quartier, mais également au niveau des parcelles voisines, ce qu'a démontré l'étude menée par le bureau Ecoscan SA sur l'effet de la butte anti-bruit (parking) sur les parcelles riveraines situées au sud du PA. Effectuée selon les modèles définis par l'OPB et l'OFEV, l'étude démontre que la réalisation de cette butte réduit de manière significative (de -7.5 dB à -15.5 dB) le bruit de l'autoroute touchant les riverains à la rue du Jura et au chemin de Clos Samuel. Elle démontre aussi que la réverbération des ondes sonores sur cette butte n'a pas d'effet significatif sur la perception du bruit au niveau des bâtiments d'habitation situés au nord du PA (augmentation inférieure à 0.5 dB(A) que la jurisprudence du Tribunal fédéral considère comme imperceptible).

2.3 Le bureau Ecoscan a également vérifié si le PA Bellevue-Borné Nau Est respectait les exigences de l'Ordonnance du Conseil fédéral sur la protection contre le bruit (OPB, RS 614.41), du 15 décembre 1986. Il résulte de l'étude que l'impact du nouvel accès au quartier ne génère pas de dépassements des valeurs de planification au niveau des bâtiments concernés (art. 7 OPB). L'impact du trafic généré par le projet (art. 9 OPB) n'entraîne pas de dépassement des valeurs limites d'immission du degré de sensibilité au bruit II et III sur la route de Fiez et le chemin du Borné-Nau, où les effets sur les immissions sont significatifs. Dans la rue Basse, l'étude relève que les valeurs limites sont déjà dépassées, mais que le projet n'engendre pas une augmentation perceptible du bruit, étant inférieure à 1 dB(A).

L'OPB ne prévoit pas de valeurs limites pour les "bruits quotidiens", émis par des activités et des comportements bruyants de la part d'individus en dehors des entreprises ou des installations. Les nuisances occasionnées par ces bruits relèvent du droit privé et la diligence des personnes.

2.4 **En ce qui concerne la pollution atmosphérique**, le PA Bellevue-Borné Nau Est a un impact non négligeable par le trafic qu'il génère. Il respecte néanmoins les exigences imposées par l'Ordonnance du Conseil fédéral sur la protection de l'air (OPair, RS 814.318.142.1), du 1er mars 1986.

2.5 Enfin, bien qu'elles ne concernent pas le PA Bellevue-Borné Nau Est lui-même, **les nuisances occasionnées par le chantier lors de la phase de travaux feront l'objet d'une attention particulière par la Municipalité. Les travaux gênants de terrassement seront limités, étant donné qu'il n'y aura pas de parking sous les bâtiments. Celle-ci imposera que toutes les mesures nécessaires et possibles soient prises afin d'incommoder le moins possible les voisins et la population.** Ainsi et notamment, elle exigera que la poussière soit gardée au sol (arrosage par temps sec) et le bruit limité (horaires de chantier adaptés, pose éventuelle de parois anti-bruit...), que l'accès au chantier emprunte le tracé de la future route collectrice, loin des habitations existantes et qu'une personne référente soit présente sur place quotidiennement pour veiller au bon déroulement des travaux et atteignable pour répondre sans délai aux préoccupations des riverains.

K. Impact du projet sur le paysage et le patrimoine.

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que le quartier aura un impact négatif sur le grand paysage ou le patrimoine (ISOS, label « plus beau village de Suisse », régions archéologiques).

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

2.1 L'art. 5 al. 1 de la loi fédérale sur la protection de la nature (LPN, RS 451) du 1er juillet 1996 prévoit que le Conseil fédéral établit, après avoir pris l'avis des cantons, des inventaires d'objets d'importance nationale. Il a énuméré les sites à protéger dans l'annexe de son ordonnance concernant l'Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (OISOS, RS 451.12), du 13 novembre 2019. **Le PA Bellevue-Borné Nau Est est situé en dehors des périmètres et des espaces environnants protégés par ISOS.**

2.2 **Invisible depuis le centre historique de Grandon, ce quartier orienté vers le Jura n'a aucun impact négatif sur lui, ni sur la qualité de la vieille ville.** En raison de la topographie, rien ne permet de présager que la réalisation du PA Bellevue-Borné Nau Est puisse avoir un impact négatif sur l'attrait touristique de Grandson ou sur le maintien du label « plus beau village de Suisse ». Les services cantonaux compétents n'ont émis aucune réserve à cet égard. Ils avaient d'ailleurs déjà été intégrés très en amont dans l'organisation des mandats d'étude parallèles (MEP) pour définir un concept de butte paysagère (parking anti-bruit) permettant d'optimiser l'intégration du quartier dans le grand paysage depuis l'amont, puis dans le choix du bureau retenu. Le PA a repris ce concept.

2.3 **La protection du patrimoine archéologique est assurée par la loi cantonale sur la protection du patrimoine culturel immobilier (LPrPCI, RS/VD 451.16) du 30 novembre 2021. Si nécessaire, le département en charge de la protection du patrimoine culturel immobilier peut prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger le patrimoine culturel immobilier menacé (art. 9 LPrPCI). Des fouilles pourraient être effectuées. Toutefois, comme le projet ne prévoit pas de travaux de terrassement conséquents, son éventuel impact sur ce patrimoine souterrain devrait, sauf surprise, être limité.**

L. Relation au bâti existant et vues sur le Jura.

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que les bâtiments projetés sont trop hauts ou trop proches des parcelles voisines et qu'ils limiteront excessivement les vues et le dégagement sur le Jura. Certains estiment en outre que des gabarits auraient dû être posés pendant l'enquête publique afin de mieux percevoir l'impact paysager du projet.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

2.1 Le PA Bellevue-Borné Nau Est a mis un soin particulier pour assurer une bonne intégration des futurs bâtiments avec les bâtiments existants. Il a prévu des bâtiments moins hauts au sud de la parcelle, d'une hauteur comparable aux constructions existantes. De plus, il a prévu une zone tampon non constructible (distance à la limite) de 10m au minimum dans la continuité des habitations voisines, bien supérieure à celle que le PGA actuel exige dans la zone villas (6 m).

2.2 Le règlement du PA Bellevue-Borné Nau Est n'impose pas un projet d'architecture. Il laisse une marge de manœuvre suffisante aux constructeurs pour proposer les solutions d'intégration qu'ils estiment les meilleures, tout en imposant un cadre adéquat.

2.3 Les questions de hauteur d'une construction et de vue concernent le projet de construction. Il semble prématuré de préjuger de tout projet de construction avant l'adoption du PA. S'ils s'estiment lésés, les voisins pourront faire opposition au dit projet lorsqu'il sera mis à l'enquête publique.

Toute nouvelle construction peut limiter voire supprimer la vue dont bénéficient certains voisins. Avec les densités imposées par le plan directeur cantonal, les nouvelles constructions auront un impact sur les vues en direction du Jura. Bien que la vue ne constitue pas un droit juridique, l'expérience enseigne que les constructeurs veillent en principe à prendre en considération les intérêts des voisins et à trouver avec eux un compromis raisonnable pour limiter les impacts. Les constructeurs se sont d'ores et déjà engagés à discuter avec les voisins lors de l'établissement des plans et avant le dépôt de la demande de permis de construire.

2.4 En l'absence de projet de construction, il n'est pas possible de représenter dans l'espace à l'aide de gabarits des bâtiments qui n'existent pas. Les gabarits sont toujours liés à des projets de construction concrets. La représentation des périmètres d'implantation des constructions avec des gabarits n'est pas pertinente, puisque ces derniers ne sont pas représentatifs de la position et/ou du volume exacts des bâtiments.

M. Vie sociale dans le quartier et impact sur la qualité de vie du bourg.

1. Griefs des opposants

Certains opposants estiment que la part d'activités génératrices de vie sociale dans le quartier est insuffisante et craignent que ce quartier devienne une cité-dortoir, voire un ghetto. D'autres estiment au contraire que les activités du PA seront en concurrence avec les commerces du bourg et qu'elles conduiront à une perte de qualité de vie dans le centre.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

2.1 L'article 2.4 du règlement du PA Bellevue-Borné Nau Est impose qu'entre 5% et 10% des surfaces de plancher soient dévolues à des activités de services (par exemple agence de voyage, médecin, dentiste, coiffeur, etc.), à des activités de type café-restaurant et culturelles, ou à des équipements collectifs à vocation sociale, médico-sociale, formative et culturelle (par ex. crèche-garderie, accueil parascolaire, bibliothèque, etc.).

Le règlement précise en outre que les surfaces situées **au rez-de-chaussée des bâtiments**, en contact direct avec le domaine public et les places publiques, doivent être destinées dans leur majorité à des activités tertiaires et artisanales, dans la mesure du possible génératrices de vie sociale.

Ces activités visent à animer le quartier, pensé et voulu comme un lieu de vie et pas seulement comme un lieu de résidence. Le PA veut précisément éviter la création d'un quartier monofonctionnel, de type cité-dortoir.

Le pourcentage d'activités et de commerces, dont la surface de vente est limitée à 1'500 m² dans l'ensemble du PA Bellevue-Borné Nau Est, résulte d'un compromis entre la volonté, d'une part, de créer un quartier vivant et celle, d'autre part, de faire que ces activités ne génèrent pas un trafic excessif et n'entrent pas en concurrence avec les commerces du bourg.

2.2 Bien loin de mettre en péril les commerces du centre, ce compromis permet de penser que l'arrivée de nouveaux habitants aura un effet positif sur la vitalité de Grandson, apportant une nouvelle clientèle et un nouveau dynamisme. L'étude menée en 2021 sur la fréquentation de rues commerçantes dans six villes moyennes de Suisse romande (HEIG-VD, Mobilité piétonne Suisse, Fischer et Montavon + Associés) appuie ces propos. Elle a notamment démontré qu'en moyenne les trois quarts des personnes interrogées habitent ou travaillent dans la commune même. L'arrivée de nouveaux habitants devrait donc accroître la fréquentation du bourg et de ses commerces, ce qui s'avérera favorable à leur viabilité économique.

Le maintien du rôle de centre régional de Grandson est d'ailleurs un objectif du PDCn, du PDR du Nord Vaudois et du projet d'AggloY. La mesure B11 du PDCn définit ainsi que l'objectif vise à renforcer la vitalité des centres sur l'ensemble du territoire cantonal en créant des noyaux dynamiques disposant de services et d'équipements de niveau régional ou suprarégional attractifs et d'un bassin de clientèle de proximité suffisant. Pour cette raison, la localisation des nouvelles zones à bâtir y est encouragée, ainsi qu'une densité adaptée à un centre. Le développement du PA Bellevue-Borné Nau Est s'inscrit pleinement dans cette stratégie.

N. Impact sur la valeur des parcelles avoisinantes.

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que la valeur de leurs biens immobiliers sera impactée négativement par ce quartier.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

2.1 L'établissement d'un PA sur ces terrains est prévu depuis 2012 par le PDCom et n'est donc pas une surprise ni pour les propriétaires voisins, ni pour les habitants de Grandson.

2.2 L'incidence financière d'une planification sur les parcelles voisines n'est pas un critère de planification et aucune étude détaillée sur les effets éventuels du PA n'a par conséquent été effectuée.

2.3 S'il est difficile d'évaluer les effets positifs du quartier (nouveaux services, quartier de qualité, réduction du bruit autoroutier, augmentation des cadences du bus...) les données font état d'une augmentation régulière des prix des objets immobiliers. De plus, la réduction significative du bruit autoroutier sur les parcelles au sud du PA (estimée entre - 7.5 dB et -15.5 dB sur la première bande) est un critère apprécié par les banques et aura impact favorable sur la valeur du terrain.

O. Remaniement parcellaire lié au projet.

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que la décadastration partielle de la parcelle n° 1385 au bénéfice du DP 10 (chemin des Pâquiers) n'est pas justifiée.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

La décadastration partielle de la parcelle n°1385 permet d'obtenir une géométrie du DP 10 plus régulière, permettant d'aménager la rue de manière plus rationnelle (éventuel arrêt de bus, trottoir) au droit du futur quartier. Elle profite à la commune, puisque les terrains concernés deviennent propriété communale.

Il convient de préciser que la Municipalité n'a aucune intention d'élargir le chemin des Pâquiers au sud de cette cession et qu'aucune décadastration des parcelles n°1229 et 1791 n'est envisagée dans le futur. L'élargissement du DP 10 obtenu par cette décadastration n'est donc pas l'ébauche d'un futur élargissement du chemin des Pâquiers.

P. Prise en compte de la démarche participative.

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que trop de réponses apportées lors de la démarche participative ont été reportées au stade du permis de construire au lieu d'être intégrées au PA.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

2.1. La démarche participative visait à prendre connaissance des souhaits et des suggestions de la population, des riverains, des associations et des commissions en amont de l'enquête publique, afin d'intégrer les éléments pouvant l'être directement dans le PA.

Cette consultation a permis de compléter le PA Bellevue-Bornée Nau Est sur de nombreux points, notamment :

- en fixant un pourcentage de LUP sur l'ensemble du périmètre du PA, plutôt que sur la seule partie publique;
- en obligeant la pose de panneaux photovoltaïques sur le toit du parking et en définissant un objectif de production d'électricité solaire d'au minimum de 20 W/m² de surface de référence énergétique;
- en imposant la fermeture physique entre le chemin des Pâquiers et la nouvelle route collectrice et en prévoyant une place de rebroussement sur cette dernière;
- en interdisant l'usage de pesticides et d'engrais chimiques dans les jardins potagers ou dans le périmètre du plan d'affectation;
- en permettant de réduire le nombre de places de stationnement par rapport aux besoins définis par les normes VSS si le projet favorise une mobilité durable (p. ex. autopartage, mutualisation de places, projets « sans voiture », etc.);
- en imposant d'équiper le parking de bornes de recharge pour les véhicules électriques; en obligeant la pose de dispositifs antivol dans les parkings vélos intérieurs;
- en imposant la création de places destinées aux vélos-cargos en coordination avec les associations concernées.

2.2 Certaines demandes n'ont en revanche pas pu être intégrées, car elles n'étaient pas du ressort d'un plan d'affectation mais du droit de la construction. Cela n'a pas empêché la Municipalité et les constructeurs d'en prendre bonne note pour la phase de conception des projets d'architecture. Elles ont été relatées dans le rapport de synthèse de la démarche participative. Lors de l'enquête publiques des projets de construction, les voisins pourront les rappeler dans leurs éventuelles remarques ou oppositions.

Q. Exposition du quartier à la pollution liée à l'autoroute.

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que les futures habitations seront trop exposées aux émissions de particules fines générées par l'autoroute.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

2.1 La loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01), du 7 octobre 1983 régit cette question d'ordre très général, qui ne concerne pas seulement la PA Bellevue-Borné Nau Est. L'art. 13 al. 1 prévoit que le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des valeurs limites d'immissions applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes. Le Tribunal fédéral a été appelé à se prononcer. **Il n'existe à ce jour aucune interdiction légale de construire aux abords d'une autoroute, mais une obligation de prendre des mesures constructives.** Il suffit de circuler sur une autoroute pour le constater.

2.2 Dans le cadre d'un territoire aussi exigu que la Suisse, l'objectif de développement vers l'intérieur impose de construire à proximité de centres, ce qui conduit souvent à créer de l'habitation à proximité des axes de circulation (routes ou voies de chemin de fer), qui sont source de particules fines. À cet égard, l'électrification progressive des véhicules entraîne une réduction des émissions. D'après les études effectuées par l'ADEME (Emissions des Véhicules routiers - Les particules hors échappement, 2022), environ 40 % des émissions de poussières fines proviennent exclusivement de l'échappement (le solde provenant du freinage et des pneus) et devraient donc être évitées à terme. La butte anti-bruit permettra de contribuer à freiner la diffusion des particules fines au sein du quartier.

R. Périmètre du PA.

1. Griefs des opposants

Des opposants estiment que la parcelle n° 1383, dont le développement était prévu en première étape dans l'ancien PA « Bellevue – Borné Nau », aurait dû être intégrée au périmètre du PA.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

2.1 Le PA « Bellevue-Borné Nau » prévoyait initialement un périmètre comprenant les parcelles n° 2052, 1383, 1385, 1902 ainsi que les DP 10 et 11, qui serait développé en deux étapes. La première intégrait les parcelles n° 2052, 1385 et la parcelle n° 1383 (hors cessions prévues depuis la parcelle n° 1902), permettant d'accueillir 712 habitants et emplois ; la seconde la parcelle n° 1902 d'origine, permettant d'accueillir 701 habitants et emplois supplémentaires.

2.2. Suite à l'entrée en vigueur de la révision de la LAT le 1er mai 2014 et de la 4e adaptation du PDCn en septembre 2018, qui a introduit des taux de croissance limités pour les agglomérations, le Canton a exigé une priorisation des projets sur l'ensemble de l'agglomération Yverdonnoise; il a octroyé un quota de développement de 680 habitants à ce périmètre. Au vu des densités minimales fixées par la mesure A11 du PDCn (IUS minimum de 0.625 dans les centres), il n'était plus possible de maintenir dans le PA tout le périmètre initialement prévu, car la densité aurait été largement inférieure à un IUS de 0.625.

Par conséquent, la Municipalité a décidé, avec l'accord du Canton, de réduire le périmètre du plan d'affectation aux parcelles situées à l'est du chemin des Pâquiers, sur une portion cohérente et compacte de terrains. Cette révision est dès lors devenue le PA Bellevue-Borné Nau Est.

2.3 Cela ne signifie pas que l'affectation de la parcelle n° 1383 en zone à bâtir soit définitivement exclue. La Municipalité a décidé de procéder à son affectation à travers le nouveau plan d'affectation communal (PACom), en cours d'examen préalable.

S. Représentation du chemin privé de la parcelle 1383

1. Griefs des opposants

Des opposants craignent que la représentation du chemin privé sur le plan du PA induise en erreur les adeptes de la mobilité douce.

2. Réponse de la Municipalité

Ces griefs ne sont pas fondés.

L'art 15 RLAT prévoit que les plans d'affectation communaux sont établis conformément au plan cadastral mis à jour et authentifié par un ingénieur géomètre breveté. Ce dernier mentionne les chemins privés cadastrés, notamment le chemin longeant la ferme de Bellevue.

Ce chemin se situe en dehors du périmètre du PA. Il n'est pas prévu qu'il soit emprunté par les habitants du futur quartier et en l'absence de servitude de passage public, les cycles et les piétons ne sont pas autorisés. Une signalisation pourrait être mise en place le cas échéant pour informer les personnes du statut privé de ce chemin.

5 Conclusions

Après plus de 13 ans de procédure, la Municipalité se réjouit de pouvoir présenter ce préavis au conseil communal. Celui-ci vise à concrétiser une planification ambitieuse de logements du projet d'agglomération (Aggloy). Ce projet permettra de développer un quartier d'habitation mixte de grande qualité. Grâce à une offre diversifiée de types de logements et à l'intégration d'activités de service, ce quartier répondra aux besoins variés des familles, des jeunes et des seniors, leur permettant ainsi de s'établir durablement à Grandson. La Municipalité vous propose donc de valider les conclusions suivantes :

LE CONSEIL COMMUNAL DE GRANDSON

vu le préavis no 682 relatif au Plan d'affectation « Bellevue-Borné Nau Est »;
entendu le rapport de la Commission d'urbanisme chargée d'étudier cet objet;
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour;

décide :

- Article 1 : **d'adopter** les réponses aux oppositions formulées par la Municipalité et de lever les oppositions maintenues.
- Article 2 : **d'adopter** le plan d'affectation « Bellevue - Borné Nau Est ».
- Article 3 : **d'adopter** les emprises et rétrocessions de terrain – décadastration de parcelles privées pour passage au domaine public et cadastration du domaine public pour passage aux parcelles privées.
- Article 4 : **d'adopter** les servitudes d'usage de place publique et de passage public à pied, à cycles et tous véhicules en faveur de la commune de Grandson et à charge des parcelles n°1385 et 2052

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 14 avril 2025.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic Le Secrétaire

Antonio Vialatte Eric Beauverd



- Annexes : - plan
- règlement
- rapport 47 OAT
- notice d'impact sur l'environnement
- notice mobilité
- plan enquête foncier
- Plan enquête servitudes
- courriers opposants