

Objet :	Plan d'affectation « Bellevue – Borné-Nau Est »		
Date et heures des séances :	Lundi 10 février 2025 Mardi 25 mars 2025 Lundi 12 mai 2025 Lundi 26 mai 2025	Début : 20h00 Début : 19h30 Début : 19h45 Début : 20h45	Fin : 22h05 Fin : 22h10 Fin : 23h00 Fin : 21h45
Lieu des séances :	Hôtel de Ville Salle des Quais (uniquement le 26.05.2025)		
Président / Rapporteur :	M. Sébastien Deriaz		
Membres de la Commission présents :	Mmes Delani Décoppet et Emmanuelle Payot et MM. Sébastien Deriaz, Michel Emmel, Yvan Pantet, Benjamin Payot, Vincent Terrettaz (suppléant le 10.02.2025)		
Membre de la Commission absent :	M. Nicolas Jaquier (excusé le 10.02.2025 ; absent les 25.03.2025, 12.05.2025 et 26.05.2025)		
Représentants de la Municipalité :	MM. Antonio Vialatte, Syndic et Olivier Reymond, Municipal (10.02.2025 et 25.03.2025)		

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers,

La Commission permanente d'urbanisme (ci-après la Commission) s'est réunie une première fois le 10 février 2025 pour traiter du préavis mentionné en titre. Durant cette première séance, la Municipalité et M. Castro étaient accompagnés de M. Samuel Pelli du bureau Plarel SA afin de pouvoir répondre à nos multiples interrogations. La Commission s'est réunie une seconde fois le 25 mars 2025 pour terminer de traiter le préavis, en particulier les réponses oppositions, en présence de MM. Vialatte, Reymond et Castro. Elle s'est ensuite réunie une troisième fois le 12 mai 2025 sans présence municipale afin de délibérer sur l'ensemble du plan d'affectation, des éléments apportés par la Municipalité, de la levée des 43 oppositions maintenues après séance de conciliation, ainsi que pour se prononcer sur les conclusions du préavis. Le 26 mai, à la suite d'une séance de présentation du futur PACom, la Commission a convenu de valider les conclusions du rapport à l'unanimité des membres présent-e-s.

Ces quatre séances ont été rendues nécessaires par le volume d'informations à traiter – plus de 330 pages – et par les questions et interrogations de la Commission.

Le préavis a fait l'objet de corrections mineures portant sur un numéro de parcelle dans les conclusions du préavis (n°1385 et non 1383) ainsi que trois oppositions pour lesquelles les liens avec les thèmes ont été complétés.

Préambule

Sur demande de la Commission, la Municipalité a présenté les modifications effectuées sur le projet d'origine et faisant suite à la consultation de la Commission et la consultation publique. La Municipalité souligne avoir pris en considération l'ensemble des remarques formulées et y a donné suite en modifiant plusieurs articles du règlement du PA avant sa mise à l'enquête. La Commission a apprécié l'esprit d'ouverture et la transparence dont la Municipalité et ses partenaires ont fait preuve. Le détail de ces modifications figure en annexe à ce rapport.

La Commission tient à remercier la Municipalité pour le travail de synthèse effectué en amont dans le préavis qui nous a été transmis. Les quarante-trois oppositions maintenues ont ainsi pu être traitées de façon efficace selon la ou les thématique(s) abordées par celles-ci. Afin de simplifier la compréhension des éléments apportés lors des séances de la CPU, le rapport suit ces mêmes thématiques. Elles permettent d'aborder de façon structurée l'ensemble des discussions qui ont eu lieu.

Elle remercie également la Municipalité pour les documents apportés en complément et en toute transparence.

Plan d'affectation Bellevue – Borné-Nau Est

Les documents d'enquête sont constitués d'un règlement et d'un plan, de rapports d'études (rapport d'aménagement 47 OAT contenant les retours de l'examen préliminaire et de l'examen préalable par le Canton, notice d'impact sur l'environnement contenant un projet de charte pour les aménagements extérieurs, étude circulations et stationnement), d'un plan des cadastrations et des décadastrations, ainsi que d'un plan des servitudes à inscrire au registre foncier.

Rapport d'aménagement 47 OAT et examens par le Canton

La Commission relève que les références mentionnées pour le périmètre n°2 ne sont pas représentatives des constructions existantes à proximité du PA : dans le premier cas, rue du Jura 19, il s'agit d'un bâtiment mal intégré au secteur, dont la vocation est industrielle, et qui n'est construit que sur un seul niveau ; tandis que pour le second cas, rue Othon 2, il s'agit de petits immeubles contigus avec des décrochements tous les 10 mètres environ, tandis que le dernier étage est mansardé. Le rapport précise que le règlement prévoit une limite de longueur de 50 mètres pour les façades du périmètre d'implantation des constructions n°2. Cette limite se base sur le bâtiment de la rue du Jura 19 (ancienne usine Mermod) et des immeubles situés à la rue Othon 2. Le rapport mentionne par ailleurs que les façades devraient être animées et s'inspirer des rues de villages.

En dehors du périmètre n°2, les façades de plus de 35 mètres de longueur devront être fractionnées soit par des décrochements en plan d'au moins 2 mètres, soit par un traitement architectural différencié (matériaux, ordonnancement des ouvertures...). La Municipalité peut toutefois déroger dans des cas subjectifs : cas échéant, seules les césures sont obligatoires, tous les 150 mètres environ selon plan, et ceci sans obligation de décrochement ou de traitement différencié. A ce sujet, la Municipalité indique qu'elle ne souhaite pas que de tels bâtiments soient construits et qu'elle a une marge d'appréciation esthétique lui permettant de ne pas autoriser certaines constructions même sans s'appuyer sur une disposition réglementaire.

La Commission souligne que le règlement ne reprend pas les éléments de référence de la Vieille Ville et que les constructions autorisées pourraient avoir peu de rapport avec les gabarits existants à proximité : le bâtiment « Les Pontons » construits il y a plusieurs années serait plus représentatif de la typologie des bâtiments prévus, mais présente une toiture à pan et sa façade Nord ne mesure « que » 35 mètres de long environ. La Commission est d'avis qu'une limite de 50 mètres pour la longueur maximale de chaque façade sur l'ensemble du PA serait plus appropriée.

Examen préalable du Canton

A propos de l'impact paysager, il est utile de préciser que les césures obligatoires tous les 150 mètres environ ne concernent pas la butte-parking, ceci afin qu'elle conserve son efficacité contre le bruit.

L'impact paysager depuis le lac et en face de Grandson est difficile à évaluer à ce stade. Selon les principes du PA, l'impact visuel devrait être relativement faible depuis le lac ou la région faisant face à Grandson de l'autre côté du lac. Les bâtiments les plus hauts seront en effet construits dans le secteur le plus bas, au Nord des parcelles, donc peu voire pas visibles. Depuis le Jura, le quartier sera toutefois bien visible, au même titre que le site scolaire actuel, avec parfois un ou deux étages supplémentaires par rapport aux constructions existantes. L'impact concret ne pourra toutefois être mesuré que lors des mises à l'enquête de projets, et non sur la base de périmètre d'implantations et de gabarits maximums.

La Commission précise également que la « substance historique à conserver » mentionnée dans l'examen préalable du Canton concerne le Chemin des Pâquiers et ses murs, et non le chemin représenté en traitillé au Sud du PA : il s'agit d'un cheminement existant.

Notice d'impact sur l'environnement

La notice mentionne un préavis des services cantonaux daté du 15 novembre 2018 qui ne fait pas partie du dossier d'enquête. La Municipalité précise que ce document est un préavis caduc portant sur l'ancien périmètre tel qu'il était défini à l'époque et ne concerne donc pas la présente enquête.

Concernant le concept nature, plutôt que de préciser que les gazons fleuris ne devront pas être « coupés ras », la Commission invite la Municipalité à préciser que l'entretien des surfaces doit être conforme aux recommandations du Canton en la matière. Elle invite également à ajouter comme espèce cible l'hirondelle de fenêtre, l'hirondelle rustique et la salamandre tachetée, des espèces présentes à proximité du périmètre du PA et qui ne sont pourtant pas mentionnées dans le concept. La Commission relève également quelques fautes d'orthographe qu'une relecture attentive permettra de corriger.

A propos du suivi environnemental de chantier et du contrôle des mesures environnementales pendant la phase d'exploitation des bâtiments et de leurs extérieurs, la Municipalité indique que ces deux éléments ne sont pas obligatoires. Ils seront en tous les cas à charge du maître d'ouvrage, et pourront être inscrits, cas échéant, comme charge au permis de construire.

Étude circulations et stationnement

L'étude affirme que depuis le PA Bellevue – Borné-Nau Est, « les liaisons piétonnes avec Grandson et notamment son centre et la gare CFF sont actuellement bonnes, nombreuses et sécurisées ». La Commission ne partage pas ce constat pour les raisons suivantes :

- Le passage à pied via le Collège du Jura n'est pas valable durant la journée et pendant les périodes scolaires.
- La Liaison vélo à travers Borné-Nau n'en est pas une car la circulation est entravée par une double barrière en quinconce et possible qu'en dehors des heures et périodes scolaires.
- Il n'existe actuellement aucun aménagement continu pour les piétons sur l'axe Rue du Jura – Crêt-aux-Moines – Grandsonnet ; ni sur l'axe Chemin de Borné-Nau – Rue des Colombaires.

La Commission souligne également que le passage à pied par les Colombaires 21-23 et le chemin de la Poteylaz n'apparaissent pas dans cette étude.

La Municipalité précise qu'un projet de réaménagement de la cour du Jura vise également à permettre un flux de piétons durant les heures et périodes scolaires sur le pourtour du site. Concernant les liaisons par les Colombaires et via le Crêt-aux-Moines et le chemin du Grandsonnet, elle indique qu'une étude de mobilité douce a été lancée à l'échelle du territoire afin de déterminer les mesures à mettre en place.

Concernant la circulation du bus qui pourrait s'avérer difficile, entre la Rue du Jura et le chemin des Pâquiers, la Municipalité indique que ni le trajet ni le type de véhicule ne sont connus aujourd'hui. La Commission souligne que l'intention de créer une ligne avec une fréquence de passage élevée pourrait rapidement créer des tensions et augmenter les risques pour les autres usagers de la route.

L'étude d'opportunité présentée en complément à l'étude circulation et stationnement n'a pas aidé la Commission à se faire une vision claire, ni au départ, ni à terme, concernant la desserte du quartier par les transports publics. Une vision claire et un déploiement planifié par étape eut été bienvenu afin de lever de multiples craintes, voire oppositions. La Commission souhaite vivement qu'une offre soit à disposition dès l'arrivée de premiers habitants ou que son déploiement soit planifié dans le détail dès ce moment afin de pouvoir orienter correctement les choix de mobilité.

L'étude précise qu'un facteur de 0.65 (-35%) a été appliqué aux besoins en places de stationnement liées aux activités. La réduction peut se situer entre 50 et 80% des besoins bruts selon la norme VSS dans un secteur de desserte de qualité D. La Municipalité indique à ce propos que le rapport tient compte d'une desserte du quartier par 1 à 4 bus chaque heure qui n'existe pas aujourd'hui. Actuellement, le secteur

dispose d'un niveau de desserte faible (niveau D) voire d'une desserte marginale ou inexistante (aucun niveau).

La Municipalité précise qu'elle peut admettre un nombre de place inférieur à ce que prévoit la norme VSS si le constructeur met en place des mesures pour limiter les besoins, c'est-à-dire qu'elle veillera à ne pas imposer un nombre de places de stationnement trop important par rapport au besoin réel. Il en va de même pour le nombre de places vélo qui pourront être complétées si le besoin est avéré.

Concernant les places pré-équipées pour la recharge, la Commission invite la Municipalité à s'assurer que les locataires des places pourront installer leur propre borne de recharge, ou que des bornes seront installées sur simple demande des locataires.

Emprises, décadastrations et cadastrations

La Commission ne voit pas la plus-value de supprimer le tronçon supérieur du DP 11 qui traverse le PA pour le remplacer par une servitude de passage à travers le futur quartier. Son élargissement le long des parcelles 2006 et 1386 ne semble pas non plus présenter de plus-value, ce d'autant qu'il est ensuite « étranglé » par le DP 188 d'une largeur inférieure. L'agrandissement du DP10, à l'Ouest du PA, ne présente pas de plus-value non plus.

Servitudes

Les servitudes instaurées permettront la circulation des véhicules de secours, des services publics et l'accès au parking (en rouge), ainsi que l'accès aux entrées d'immeubles pour les déménagements et l'entretien (en bleu).

L'inscription d'une servitude entre le DP 188 et la route de desserte ne semble pas présenter de plus-value par rapport au maintien d'un domaine public.

Traitement des oppositions

Les oppositions portant souvent sur plusieurs éléments du dossier d'enquête, ceux-ci ont été regroupés par thématique. La Municipalité a ensuite développé ses réponses à chacune de ces thématiques. Afin de s'assurer d'avoir répondu à tous les points d'oppositions soulevés par chaque opposant-e-s, l'ensemble des réponses sera transmis systématiquement.

La Commission est invitée dans un premier temps à se prononcer sur chaque réponse selon les 19 thématiques qui suivent. La Commission suggère que le Conseil suive le même processus en ouvrant la discussion sur chacune de ces thématiques.

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

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 21 oppositions.

La Commission rappelle que, dans le Plan d'agglomération de 4^e génération (AggloY), le périmètre compact en vigueur n'inclut pas la zone du PA Borné-Nau Est, comme souligné par certain-e-s opposant-e-s. Le périmètre du PA Borné-Nau Est figure toutefois dans le PDCom de 2012 et fait également partie des mesures inscrites dans le PA de 5^e génération mis en consultation en ce début d'année (mesure 13).

La Commission relève toutefois que la mise en œuvre de ces planifications n'est pas contraignante : de nombreuses mesures qu'ils comprennent sont souvent reportées ou ne sont simplement pas mises en œuvre voire abandonnées.

La Commission relève également que la localisation des futurs logements reste éloignée des arrêts de transports publics disposant déjà d'une desserte de qualité élevée et crée un nouveau besoin auquel il faudra répondre. D'autres PA, projetés ou entrés en vigueur, présentent une localisation plus proche des axes de transports publics bien desservis, en particulier ceux du Bas Grandsonnet et de Fiez-Pittet.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande néanmoins au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

B. Dimensionnement du projet et densité bâtie

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 18 oppositions.

La Municipalité indique que la densité ne pourra pas être inférieure à ce qui est prévu. Cette densité est celle qui permet le développement du PA sur des surfaces d'assolement (SDA).

Par rapport au nombre d'habitant-e-s total attendus une fois l'ensemble des bâtiments construits, une commune de 4000 habitants ne semble pas démesurée aux yeux de la Municipalité, en indiquant que notre commune a connu une croissance similaire sur les 15 ans écoulés. Cette information est toutefois imprécise : notre commune comptait 2759 habitants en l'an 2000 et 3'386 habitants 25 ans plus tard, au 31 décembre 2023 (+ 627), soit +23% en 24 ans et non 15 ans. En comptant le PA de Borné-Nau Est, à quoi s'ajoutera le PQ Bellerive, le PA Bas Grandsonnet (+ 280), ainsi que le PQ Château qui pourrait venir s'y ajouter, on peut attendre une augmentation de la population nettement supérieure à 30%, et ceci en l'espace d'une douzaine d'année. De plus, la révision du PACom vise à accélérer la densification dite « douce », à savoir l'agrandissement ou encore la démolition-reconstruction de villas individuelles pour de petits immeubles composés de plusieurs logements.

La Commission s'interroge sur la densité retenue pour un secteur peu desservi par les transports publics et aux limites de l'agglomération. La Municipalité indique que, selon la loi, la densité aurait pu être supérieure. Elle conçoit toutefois que la dimension du PA dans son ensemble puisse inquiéter. Elle rappelle toutefois que sa taille a déjà été revue et divisée par deux en scindant le PA d'origine, et que la Direction générale du territoire et du logement (DGTL) a déjà confirmé la légalité du quartier.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

C. Génération de trafic et impacts sur le réseau routier

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 35 oppositions, ce qui en fait le plus gros objet d'oppositions.

Concernant la circulation provenant du futur quartier vers le chemin des Pâquiers, l'article 6.1 du règlement précise qu'aucun trafic de transit ne pourra passer par le chemin des Pâquiers, à l'exception des transports publics, des véhicules de services ou d'urgence. Cette mesure répond en partie aux inquiétudes de nombreux opposants.

La Municipalité a rappelé lors de la séance du 10 février 2025 que le préavis pour la réfection de la traversée des Tuileries serait transmis en mai. Elle espère ainsi pouvoir réaliser les travaux dès 2026, en trois étapes, jusqu'en 2029. Ces travaux seront suivis de la réfection de la route cantonale entre les deux localités, puis de la Rue de Neuchâtel à l'horizon 2030. Même en cas d'arrivée rapide d'habitants, la Municipalité, tout comme la Commission, espère que le trafic se dirigera naturellement sur l'autoroute, au moins pour les 5 à 10 années à venir.

La Commission salue la volonté municipale clairement affirmée de dissuader le trafic à travers les localités de Grandson et des Tuileries. Elle relève toutefois qu'il s'agit d'un objectif et non de mesures concrètes. Celui-ci doit être concrétisé par des mesures claires, ayant fait l'objet d'autorisations, et dont l'efficacité est reconnue. Si certains projets sont en cours de développement ou devraient prochainement entrer dans une phase de réalisation, certains font l'objet de simples réflexions et ne seront pas concrétisés lors de l'arrivée des habitant-e-s à Bellevue – Borné-Nau Est.

Le trafic généré par le PA devrait correspondre à une augmentation de 8 à 9% du trafic, selon les projections. La Commission relève toutefois que la situation dans la rue Basse est déjà loin d'être satisfaisante, aussi bien en termes de sécurité que du bruit, mais également en termes d'image pour l'un des plus beaux villages de Suisse. Elle relève également que, si les futur-e-s habitant-e-s bénéficieront d'un quartier sans voiture, la population résidant actuellement à Grandson subira, elle, l'augmentation du trafic automobile.

La Commission est convaincue que les aménagements annoncés dans sa réponse devraient permettre de limiter fortement l'attractivité de l'itinéraire à travers Grandson et les Tuileries en direction d'Yverdon, à condition que ceux-ci soient effectivement réalisés selon cette planification. La Commission constate toutefois que les délais indiqués par la Municipalité ne sont déjà pas tenus à ce stade. Sans une planification minutieuse des projets d'aménagements routiers, une réalisation coordonnée avec l'arrivée des nouveaux habitants dans le quartier lui paraît donc impossible. Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal de refuser la réponse de la Municipalité.

D. Nombre de places de stationnement pour les voitures

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 5 oppositions.

En principe, aucun véhicule lié au PA ne devra stationner sur le DP en dehors du quartier. La Commission s'interroge toutefois sur la manière de s'assurer que ce principe soit respecté. La Municipalité indique qu'une étude est en cours à l'échelle de l'agglomération afin d'uniformiser les règles de stationnement. Un système de macarons liés à des zones de résidence pourrait être une façon de faire. La solution n'est pas connue à ce jour mais pourrait nécessiter une augmentation des effectifs de la police administrative en tous les cas.

M. Reymond précise que c'est l'offre d'alternatives qui permet d'abandonner sa voiture. Ainsi, dans le cas où des places construites lors d'une étape ne seraient pas toutes utilisées, il serait envisageable de ne pas en construire autant que prévu par la norme VSS et éviter un certain gaspillage d'espace dans des étapes ultérieures. La Commission relève qu'il s'agit là d'une simple hypothèse et qu'aucune incitation n'est prévue dans le PA. Sur la base du règlement, seule la bonne volonté des propriétaires pourrait permettre de réduire le nombre de places prévues. Pourtant, libérer des volumes dans la butte-parking pourrait permettre d'accueillir les équipements de collecte des déchets, des installations électriques, etc., plutôt que de les localiser dans la zone de verdure. La limitation du nombre de places serait également un signal clair pour inciter les futur-e-s habitant-e-s du quartier à utiliser les transports publics et la mobilité douce.

Après discussions, la Commission n'est toutefois pas favorable à appliquer un plafond plus bas au nombre total de places de stationnement qui correspond à une estimation du besoin selon la norme VSS 640 281.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

E. Concept d'accessibilité pour la mobilité douce

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 4 oppositions.

Une étude de mobilité douce a été lancée en ce début d'année afin d'établir une liste de mesures nécessaires à compléter, entre autres, les itinéraires piétons sur le tronçon entre le collège Jura et la rue du Crêt-aux-Moines.

La Commission relève que la densité du stationnement vélo et l'absence de circulation au sein du PA ne garantissent pas l'adoption de la mobilité douce comme mode de déplacement principal vers l'extérieur du quartier. Des mesures d'infrastructures sont essentielles à l'adoption des modes doux, en particulier le réaménagement de l'axe entre la route de Neuchâtel jusqu'à la sortie des Tuileries en direction d'Yverdon-les-Bains pour les vélos, et des itinéraires continus et sûrs pour les piétons en direction de la gare sur l'axe rue du Jura – Crêt-aux-Moines – Grandsonnet. La Commission émet quelques réserves quant à la concrétisation de projets et mesures d'aménagement au plus tard lors de l'arrivée des habitant-e-s du quartier, quand bien même un plan global de mobilité douce a été initié dernièrement.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal d'accepter la réponse de la Municipalité.

F. Concept d'accessibilité pour les transports publics

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 5 oppositions.

La Municipalité indique que le bus n'aura en tous les cas pas de place pour effectuer un demi-tour sur la route de desserte au niveau du chemin des Pâquiers. Plusieurs variantes ont été proposées par l'entreprise Travys et des tests de passage de bus ont été effectués. Une étude plus en détail de la desserte du quartier par un bus n'est pas prévue avant l'approbation du PA. Elle nécessitera un financement supplémentaire qui n'est pas prévu au budget 2025.

Une étude d'opportunité a pu être réalisée en collaboration avec Travys SA et les documents ont été présentés à la Commission. La faisabilité d'une ligne de bus urbaine a ainsi pu être confirmée mais ses contours (type de véhicule, fréquence) ne sont pas arrêtés. La Commission souligne l'importance de pouvoir garantir aux futur-e-s habitant-e-s la création d'une ligne de qualité, garantissant des correspondances avec le trafic régional et à une fréquence similaire à celui-ci, le plus rapidement possible. Sans cela, la Commission est convaincue que les choix de mobilité s'orienteront vers des solutions individuelles peu souhaitables. La Municipalité répète son intention de créer « à terme » une ligne de ce type.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal de refuser la réponse de la Municipalité.

G. Impacts financiers pour la commune

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 3 oppositions.

La Commission estime que certains investissements passés ou à venir le sont en partie en prévision de l'accueil d'une population croissante. La part liée à cette augmentation de capacité ne peut toutefois pas être chiffrée de façon précise.

La Municipalité a toutefois des raisons de penser qu'on aura une forme de renforcement de notre capacité financière, en particulier vis-à-vis de la nouvelle péréquation financière. La plupart des travaux d'infrastructures communales auraient de toute façon dû être réalisés avec un coût qui n'est pas aligné sur la population : la venue d'habitant-e-s supplémentaires devrait donc plutôt permettre d'alléger la charge pour la population actuelle.

La Municipalité souligne également la valorisation de la parcelle 2052 ainsi que les remboursements d'environ 700'000.- pour la première étape de la route de desserte. La Commission reste toutefois perplexe, considérant que ces rentrées financières seront uniques et qu'un montant de 5 millions devra être amorti pour la construction du centre sportif régional de Borné-Nau.

Concernant les charges pour l'administration communale, la Municipalité estime que le personnel actuel est suffisant. Seuls quelques pourcentages supplémentaires seront probablement nécessaires pour assurer l'entretien des voiries et la sécurité publique.

Finalement, même si l'accueil de population supplémentaire devait présenter un coût pour la Commune, la Municipalité souligne qu'il est prévu de prélever une taxe pour le financement des équipements communautaires (préavis 664-25) et dont le calcul devrait inclure, entre autres, le financement de la ligne de bus urbaine. La Commission relève que ce dernier devra impérativement être adopté au plus tard en même temps que le PA Bellevue – Borné-Nau Est et en tout le cas approuvé par le Canton avant le PA.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

H. Capacité des infrastructures communales

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 14 oppositions.

La Fadege a été contactée par la Municipalité et le quartier présente un intérêt pour l'implantation d'une crèche. Elle ne souhaite toutefois pas faire de projection dans le détail tant que le PA ne sera pas validé.

La Municipalité indique toutefois que Commune de Grandson contribue déjà beaucoup aux besoins du réseau d'accueil en comparaison d'autres communes. La vingtaine de places de crèche répondrait toutefois au besoin du nouveau quartier.

Le quartier sera construit par étapes, en partant des limites Est de chaque parcelle. Cet élément est conventionné. Ainsi, la Municipalité estime qu'il n'y a aucun risque que le quartier se construise en une seule fois en présentant le risque de dépasser les capacités des infrastructures communales. Elle indique pouvoir, cas échéant, refuser l'octroi de permis de construire.

La Commission s'interroge en particulier quant à la capacité de la déchetterie intercommunale, déjà régulièrement saturée. La Municipalité indique que des réflexions pourraient être menées.

La Commission s'interroge également sur l'approvisionnement en eau, qui doit de toute façon être renforcé : dans ce cadre, les besoins pour la population supplémentaire ont été pris en compte.

Concernant le réseau d'eaux usées, la Municipalité précise que toutes les eaux claires seront collectées séparément et rejetées vers la Merveilleuse. Elle précise également que les eaux usées seront dépourvues d'eau parasitaire et seront évacuées vers plusieurs points de sortie dont le dimensionnement est suffisant.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

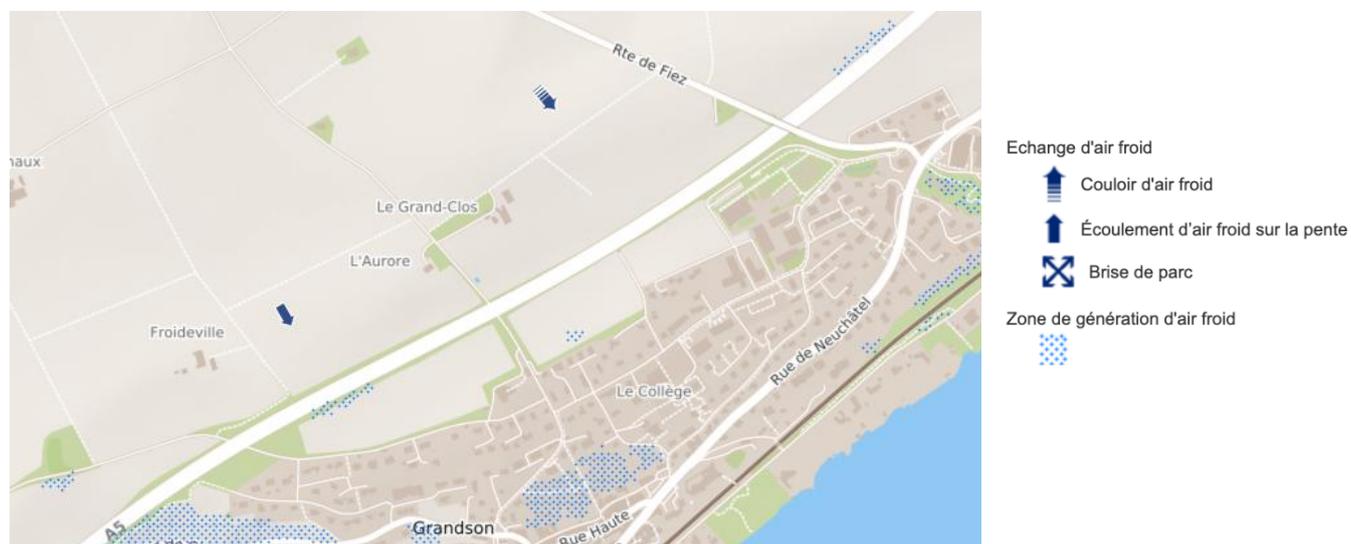
I. Impact climatique et environnemental du projet

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 6 oppositions.

Concernant l'arrosage par récupération d'eau de pluie, la Municipalité estime qu'il n'est pas toujours possible d'arroser uniquement avec l'eau de pluie car celle-ci est disponible en quantité limitée, raison pour laquelle elle propose de conserver le terme « dans la mesure du possible ».

La Municipalité précise que la puissance de panneaux photovoltaïques réglementaire est deux fois supérieure aux exigences du label Minergie. La puissance installée devrait permettre d'assurer la production de l'électricité consommée en une année par les nouvelles constructions. Les bâtiments répondront par ailleurs aux autres exigences de ce label, version standard, dont l'accent est mis sur la réduction des besoins en énergie.

La Municipalité souligne que le PA prévoit la plantation d'un nombre important (32) d'arbres majeurs. Elle indique que l'impact du projet sur les courants thermiques n'a pas été étudié. La Commission relève toutefois que de nombreuses données sont à disposition du public depuis 2024. Celles-ci indiquent en particulier un couloir d'air froid sur l'axe Nord-Ouest / Sud-Est du PA comme présenté ci-dessous. Celui-ci apporte de l'air frais au bourg de Grandson durant la nuit.



Source : Guichet cartographique cantonal, geo.vd.ch, Cartes climatiques > Situation actuelle > Situation nocturne à 4h > Carte d'analyse climatique

La Municipalité rappelle que le raccordement obligatoire au réseau de chauffage à distance, alimenté par des plaquettes forestières de la région, garantira l'approvisionnement du quartier par des énergies renouvelables.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

J. Nuisances du projet sur la population

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 18 oppositions.

La Commission estime que les effets négatifs sur la population sont traités dans le détail dans les autres thématiques.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

K. Impact du projet sur le paysage et le patrimoine

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 6 oppositions.

La Municipalité indique avoir prévu un montant de 1,5 millions pour toute éventuelle fouille archéologique. Ce montant est inclus dans le prix de vente de la parcelle communale. A moins de tomber sur une villa romaine, les bâtiments pourront être construits dans les périmètres prévus et sans charge financière pour la Commune.

La Municipalité ne dispose pas d'image de synthèse qui donnerait une idée de l'impact visuel potentiel du quartier depuis le grand paysage, par exemple vu du « Balcon du Jura » à Mauborget, depuis Yverdon ou depuis la Grande Cariçaie. La Municipalité souligne toutefois que le mandat d'études parallèles mené visait justement à dessiner des solutions pour limiter l'impact visuel du futur quartier. La Commission souligne que des images de synthèse avaient été fournies à la Commission dans le cadre du PA du Bas Grandsonnet, depuis des points de vue proches et sur la base des périmètres d'implantation des bâtiments et des gabarits prévus. La Commission peut difficilement se positionner quant à l'impact paysager à ce stade.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

L. Relation au bâti existant et vues sur le Jura

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 6 oppositions.

La Municipalité précise que les constructeurs se sont engagés à rencontrer les propriétaires de parcelles voisines et qu'il est dans leur intérêt de le faire afin de prévenir au mieux les oppositions lors des mises à l'enquêtes de bâtiments.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

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

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 11 oppositions.

Concernant la contrainte de surfaces dédiées aux activités, la Commission s'interroge quant à leur utilité si aucune activité ne s'y installe car il n'existe aucune garantie. La Municipalité indique que, cas échéant, une demande de dérogation au règlement du PA devra être déposée lors de permis de construire ou lors de toute modification de l'affectation des locaux concernés.

Le quota de LUP a été fixé à 10%. La Municipalité estime que ce quota permet de répondre à une demande spécifique et que l'offre en logements en dessous des prix du marché est suffisante : Rue Basse, Rue Haute, ainsi que les logements appartenant à la Commune.

A ce stade, la Municipalité espère que, parmi les nouveaux arrivants, des gens soient prêts à s'investir dans les sociétés locales. Concernant la vie du futur quartier, elle estime que c'est la qualité des bâtiments et des extérieurs qui pourrait créer de la vie dans le quartier. Nul n'a toutefois la maîtrise sur le niveau d'engagement citoyen des futur-e-s habitant-e-s.

Concernant le stationnement sur la Place du Château en particulier, la Municipalité indique qu'elle proposera une nouvelle réglementation dès 2026. Celle-ci permettra de favoriser notamment les personnes fréquentant les commerces locaux.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

N. Impact sur la valeur des parcelles avoisinantes

La Municipalité estime que la valeur des parcelles/biens immobiliers ne devrait pas varier par la construction du quartier car celle-ci est connue depuis longtemps. C'est surtout la demande pour un type de bien immobilier qui fait monter ou baisser les prix et, en l'occurrence, la demande pour de la zone villa est particulièrement forte et les prix n'ont cessé d'augmenter. Par ailleurs, elle relève que le bruit de l'autoroute sera réduit et – en principe – que le quartier apportera des services supplémentaires qui pourraient même apporter une valeur supplémentaire aux parcelles avoisinantes.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

O. Remaniement parcellaire lié au projet

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 1 opposition.

La Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

P. Prise en compte de la démarche participative

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 1 opposition.

La Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

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

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 1 opposition.

La Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

R. Périmètre du PA

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 1 opposition.

La Municipalité indique que la parcelle 1383 était intégrée au PA d'origine (Est et Ouest) et en a été retirée au moment de scinder le PA en deux. La Municipalité relève que la parcelle n'est pas contigüe à celles du PA car séparée par le domaine public et ne peut donc pas être intégrée au secteur Est.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

S. Représentation du chemin privé sur la parcelle 1383

Selon le préavis, le sujet apparaît dans 1 opposition.

Le chemin représenté est en dehors du périmètre du PA. Ce dernier n'exerce donc aucune influence sur le statut de ce chemin.

Sur la base de ce qui précède, la Commission recommande au Conseil communal d'adopter la réponse de la Municipalité.

Amendements

Après discussions et à l'unanimité, la Commission propose les amendements suivants qui figurent en rouge. Les parties biffées sont les propositions de suppression. Le reste relève de propositions d'ajouts de la Commission.

Article 8.1, al. 2: *Cette zone est inconstructible, même pour les dépendances de peu d'importance. ~~Les seules réalisations admises ou qui peuvent être autorisées sont une place de dépôt au revêtement perméable par entrée du parking, ainsi que des équipements de récolte et de tri des déchets (écopoints) exclusivement liés aux besoins du quartier et d'éventuels transformateurs électriques à l'usage du quartier.~~*

La Commission est d'avis que les équipements de récolte et de tri des déchets, ainsi que les éventuels transformateurs, n'ont pas leur place dans une zone de verdure. Pour rappel, cette dernière a vocation à « préserver un espace de transition libre de construction planté d'arbres et d'arbustes entre l'autoroute et la route collectrice et à favoriser la biodiversité ». Les équipements de collecte des déchets et éventuels transformateurs électriques doivent pouvoir être intégrés aux bâtiments ou au parking, ou à tout le moins situés hors de la zone de verdure.

Article 10.4, al. 4 : ~~Sur l'ensemble des périmètres d'implantation, Sur la partie sud du périmètre d'implantation des constructions n°2 où le nombre de niveaux est limité à R + 2 niv., la longueur maximale de chaque façade est limitée à 50 m.~~

La commission est favorable à appliquer cette longueur maximale à l'ensemble du PA afin d'éviter l'effet « bloc » de façades d'un seul tenant. Cette légère contrainte supplémentaire semble toutefois réaliste et facilement applicable au vu des études-tests présentées tout en présentant l'avantage de permettre une circulation des courants thermiques de basse altitude qui apportent de la fraîcheur au bourg de Grandson.

Article 10.4, al. 5 : Le choix de la nature et de la couleur des matériaux apparents en façades et en toiture doit faire l'objet d'une autorisation préalable de la Municipalité, ~~sur la base d'un échantillonnage.~~

La Commission estime que la fourniture d'un échantillonnage est nécessaire.

Article 10.4, al. 6 nouveau : ~~Les aménagement extérieurs et les vitrages sont conçus ou traités de manière à éviter les collisions d'oiseaux, selon les recommandations de la Station ornithologique suisse.~~

La Commission se réfère à la volonté d'accueillir une faune ailée diversifiée dans le quartier, notamment hirondelles, martinets, chauves-souris. Il serait dommage de mettre en danger la faune ainsi installée par des aménagements extérieurs ou des vitrages inadaptés.

Article 11.3, al. 3 : ~~La plantation des espèces figurant sur la liste des néophytes envahissantes en Suisse et la liste des Espèces non présentes en Suisse noire et la liste de contrôle (watchlist) officielles des plantes exotiques envahissantes est interdite.~~

La « liste noire » et « la liste de contrôle » se nomment désormais « liste des néophytes envahissantes en Suisse » et « liste des Espèces non présentes en Suisse » et sont publiées par la Confédération.

Article 11.4, al. 1 : ~~Dans la mesure du possible, Les jardins potagers dédiés à la culture doivent disposer d'un système d'arrosage alimenté par les eaux de pluie récoltées sur le site. Ils sont exploités avec des pratiques respectant la biodiversité, par exemple sur la base des recommandations de la "Charte des jardins". Les aménagements sont réalisés avec des matériaux naturels, locaux et perméables.~~

La Commission considère qu'il est toujours possible d'installer un système de récupération d'eau, même s'il peut ne pas suffire à répondre au besoin d'arrosage. Cet article n'exclut donc pas le recours à un arrosage à partir de l'eau du réseau ou toute autre source en complément d'un système de récupération.

Article 12.4, al. 6 nouveau : **Pour chaque tranche de 20 places de stationnement pour des véhicules automobiles légers, au minimum une place pour deux-roues motorisé sera créée et pré-équipée pour la recharge électrique. Ces places ne sont pas prises en compte dans la limite fixée à l'alinéa 1.**

La Commission propose de formaliser une pratique concernant les deux-roues motorisés. Ceux-ci représentent une alternative concrète à la voiture, quand bien même elle est moins souhaitable que la mobilité douce/active.

Article 12.6 : Les petites constructions ou installations techniques nécessaires à un service public, y compris les stations de récolte des déchets (poubelles), ainsi que des équipements d'intérêt général du quartier, peuvent être autorisées sur l'ensemble de la zone centrale 15 LAT ~~et la zone de verdure 15-LAT~~ lorsque leur emplacement est imposé en raison de leur destination.

La Commission propose de se conformer à la première demande de la DGE (annexe au Rapport 47 OAT, p.19): « Art. 7.1 [devenu 8.1, ndr], al. 2 : supprimer la référence aux écopoints et au cheminement ». Même si des négociations ont eu lieu par téléphone dans un second temps, la Commission réitère son souhait de ne pas créer d'obstacles à la faune dans la zone de verdure, ceci en cohérence avec son but.

Article 13.8, al. 1 : *Afin de favoriser la biodiversité, l'installation de nichoirs artificiels pour les oiseaux nicheurs (hirondelles, martinets...) et les chauves-souris devra être réalisée lors de tout projet de construction d'importance. Leur entretien régulier et conforme aux recommandations en la matière est à la charge du propriétaire.*

La Commission est d'avis que l'entretien de ces nichoirs devra être effectué par les propriétaires des bâtiments et à leurs frais. Cette précision n'exclut pas que ce travail puisse être effectué par le personnel de communal et facturé au tarif usuel.

Article 13.10, al. 3 nouveau : **La surépaisseur induite par l'utilisation de matériaux de construction biosourcés (paille, chanvre, terre, etc.) n'entre pas dans le calcul de l'IUS et de l'IOS.**

La Commission souhaite que l'utilisation de matériaux d'origine végétale/naturelle soit encouragée même si elle implique souvent des épaisseurs plus importantes.

Conclusion

En conclusion, la Commission remercie les personnes présentes pour les nombreuses réponses apportées à ses questions. Elle relève la qualité du Plan d'affectation en comparaison de réglementations antérieures à celui-ci. Elle salue en particulier l'intégration de mesures destinées à favoriser l'efficacité énergétique,

l'utilisation d'énergies renouvelables, le recours à la mobilité douce et le renforcement de la biodiversité : quand on veut, on peut.

Si de nombreuses critiques et oppositions soulignent l'aspect « flou » du PA Borné-Nau Est, la Commission relève qu'il s'agit bien d'une planification, qui ne peut donc pas définir avec exactitude à quoi ressembleront les constructions dans ce quartier, ni son ambiance, et encore moins la vie qui l'animera. Toutefois, elle insiste sur le fait que le règlement du PA doit poser un cadre suffisamment précis afin de limiter le risque que les constructions futures prennent une direction qui ne serait pas souhaitable au vu des enjeux actuels.

A la lecture des réponses apportées par la Municipalité, la Commission relève qu'un certain nombre de craintes ne seront probablement pas levées. La Municipalité souligne que les réponses apportées concernent des éléments juridiques et qu'elles ne prennent donc pas en considération la dimension émotionnelle perceptible dans certaines oppositions. Elle souligne toutefois que les séances de conciliation ont permis à la Municipalité d'aborder également des questions d'ordre émotionnel. Concernant ce dernier point, la Commission regrette que bon nombre d'opposant-e-s n'aient pas donné suite à l'invitation de la Municipalité à une séance de conciliation.

La « nécessité » d'accueillir davantage de population à Borné-Nau n'est pas complètement évidente pour une partie de la Commission. L'avantage de Borné-Nau réside dans sa proximité avec le bourg de Grandson et donc une chance – ou plutôt un espoir – que des activités commerciales et des services s'y installent au profit des habitant-e-s actuel-e-s et/ou que les habitants-e-s du quartier contribuent au fonctionnement des commerces et services locaux. La volonté de voir des activités se développer dans le quartier n'est concrétisée par aucune mesure. On citera pour exemple des collectivités locales qui mettent à disposition certains locaux pour des commerces et services jugés essentiels : épicerie, boulangerie, médecin généraliste, dentiste, etc.

La thématique de la mobilité en général semble d'ailleurs préoccuper particulièrement les opposant-e-s. Qu'il s'agisse de mobilité douce, de transports publics, de transports individuels ou encore de stationnement, les inquiétudes sont nombreuses et largement partagées par la Commission. La CPU est d'avis que ces éléments doivent être précisés à court terme, et que les projets importants pour accompagner la réalisation de ce quartier devront être priorisés afin que leur concrétisation coïncide avec l'arrivée des premiers habitants. Cette attente concerne en particulier l'exploitation d'une ligne de bus urbaine desservant le quartier, les aménagements pour la mobilité douce dans le bourg de Grandson, les mesures visant à limiter le trafic de transit à travers Grandson et Les Tuileries, et l'attractivité des transports individuels motorisés en général. La Commission relève que les études d'impact partent du postulat que la plupart des mesures listées seront mises en place, y compris une liste à la Prévert formulée par le Canton et reprise telle quelle dans le préavis : voiture en auto-partage, vélos en libre-service, incitation au covoiturage, etc. La Commission relève ainsi que les impacts du nouveau quartier *sans* ces mesures – si elles devaient ne pas se réaliser à terme – ne sont pas connus.

La Commission aurait souhaité que la desserte du quartier par les transports publics et la mobilité douce soit planifiée précisément afin de garantir un moindre recours aux transports individuels motorisés. Bien que la plupart de cette desserte dépende d'aménagements en-dehors du périmètre du PA, ceux-ci seront déterminants pour les habitudes des futur-e-s habitant-e-s en matière de mobilité. Si le quartier de 680 habitant-emplois ne se construira pas en une nuit, l'urgence à développer ce Plan d'affectation ne semble pas de mise, et en tous les cas pas au risque de péjorer la qualité de nombreux habitantes et habitants de Grandson et des Tuileries.

La Commission reste consciente que la vision globale des déplacements et du stationnement à l'échelle du territoire ne trouve pas sa place dans le cadre du Plan d'affectation Bellevue – Borné-Nau Est. Elle estime cependant que la concrétisation de cette vision serait une réponse à de nombreuses oppositions. A ce jour, cette concrétisation est jugée insatisfaisante par la Commission unanime ; raison pour laquelle elle considère comme justifiées les oppositions portant sur la génération de trafic et les impacts sur le réseau routier, ainsi que le concept d'accessibilité pour les transports publics.

Au vu des nombreux éléments qui précèdent, la Commission n'est pas en mesure de recommander la levée de l'ensemble des oppositions. Elle propose donc au Conseil communal de renvoyer le préavis n°682 à la Municipalité, lui donnant ainsi la possibilité d'apporter davantage d'actions concrètes en matière de mobilité, voire qu'une partie des actions mentionnées soient concrétisées rapidement, par exemple au travers d'une ou de plusieurs demandes de crédits de réalisation. La Commission insiste sur le fait que cette recommandation ne remet pas en cause le travail de la Municipalité, mais bien l'articulation dans le temps de plusieurs projets communaux ou d'agglomération avec le développement du PA Bellevue – Borné-Nau Est.

Dans le cas où le Conseil communal ne suivrait pas la recommandation de renvoyer le préavis à la Municipalité, la Commission maintient ses propositions d'amendements au règlement. Elle souligne toutefois que ces amendements ne répondront en aucun cas aux écueils soulevés en matière de mobilité.

Pour la Commission
Le Président-rapporteur



Sébastien Deriaz