

PREAVIS AU CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS

*concernant**l'adoption du plan de quartier (PQ) « Clendy-Dessous » et l'adoption des réponses aux oppositions suscitées par l'enquête publique*

PREAMBULE	2
A. Situation	3
B. Légalité du projet	3
C. Etude de faisabilité et constitution du syndicat d'améliorations foncières	3
D. Objectifs du plan de quartier	4
E. Projet : densification mesurée du faubourg historique	5
F. Avant-projet des aménagements extérieurs	7
G. Oppositions	11
H. Réponses aux oppositions	14
I. Conclusion	19

Madame la Présidente,
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

Préambule

Après l'entrée en vigueur du plan de quartier (PQ) « Clendy » en 2010, la Municipalité a souhaité étendre la réflexion urbanistique au secteur voisin de « Clendy-Dessous », alors affecté à la « zone de la ville ancienne » et défini par le plan général d'affectation (PGA) comme « secteur à développer par PQ ».

Afin d'évaluer la faisabilité foncière, technique et économique du projet, le Service de l'urbanisme (URB) a, préalablement au développement proprement dit du PQ, lancé une étude préliminaire en améliorations foncières (ou étude de faisabilité). Présentés en 2011, les résultats de l'étude de faisabilité (EF) ont permis de convaincre les propriétaires concernés de valoriser leurs terrains respectifs, de participer aux frais de planification et de se fédérer autour d'un projet commun sous la forme d'un syndicat d'améliorations foncières (AF). Ce dernier a été officiellement créé lors de l'assemblée générale constitutive du 5 mars 2012, lors de laquelle ses statuts ont été approuvés à la majorité.

Suite à la constitution du syndicat AF, le Service de l'urbanisme a développé le PQ décrit dans le présent préavis, en collaboration avec plusieurs bureaux spécialisés, notamment en urbanisme et en paysage. Le présent préavis propose un plan d'affectation et son règlement, qui fixent conjointement les règles urbanistiques pour un développement et une densification mesurée du secteur.

Le site étant partiellement construit, le PQ a été développé de telle manière qu'il offre aux propriétaires les moins prompts à construire la possibilité de maintenir leurs biens en l'état et aussi longtemps qu'ils le désirent. Ceci est rendu possible par un nouvel état parcellaire qui tient compte de la configuration des parcelles actuelles, et par l'anticipation d'une réalisation échelonnée dans le temps (lots de construction).

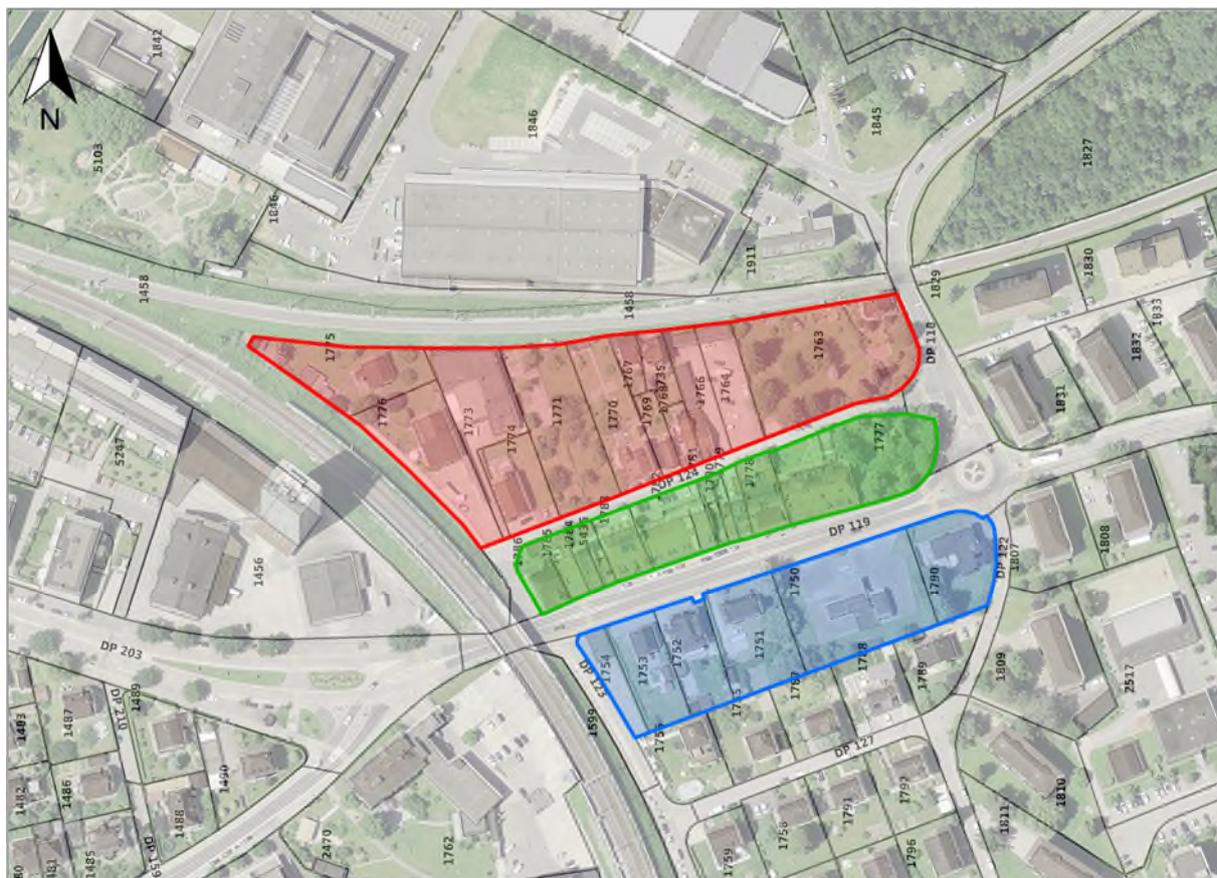
Le présent préavis fait suite à l'enquête publique n° 8818 du PQ « Clendy-Dessous » qui s'est déroulée du 18 juin au 18 juillet 2016. Cette dernière a généré plusieurs oppositions de la part des propriétaires, retirées depuis, et des riverains. En raison des caractéristiques architecturales de l'îlot voisin rattaché à la ville ancienne par le PGA, et dont certains bâtiments sont recensés comme monuments d'intérêt régional, la cohabitation avec un nouveau quartier au demeurant plus contemporain a soulevé plusieurs questions.

Sur la base du présent préavis, il est donc proposé au Conseil communal d'adopter le PQ et son règlement, ainsi que les réponses aux oppositions suscitées par l'enquête publique.

A. Situation

Situé en limite ouest de la ville, sur l'ancien Faubourg de Clendy, le quartier de Clendy-Dessous constitue un îlot partiellement bâti dont le développement actuel demeure résolument hétérogène et dépourvu de qualités architecturales et/ou urbanistiques significatives.

Le périmètre du PQ s'étend sur environ 200 mètres de long et sur 60 mètres de large, totalisant une superficie d'un peu plus de 12'000 m². Il est circonscrit par la rue de Clendy-Dessous (DP 124) au sud, par un tronçon de la route de Payerne (DP 118) à l'est et par l'embranchement des lignes CFF Yverdon-les-Bains - Lausanne et Yverdon-les-Bains - Payerne au nord et à l'ouest.



Plan de situation du PQ «Clendy» (en bleu), de l'îlot historique de Clendy (en vert) et du PQ «Clendy-Dessous» (en rouge).

B. Légalité du projet

Situé en zone à bâtir, le PQ «Clendy-Dessous» s'inscrit dans la stratégie globale de densification de la Ville et demeure en totale adéquation avec le Plan directeur cantonal (PDCn), ainsi qu'avec les principes définis par la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) en vigueur depuis le 1^{er} septembre 2018.

C. Etude de faisabilité et constitution du syndicat d'améliorations foncières

Selon l'article 4 de la loi sur les améliorations foncières (LAF) du canton de Vaud, du 29 novembre 1961, les mesures d'aménagement du territoire et les mesures de remaniement parcellaire doivent être coordonnées. Les possibilités de constructions offertes par un nouveau PQ ne doivent, en effet, pas être entravées par un état parcellaire inadapté.

Sur cette base et suite à la légalisation du PQ « Clendy », approuvé par le Département de l'économie du Canton de Vaud le 15 juin 2010, la Municipalité a, en qualité d'autorité de planification, initié le développement du PQ « Clendy-Dessous ». Dans un premier temps, une étude préliminaire en améliorations foncières (ou étude de faisabilité), a été lancée sur le secteur de Clendy-Dessous. Elle a permis de recueillir les avis et les intentions des propriétaires concernés, de leur présenter des esquisses d'aménagement et des solutions foncières adaptées (remaniement parcellaire), ainsi qu'une évaluation financière du projet de PQ.

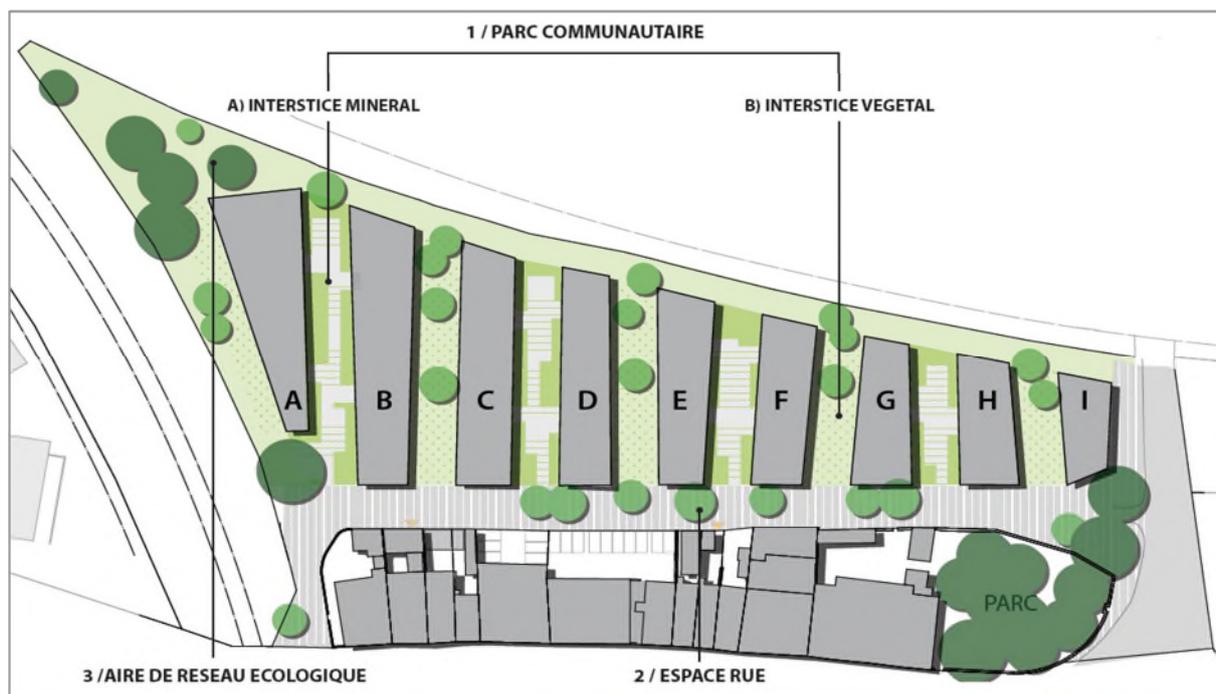
Dans un second temps, l'étude préliminaire a permis de définir les grandes options du PQ et les « règles du jeu » entre les propriétaires en proposant une démarche foncière adaptée à la situation et à leurs exigences, ainsi qu'un mode de répartition des différents frais inhérents au développement d'un PQ.

Présentés en 2011, les résultats de cette étude préliminaire ont permis de mettre en lumière qu'une courte majorité des propriétaires étaient favorables au développement d'un PQ dans ce secteur. La majorité légale ayant toutefois été atteinte, le syndicat AF a pu être constitué lors de l'assemblée générale constitutive du 5 mars 2012 et, à sa suite, les études concrètes du PQ ont pu commencer.

D. Objectifs du plan de quartier

Les résultats de l'EF de 2011 ont permis de définir les objectifs principaux pour la densification du secteur. Ces derniers ont guidé l'ensemble des réflexions lors de l'élaboration du PQ et se résument comme suit :

- produire une image contemporaine et de qualité du futur quartier ;
- permettre une densification mesurée, respectant les gabarits de l'îlot voisin ;
- améliorer l'habitabilité du site ;
- préserver le tissu de la ville ancienne du faubourg de Clendy ;
- intégrer les contraintes environnementales fortes du site, notamment la proximité de deux lignes de chemin de fer.



Plan schématique et destination des secteurs.

De manière générale, le PQ distingue 3 zones (cf. schéma ci-avant) :

- 1) La zone d'habitation de moyenne densité qui se compose des aires suivantes :
 - Les aires de construction (A à I) ;
 - Les aires de dégagement (interstice minéral) ;
 - Les aires de verdure (interstice végétal).
- 2) La zone végétale le long des voies CFF délimitée par l'aire de réseau écologique ;
- 3) La zone mixte (piétons/cyclistes/voitures) délimitée par l'espace rue.

E. Projet : densification mesurée du faubourg historique

Développé entre les années 2012 à 2015, le PQ « Clendy-Dessous » a pour but d'affecter environ 1.2 ha de terrain en zone de moyenne densité. Pour ce faire, il prévoit l'édification d'un secteur d'habitation constitué de bâtiments de deux niveaux sur rez (R+2) pouvant chacun accueillir jusqu'à 10% d'activités compatibles avec du logement, ainsi que des aires d'aménagements qui qualifient les espaces libres du futur quartier. La capacité constructive définie pour ce PQ correspond à un indice d'utilisation du sol (IUS) de 1.0, offrant alors un potentiel d'accueil estimé à environ 250 habitants/emplois. En raison de cette densification, le périmètre d'étude a été étendu à la rue de Clendy-Dessous (DP 124), laquelle sera élargie et requalifiée en zone de rencontre à vitesse modérée (max. 20 km/h).

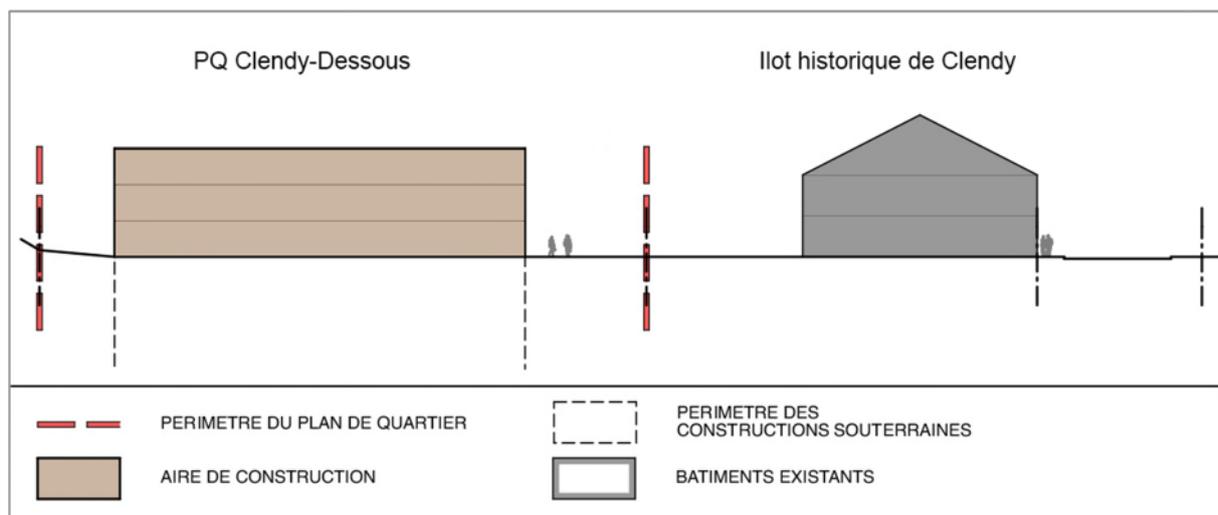
Par le biais du plan et de son règlement, le PQ « Clendy-Dessous » fixe les règles de construction du secteur, avec pour principale ambition de permettre l'implantation de nouveaux bâtiments sur un site partiellement construit. Le maintien des constructions existantes au sein d'un quartier en cours de densification est rendu possible par une réalisation par étapes (ou lots de construction).



Extrait du PQ tel que soumis à enquête publique en 2016 avec représentation des lots de construction L1 à L6.

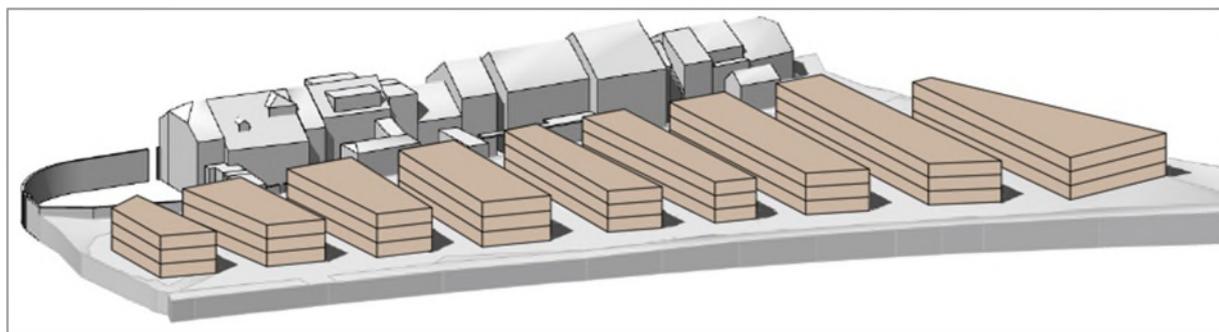
Les conditions de construction fixées par le plan et par son règlement visent principalement à préserver durablement les qualités architecturales et urbanistiques de l'îlot de Clendy (voir coupe schématique ci-après). Les bâtiments existants dans le périmètre du PQ seront démolis au rythme de la volonté des propriétaires pour laisser la place aux nouveaux bâtiments.

La coupe ci-dessous met en évidence la volonté affichée, dès le début des études, de rechercher une cohabitation harmonieuse entre l'îlot historique de Clendy et les futurs bâtiments. Dans ce cadre, la réalisation de bâtiments ne dépassant pas deux niveaux sur rez (R+2) a été privilégiée. Ces derniers seront édifiés dans le respect des gabarits des constructions existantes sur l'îlot voisin, demeurant globalement plus bas.



Coupe transversale extrait du PQ tel que soumis à enquête publique en 2016.

L'implantation des nouveaux bâtiments dite « en peigne » se fonde sur la configuration du parcellaire existant. Cette donnée fut imposée dès le début des études par les propriétaires, ces derniers ne désirant procéder qu'à un remaniement partiel du foncier. L'objectif visé est de conserver la viabilité des parcelles actuellement habitées, tout en permettant la densification des parcelles voisines.



PQ «Clendy-Dessous» et îlot historique de Clendy - vue depuis le nord.

L'orientation nord/sud des aires de construction permet de ménager des interstices (minéraux et végétaux) entre les bâtiments, qui réservent des vues sur le Jura et garantissent une certaine confidentialité.

F. Avant-projet des aménagements extérieurs

Les qualités paysagères existantes du site ont encouragé la production d'un avant-projet paysager, lequel définit un « principe » pour la conception des espaces libres. Les aires de verdure, de dégagement et de réseau écologique seront réalisées de façon homogène et de qualité. En fonction des usages auxquels elles sont destinées, elles feront l'objet d'un entretien plus ou moins soutenu (intensif ou extensif).



Illustration extraite de l'avant-projet des aménagements extérieurs.

En regard de la densification du secteur, les aménagements extérieurs prévus visent à offrir un cadre de vie de qualité. Séquencés par des interstices minéraux et végétaux, les aménagements paysagers offrent des espaces de transitions entre les constructions. A cet égard, l'avant-projet d'équipements et des aménagements extérieurs décrit les caractéristiques de chacun de ces espaces. Ce dernier est annexé au rapport d'aménagement établi selon l'art. 47 de l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT) du 28 juin 2000. Produit en complément du PQ et de son règlement, le rapport d'aménagement 47 OAT a pour objectif de démontrer la conformité du projet de PQ avec les planifications supérieures telles que le plan directeur cantonal (PDCn), le projet d'agglomération yverdonnoise (PA 12 AggloY), le plan directeur communal (PDCom), le plan général d'affectation (PGA), ainsi qu'avec les différentes bases légales fédérales et cantonales relatives à l'aménagement du territoire et à la protection de l'environnement.

Globalement, les espaces libres se distinguent selon quatre typologies, reflétant chacune un usage qui lui est propre. Considérées ensemble, elles forment un parc communautaire à usage collectif.

1) Les interstices minéraux

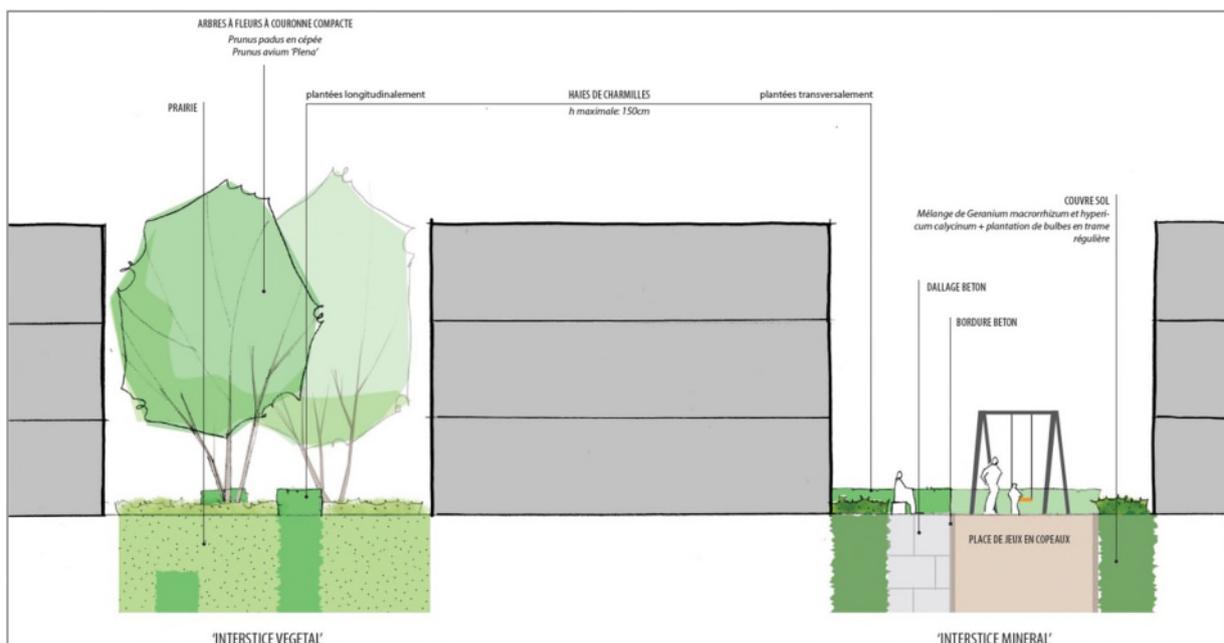
Ces espaces sont situés sur la dalle du parking souterrain. Ils assurent les accès aux bâtiments et accueillent des places de jeux et du stationnement pour les vélos. Les espaces bordant les bâtiments sont végétalisés par la création de massifs de vivaces, entrecoupés de haies de charmilles taillées. Ces interstices sont destinés à un usage collectif, raison pour laquelle les terrasses privées y sont proscrites (cf. art. 10 RPQ).

2) Les interstices végétaux

Ces espaces, situés à cheval sur la dalle du parking souterrain et des secteurs de pleine terre, constituent des prolongements de l'aire de réseau écologique. Ils accueillent des surfaces de prairie, des arbres indigènes de moyenne grandeur et des haies de charmilles taillées. Contrairement aux interstices minéraux, ces espaces permettent la création de terrasses privatives de faibles emprises et non clôturées (cf. art. 9 RPQ).



Plan schématique des espaces libres (extrait de l'avant-projet paysager).



Coupe schématique des espaces libres (extrait de l'avant-projet paysager).

3) Espace rue et stationnement

Dans le cadre de la mise en œuvre du PQ, l'actuelle rue de Clendy-Dessous fera l'objet d'un élargissement et d'une requalification en zone de rencontre à vitesse modérée (20 km/h). Véritable « trait d'union » entre l'îlot historique de Clendy et le futur quartier de Clendy-Dessous, le traitement et l'aménagement de la rue (matériaux, récolte des eaux, mobilier, mode de stationnement, arborisation) vise à relier ces deux typologies (ou époques) et à assurer la bonne cohabitation et la sécurité des futurs usagers (piétons/cyclistes/automobilistes). Elle accueille les rampes d'accès au parking souterrain, du stationnement public pour les deux-roues et pour les automobiles (visiteurs et livraisons), ainsi qu'une arborisation de type « avenue » constituée d'arbres tige à couronnes compactes.



Plan des espaces libres (extrait de l'avant-projet paysager).



Zoom sur le plan des espaces libres (extrait de l'avant-projet paysager).

Lors de la requalification de la rue de Clendy-Dessous, il est prévu de réaliser seize places de stationnement en surface. Ces dernières, dévolues en priorité aux visiteurs et aux livraisons du nouveau quartier, correspondent à une offre d'environ une place de stationnement visiteurs/livraisons pour cinq logements. Pour les futurs résidents, le stationnement se fera, quant à lui, exclusivement en souterrain. Dès lors, en supprimant son statut actuel de desserte de quartier, la rue devient la pièce centrale du quartier et garantit une cohabitation optimale entre les habitants et le trafic ponctuel.

Le montant global du réaménagement de la rue de Clendy-Dessous, comprenant l'ensemble des réseaux souterrains nécessaires à la viabilité du futur quartier et les aménagements paysagers en surface, se monte à Fr. 2'855'000.- TTC, avec une précision de l'ordre de +/- 20%. Dans sa séance du 2 septembre 2015, la Municipalité s'est accordée à répartir ce montant de la manière suivante :

- Fr. 1'805'000.- TTC à charge de la Ville.
- Fr. 1'050'000.- TTC à charge des propriétaires.

En garantie des engagements des propriétaires pris envers la Ville, à savoir leur participation financière à l'aménagement de l'espace de rencontre et aux frais d'équipements, il s'agira de constituer des charges foncières d'une valeur totale correspondant au montant ci-dessus. Dans ce cadre et préalablement à l'adoption du PQ et de son règlement par le Conseil communal, une convention d'équipement a été signée entre la ville et les propriétaires, respectivement les promettant-acquéreurs, afin de concrétiser l'engagement de ces derniers à inscrire lesdites charges foncières (cf. chap. G « oppositions » ci-après).

Le montant correspondant à la participation de la Ville au réaménagement de la rue de Clendy-Dessous est, quant à lui, d'ores et déjà inscrit sous ch. 3034 au plan des investissements 2018-2027 (cf. Communication au Conseil communal CO 18.04). La dépense est quant à elle prévue entre les années 2020 à 2022, soit en parallèle de la mise en œuvre du PQ « Clendy-Dessous ».

4) Aire de réseau écologique

Cette surface végétale vise à créer un espace de transition entre le nouveau quartier d'habitation et le talus ferroviaire. Cet espace se veut propice à l'accueil d'une grande diversité d'espèces végétales et animales, et contribue à la fonction de couloir écologique en entrée de ville. Prairie, arbres indigènes de première grandeur et arbres fruitiers indigènes se côtoient et sont gérés de manière extensive, avec le minimum d'intervention requise pour maintenir cet espace conforme aux normes sur les plantations en lisière de voies ferrées.



Localisation de l'aire de réseau écologique (en rouge).

En résumé, la qualité de vie du futur quartier est donc directement liée à la réalisation des espaces libres conformément à l'avant-projet. Il garantit, à terme, une image d'ensemble cohérente.

Il convient également de rappeler que l'aménagement de ces espaces libre est impératif. A l'exception de l'espace-rue qui nécessite un aménagement d'un seul tenant, la réalisation des espaces libres doit se faire de manière simultanée à celle des bâtiments et demeure une condition à l'octroi du permis d'habiter (cf. art. 5.2 RPQ).

G. Oppositions

L'enquête publique qui s'est déroulée du 18 juin au 18 juillet 2016 a suscité 17 oppositions, dont 10 émanant de riverains et 7 des propriétaires membres du syndicat d'améliorations foncières. S'en sont suivis plusieurs mois de conciliation durant lesquels, face à des éléments de blocage persistants, plusieurs hypothèses ont été esquissées, leurs buts étant de répondre aux desiderata des propriétaires opposés. Il a notamment été question de modifier le plan et son règlement, ce qui aurait imposé une nouvelle enquête publique. La Municipalité y a cependant renoncé, dès lors que l'ensemble des propriétaires opposants ont, par acte notarié daté du 30 août 2018, retiré leurs oppositions et ont admis le nouvel état parcellaire tel que défini dans le cadre de l'enquête publique précitée. Un riverain a également fait part du retrait de son opposition par courrier de ce même 30 août 2018.

Dans le courant de l'automne 2018, la Municipalité a été informée que la totalité des biens-fonds compris dans le périmètre du PQ, à l'exception d'un seul, avaient été promis-vendus à un promoteur. Dès lors, d'un commun accord avec ce dernier, il a été décidé de poursuivre le processus de légalisation dudit PQ et de son règlement tels que présentés lors de l'enquête publique de 2016.

Sur cette base et dans un premier temps, le travail consista à garantir la part privée du financement convenu avec les propriétaires actuels pour le réaménagement de la rue. Pour ce faire, un projet de convention d'équipement a été rédigé, lequel impose notamment aux cosignataires privés d'inscrire des charges foncières au plus tard avant la mise à l'enquête des projets de construction.

Afin d'assurer la participation privée au réaménagement de la rue, il était nécessaire que cette convention soit définitivement établie préalablement à la légalisation du PQ et de son règlement. Cette convention d'équipement a ainsi été signée par toutes les parties en cause en date du 28 mars 2019.

Afin de poursuivre la démarche de légalisation du PQ «Clendy-Dessous», les huit oppositions restantes des riverains doivent encore être levées. De manière générale, ces dernières concernent les thématiques suivantes :

- La situation des rampes d'accès/sortie aux parkings souterrains ;
- La hauteur des nouveaux bâtiments (lumière et vues) ;
- L'augmentation du trafic sur la rue ;
- Les places de jeux pour les enfants ;
- La densité trop importante ;
- La forme urbaine inadaptée en regard de l'îlot voisin ;
- Le passage sous-voie reliant le quartier de la Scierie au secteur de Clendy-Dessous.

Ces éléments sont repris plus en détail pour chacune des oppositions mentionnées ci-dessous.

I. Oppositions identiques, du 11 juillet 2016, de Mme Martine Lindanda, M. Bernard Misteli et Mme Nelly Misteli, tous domicilié à la rue de Clendy 1

- 1) Rampe d'accès ouest aux parkings souterrains : les opposants sont d'avis que *"l'entrée du parking souterrain est trop proche du garage de la parcelle n° 1786 et gênera l'entrée et la sortie de la voiture = manœuvre difficile"*.
- 2) Perte de vue : *"avec le projet de construire des bâtiments de 3 étages," les opposants craignent qu'il "en résulte pour les habitants de Clendy une perte de vue"*.
- 3) Augmentation de la circulation : *"avec l'arrivée prévue d'environ 250 habitants supplémentaires," les opposants craignent "une augmentation importante du trafic motorisé"*.
- 4) Places de jeux : les opposants indiquent qu'une *"arrivée importante d'habitants veut aussi dire augmentation du nombre d'enfants. Actuellement, les enfants du quartier n'ont de solution pour jouer que dans la rue. Qu'en sera-t-il avec un plus grand nombre d'enfants ? – Où iront-ils jouer ?"*.
- 5) Nécessité de développer le secteur : les opposants s'interrogent sur la possibilité *"d'utiliser des terrains vierges d'habitations pour construire de nouveaux logements ?"*. Ils estiment que *"dans la Commune d'Yverdon il y a encore de tels terrains"*.
- 6) Qualité de vie du quartier : les opposants considèrent que *"la vie du quartier de Clendy serait fortement perturbée par ce nouveau plan de quartier"*.

II. Oppositions identiques, du 13 juillet 2016, de Mme Josiane Coco-Duvoisin et de son locataire M. Jean John Rochat, rue de Clendy 5

- 7) Densité : les opposants considèrent que *"la densité de population prévue est trop importante"*.
- 8) Places de jeux : les opposants déplorent que le PQ ne prévoie *"pas de places de jeux ou de rencontres"*.
- 9) Aire de construction A : les opposants émettent un avis négatif quant à la situation du bâtiment correspondant à l'aire de construction A, car celui-ci demeure le *"seul confiné en contrebas de deux lignes des CFF (nuisances de toutes sortes)"*.
- 10) Forme urbaine : les opposants jugent que *"l'alignement cages à lapins n'est ni esthétique, ni séduisant. Il ne respecte pas le pittoresque du quartier, ni la qualité de vie des habitants et de leurs enfants"*.
- 11) Perte de vue : les opposants affirment que *"la hauteur exagérée des bâtiments enlève vue sur le Jura et lumière"*.
- 12) Augmentation de la circulation : les opposants considèrent que *"l'augmentation du nombre de voitures qui en résulte va à l'encontre de la fluidité du trafic, de la tranquillité et la sécurité des habitants. Le sens unique ne va rien y changer"*.
Les opposants affirment que *"si on additionne le nombre de voitures, des habitants du complexe qui va surgir à la place de la tour Landi et celle de l'EMS 4 Marronniers agrandi, on imagine facilement le scénario, à moins qu'il soit prévu d'élargir le passage sous-voie ligne Yverdon-Lausanne et de créer ainsi une présélection et de modifier le passage à niveau de la ligne Yverdon-Yvonand"*.

- 13) Aspects patrimoniaux : les opposants souhaiteraient que *"Clendy garde son aspect « village » sympathique et verdoyant"* et indiquent ne pas être opposés à *"un projet plus respectueux du bien-être et de la qualité de vie des habitants"*.

III. Opposition de M. Claude-Alain Thomann, Thomann promotion immobilière SA, avenue Haldimand 6, du 14 juillet 2016.

- 14) Passage sous-voie reliant le quartier de la Scierie : l'opposant signale que *"ce nouveau quartier comptera de nombreux habitants à relier le centre-ville, à pieds ou à vélo"*. Selon lui, *"le passage actuel, sous la voie ferrée de la rue Haldimand, n'offre pas de trottoir pour les piétons le long de la voie de droite en direction du centre et s'avère dangereux pour les vélos vu l'étroitesse de la chaussée"*.

- 15) Financement du passage sous-voie : l'opposant fait part de son étonnement car *"lors de la mise à l'enquête du projet à la Scierie (parcelles n° 1456, 6450, 6452, 6451), la Municipalité m'a imposé une participation financière à la réalisation d'un passage sous voies pour piétons et cyclistes, par le biais d'une charge foncière inscrite au RF"*. Selon lui, *"les futurs habitants du quartier de la Scierie n'auront a priori aucun besoin de l'utiliser, la liaison vers le centre-ville pouvant aisément se faire par la rue Haldimand et celle vers le lac par la rue de l'Industrie ou le long du Buron, via le cheminement le long du talus CFF, terrain que j'ai cédé au domaine public"*.

Sur cette base, l'opposant considère que *"l'intérêt de cette liaison est prépondérant pour le quartier de Clendy-Dessous et devrait donc figurer sur le plan de quartier"*.

L'opposant s'interroge également sur *"le financement et la participation d'autres tiers concernés à la réalisation de ce passage"*.

IV. Opposition de M. Bernard Misteli, rue de Clendy 1, du 13 juillet 2016, en complément à son opposition du 11 juillet 2016

- 16) Rampe d'accès est aux parkings souterrains : l'opposant informe d'un complément à son opposition, lequel porte sur l'emplacement de la sortie (est) du parking souterrain. Selon lui, *"elle arrive droit sur un arbre qui est maintenu"* et demeure *"très proche du carrefour avec la route cantonale n° 402, ce qui oblige les véhicules sortant dudit parking à faire des manœuvres sur une courte distance tout en ayant une mauvaise visibilité avec la circulation venant de la gauche (les arbres bouchant la vue)"*.

L'opposant se demande également si *"le Service des Routes de l'Etat de Vaud est au courant de ce projet vu la proximité de cette sortie avec la route cantonale citée ci-dessus"*.

V. Opposition de Mme Ruth Challande, rue de Clendy 41, du 15 juillet 2016.

- 17) Augmentation de la circulation : l'opposante indique être *"consternée de voir le plan de quartier avec plusieurs grands blocs d'habitation"*, ce qui, selon elle, *"occasionnera forcément le passage de beaucoup de voitures. Les deux accès à la rue Clendy-Dessous sont étroits et ne permettront pas d'absorber le trafic qui augmentera considérablement. Dans ces conditions, des embouteillages sans fins seront inévitables"*.

- 18) Qualité de vie du quartier : l'opposante considère que *"ces constructions causeront en plus d'importantes nuisances sonores et une perte d'ensoleillement"* et juge le PQ *"disproportionné par rapport à la place disponible et pense qu'il va à l'encontre du bien-être des habitants de tout le quartier"*.

VI. Opposition de Mme Marianne Pascal-Fankhauser, rue de Clendy 41, du 15 juillet 2016.

- 19) Qualité de vie du quartier : l'opposante considère que *"la qualité de vie de notre quartier agréable et tranquille est menacée par ces imposantes constructions prévues"*. Selon elle, *"profiter du jardin, cultiver ses propres légumes, inviter des amis pour faire des grillades – tous ces gages de se sentir bien chez soi disparaîtraient avec les logements planifiés. Au lieu des arbres et des chants d'oiseaux, nous aurions des murs devant nos fenêtres qui diminueraient aussi très nettement l'ensoleillement dont nous jouissons actuellement"*.
- 20) Densité : selon l'opposante, *"la promiscuité des grandes villes cause des soucis dans bien des endroits"*. Elle s'interroge notamment sur la nécessité de *"démanteler des quartiers à taille humaine comme le nôtre qui ajoutent du charme à la ville et maintiennent un équilibre pour construire ce lotissement surdimensionné"*. *"Consciente de la nécessité de créer des logements pour la population grandissante"*, l'opposante considère que le quartier *"ne se prête guère à des constructions de cette envergure"*.
- 21) Augmentation de la circulation : l'opposante fait part de son inquiétude face à *"la circulation accrue – 60 véhicules à la minute ! Selon elle, "la place manque tout simplement pour créer un accès aisé et fluide aux nouveaux immeubles, et ceci tout près du passage à niveau qui impose déjà des temps d'attente lors de chaque train qui passe ! Je n'ose pas imaginer le bruit, la pollution et l'énerverment des conducteurs piégés dans les inévitables bouchons"*.

H. Réponses aux oppositions

I. Oppositions identiques, du 11 juillet 2016, de Mme Martine Lindanda, M. Bernard Misteli et Mme Nelly Misteli, tous domicilié à la rue de Clendy 1

- 1) Rampe d'accès ouest aux parkings souterrains : l'option du stationnement en souterrain a été privilégiée car elle permet de libérer un maximum d'espaces libres autour des futurs bâtiments. Ces espaces libres sont destinés à accueillir l'ensemble des équipements inhérents à la vie du quartier tels que les places de jeux, le stationnement vélo et les aires de distribution des logements. Ils ménagent également des espaces verts proposant des jardins privatifs.

Pour accéder aux parkings souterrains, la création de rampes est nécessaire. Au nombre de deux, elles ont été dimensionnées conformément aux normes en vigueur et placées volontairement à chaque extrémité de la rue, ceci afin de capter les véhicules dès leur arrivée dans la rue. Cette situation permet de minimiser le trafic sur la rue, alors élargie et convertie en espace de rencontre à vitesse modérée (max 20 km/h).

L'emprise de ces ouvrages se situe en dehors du périmètre actuel de la rue (DP124). De ce fait, aucune péjoration de la situation actuelle n'est à prévoir en entrée/sortie du garage voisin.

- 2) Perte de vue : dès le début des études du plan de quartier soumis à enquête publique, la recherche d'une cohabitation harmonieuse entre l'îlot de Clendy et le plan de quartier fut l'un des principaux objectifs fixés par la Municipalité. De ce fait, cette dernière s'est montrée favorable à des constructions au demeurant plus longues que hautes et s'est déterminée sur des bâtiments ne dépassant pas 2 niveaux sur rez (R+2). Ces derniers respectent donc les gabarits de l'îlot voisin demeurant même, sur l'ensemble, plus bas.

La disposition des aires de construction dite « en peigne » est un héritage du parcellaire existant, dont le maintien fut une exigence des propriétaires afin de préserver les habitations existantes tout en ne préteritant pas la possibilité de développer rapidement les parcelles dépourvues de constructions. L'orientation nord/sud des futurs bâtiments

offre des percées visuelles sur le Jura, ce qui ne serait pas le cas dans une disposition longitudinale des bâtiments projetés.

- 3) Augmentation de la circulation : les rampes d'accès aux futurs parkings souterrains ont été volontairement situées aux deux extrémités de la rue, cela afin de capter les flux automobiles le plus tôt possible et d'éviter une charge trop importante de trafic sur la rue. De ce fait, les résidents du futur quartier n'auront, à terme, pas besoin de circuler sur la rue pour accéder à leurs logements. Dès lors, le trafic automobile sur la rue et les éventuelles nuisances qui y seront liées résulteront essentiellement du passage des habitants de l'îlot de Clendy et des visiteurs. La mise en sens unique de la rue réaménagée de Clendy-Dessous permettra également de résorber le trafic de transit.

- 4) Places de jeux : le plan de quartier prévoit de doubler la largeur actuelle de la rue et d'y aménager une zone de rencontre à vitesse modérée (max 20km/h). Les conditions de sécurité seront donc grandement améliorées pour les usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes). De plus, par la plantation d'arbres, la refonte complète de la chaussée et l'installation d'équipements divers (mobilier urbain, stationnement vélo,...), l'attractivité de la rue réaménagée offrira une réelle plus-value à tout le quartier.

Le plan de quartier prévoit également la réalisation de quatre aires de jeux à destination des nouveaux habitants. Cependant, elles demeureront sans nul doute accessibles aux enfants du voisinage.

- 5) Nécessité de développer le secteur : le projet d'agglomération yverdonnois de deuxième génération (PA2) situe le secteur de Clendy-Dessous dans le périmètre compact de la ville. Ce dernier vise à renforcer l'urbanisation à l'intérieur de la ville et à diminuer l'étalement urbain, ainsi qu'à favoriser le développement et la rentabilité des transports publics.

Le site étant identifié également par le PGA comme zone à développer par plan de quartier, la Municipalité a, avec le concours des propriétaires concernés, entrepris l'étude d'un PQ proposant une densification respectueuse du site.

Dans la mesure où tous les propriétaires se sont accordés à valoriser leurs biens-fonds, il ne peut en être autrement pour le site de Clendy-Dessous. De plus, le développement de ce secteur de la ville demeure en totale concordance avec les objectifs de la révision la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) en vigueur depuis le 1^{er} mai 2014, et qui vise notamment à freiner le mitage du territoire en densifiant les centres urbains.

- 6) Qualité de vie du quartier : la réalisation du PQ «Clendy-Dessous» va certes engendrer des changements dans la vie du quartier. Cependant, par la prise en compte de la hauteur des bâtiments voisins pour dimensionner les futurs immeubles, l'élargissement de la rue et la création d'un espace de rencontre arborisé, l'ensemble des paramètres permettant une cohabitation saine entre « l'ancien et le nouveau » a été assurément pris en compte et optimisé. Le maintien d'un maximum de surface en pleine terre permet également d'offrir une nouvelle arborisation sur l'ensemble du site.

II. Oppositions identiques, du 13 juillet 2016, de Mme Josiane Coco-Duvoisin et de son locataire M. Jean John RoCHAT, rue de Clendy 5

- 7) Densité : identifiée par le PGA comme une zone à développer par plan de quartier, le site de Clendy-Dessous a, avec l'aval de la Municipalité et des propriétaires concernés, été défini avec une densité de 1,0 (1m² de terrain = 1m² de surface habitable). Cette densité se justifie compte tenue de la densification voulue du périmètre compact de la ville et demeure en cohérence avec les planifications voisines (PQ « St-Roch/Industrie » = 1,94 ; PQ « A la Scierie » = 0,8 ; PQ «Clendy» = 0,75 et PDL « Gare-Lac » = 1,7).

- 8) Places de jeux : le PQ prévoit la réalisation de 4 places de jeux en lien avec les futures habitations. Leur réalisation est également rendue obligatoire par l'article 142 « Espace de loisirs et de jeux » du règlement du plan général d'affectation (RPGA) de la Ville.

La zone de rencontre est, quant à elle, prévue sur l'ensemble de la rue élargie à 10 mètres. En y limitant la vitesse à 20km/h, la bonne cohabitation entre piétons, voitures et cyclistes est assurée. Cette dernière a été pensée conformément à l'ordonnance fédérale du 28 septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre.

- 9) Aire de construction A : l'ensemble des contraintes liées au bruit, ainsi que les dispositifs permettant de réduire au maximum les nuisances y relatives, ont été intégrés à l'étude du plan de quartier. La notice environnementale qui accompagne le rapport d'aménagement 47 OAT liste les préconisations à prendre en compte pour la mise en œuvre du futur quartier. Ces notions ont également été rendues obligatoires par le règlement du plan de quartier (cf. art. 6.2).
- 10) Forme urbaine : la disposition des aires de construction dite « en peigne » est un héritage du parcellaire existant, dont le maintien fut une exigence des propriétaires afin de préserver les habitations existantes tout en ne prétendant pas la possibilité de développer rapidement les parcelles dépourvues de construction.
La qualité architecturale des futures constructions et leur bonne intégration sont assurées par le règlement du plan de quartier (cf. art. 3.1).
- 11) Perte de vue : dès le début des études du plan de quartier soumis à enquête publique, la recherche d'une cohabitation harmonieuse entre l'îlot de Clendy et le plan de quartier fut l'un des principaux objectifs fixés par la Municipalité. De ce fait, cette dernière s'est montrée favorable à des constructions au demeurant plus longues que hautes et s'est déterminée sur des bâtiments ne dépassant pas deux niveaux sur rez (R+2). Ces derniers respectent les gabarits de l'îlot voisin demeurant même, sur l'ensemble, plus bas.
La disposition des aires de construction dite « en peigne » offre des dégagements ponctuels (vues) sur le Jura, ce qui ne serait pas le cas dans une disposition longitudinale des bâtiments projetés.
- 12) Augmentation de la circulation : les rampes d'accès aux futurs parkings souterrains ont été volontairement situées à chaque extrémité de la rue, cela afin de capter les flux automobiles le plus tôt possible et d'éviter une charge trop importante de trafic sur la rue. De ce fait, les résidents du futur quartier n'auront, à terme, pas besoin de circuler sur la rue pour accéder à leurs logements. Dès lors, le trafic automobile sur la rue et les éventuelles nuisances qui y sont liées résulteront essentiellement du passage des habitants de l'îlot de Clendy et des visiteurs.
Le PQ prévoit également de doubler la largeur actuelle de la rue et d'y aménager une zone de rencontre à vitesse modérée (max 20 km/h). Les conditions de sécurité seront donc grandement améliorées pour les usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes). De plus, par la plantation d'arbres, la refonte complète de la chaussée et l'installation d'équipements divers (mobilier urbain, stationnement vélo,...), l'attractivité de la rue réaménagée offrira une réelle plus-value à tout le quartier. La mise en sens unique de la rue réaménagée, depuis la rue de Clendy à la rue de Payerne, permettra également de résorber le trafic de transit sur la rue de Clendy-Dessous.
Les impacts liés au développement des quartiers voisins ont été intégrés aux réflexions de base lors des études du plan de quartier. Cependant, aucune intervention sur les appareillages des CFF n'est prévue car ces objets sont situés au-delà du périmètre du plan de quartier.
- 13) Aspects patrimoniaux : les objectifs fixés par la Municipalité préalablement au lancement des études du plan de quartier, consistaient à produire une image contemporaine et de qualité de ce futur quartier, à permettre une densification mesurée, à améliorer l'habitabilité du site, à préserver le tissu de la ville ancienne du faubourg de Clendy et à intégrer les contraintes environnementales fortes du site.

Par la prise en compte de la hauteur des bâtiments voisins pour dimensionner les futurs immeubles, l'élargissement de la rue et la création d'un espace de rencontre arborisé, l'ensemble des paramètres permettant une cohabitation saine entre « l'ancien et le nouveau » a été assurément pris en compte et optimisé. Le maintien d'un maximum de surface en pleine terre à l'intérieur du nouveau quartier permet également d'offrir une nouvelle arborisation généreuse et cohérente de cette partie du quartier.

III. Opposition de M. Claude-Alain Thomann, Thomann promotion immobilière SA, avenue Haldimand 6, du 14 juillet 2016.

- 14) Passage sous-voie reliant le quartier de la Scierie : en parallèle des études du PQ, un projet d'équipement a été développé. Au demeurant impératif afin d'assurer la viabilité du futur quartier, ce dernier concerne essentiellement les réseaux souterrains (eau, gaz, électricité, assainissement, etc.), mais comprend également les ouvrages et dispositifs propres au fonctionnement du quartier (aménagements de surface, mobilier urbain, ...).

Le projet d'équipement se limite toutefois au périmètre strict du PQ et ne prévoit, de fait, pas de modifications au-delà dudit périmètre. Par conséquent, l'opportunité de créer un passage sous-voie piétons/cyclistes reliant le quartier de Clendy-Dessous à celui de la Scierie, sera étudiée en lien avec ce dernier.

Concernant l'accès à pied au futur quartier depuis l'Avenue Haldimand, il s'effectue au travers du passage sous le pont des voies CFF. Son franchissement se fait uniquement sur le côté sud-est de l'Avenue Haldimand et par le biais de passages piétons existants. Dès lors, dans la mesure où les piétons traversent en utilisant le trottoir et les cyclistes les pistes cyclables, ce passage n'est pas considéré comme dangereux par la Municipalité.

- 15) Financement du passage sous-voie : la participation financière à un ouvrage de franchissement des voies CFF est le résultat des négociations entre le promoteur et la Ville, dans le cadre de l'enquête publique pour la démolition et la reconstruction de la tour existante dans le PQ A la Scierie.

La Municipalité avait accepté de déroger au règlement du PQ précité en augmentant la part de logement initialement prévue dans la tour, ceci en échange d'une participation financière du promoteur à un passage sous-voie sous la forme d'une charge foncière.

IV. Opposition de M. Bernard Misteli, rue de Clendy 1, du 13 juillet 2016, en complément à son opposition du 11 juillet 2016.

- 16) Rampe d'accès est aux parkings souterrains : l'arbre situé dans le prolongement de la rampe d'accès est aux parkings est indiqué dans l'arborisation obligatoire à prévoir lors de la mise en œuvre du plan de quartier. Son implantation a été intégrée à la vision finale du quartier, tant d'un point de vue paysager que du point de vue de la mobilité.

La question de la proximité de la rampe située à l'est avec la route cantonale a été intégrée à l'étude du plan de quartier. Dès lors, pour des questions de visibilité et de sécurité en sortie du quartier, il est d'ores et déjà prévu d'élargir le trottoir à son accroche avec ladite route cantonale.

L'ensemble des services cantonaux, dont la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), ont en effet été consultés dans le cadre de la procédure légale de validation du plan de quartier précédant sa mise à l'enquête publique. Cette consultation a eu lieu en deux phases, soit en novembre 2014 et en août 2015 et, à son terme, aucune remarque dans le sens d'une situation inappropriée des rampes n'a été formulée par les services cantonaux concernés.

V. Opposition de Mme Ruth Challande, rue de Clendy 41, du 15 juillet 2016.

- 17) Augmentation de la circulation : à l'échelle du quartier, la circulation a été réduite à son minimum par un positionnement des rampes à chaque extrémité de la rue. Cela a pour objectif de capter les flux de voitures des habitants le plus tôt possible et d'éviter une augmentation du trafic. Dès lors, le trafic automobile sur la rue et les éventuelles nuisances qui y sont liées résulteront essentiellement du passage des habitants de l'îlot de Clendy et des visiteurs. La mise en sens unique de la rue réaménagée de Clendy-Dessous, permettra également de résorber le trafic de transit.
- 18) Qualité de vie du quartier : par la prise en compte des gabarits des habitations voisines, l'élargissement de la rue, la création d'un espace de rencontre limité à 20 km/h, arborisé et équipé, l'ensemble des paramètres permettant une cohabitation saine entre « l'ancien et le nouveau » a assurément été prise en compte. Le maintien d'un maximum de surface en pleine terre à l'intérieur du nouveau quartier permet également d'offrir une nouvelle arborisation généreuse et cohérente de cette partie du quartier.

VI. Opposition de Mme Marianne Pascal-Fankhauser, rue de Clendy 41, du 15 juillet 2016.

- 19) Qualité de vie du quartier : dès le début des études du plan de quartier soumis à enquête publique, la recherche d'une cohabitation harmonieuse entre l'îlot de Clendy et le plan de quartier a été l'un des principaux objectifs fixé par la Municipalité. De ce fait, cette dernière s'est montrée favorable à des constructions au demeurant plus longues que hautes et s'est déterminée sur des bâtiments ne dépassant pas deux niveaux sur rez (R+2). Ces derniers respectent les gabarits de l'îlot voisin demeurant même, sur l'ensemble, plus bas.

La disposition des aires de construction dite « en peigne » est un héritage du parcellaire existant, dont le maintien fut une exigence des propriétaires afin de préserver les habitations existantes tout en ne préteritant pas la possibilité de développer rapidement les parcelles dépourvues de construction. Cette configuration offre des dégagements ponctuels (vues) sur le Jura, ce qui ne serait pas le cas dans une disposition longitudinale des bâtiments projetés.

- 20) Densité : le PQ prévoit de doubler la largeur actuelle de la rue et d'y aménager une zone de rencontre à vitesse modérée (max 20 km/h). Les conditions de sécurité seront donc grandement améliorées pour les usagers les plus vulnérables (piétons et cyclistes). De plus, par la plantation d'arbres, la refonte complète de la chaussée et l'installation d'équipements divers (mobilier urbain, stationnement vélo,...), l'attractivité de la rue réaménagée offrira une réelle plus-value à tout le quartier.

En l'état, il peut être admis que la Municipalité a tout mis en œuvre pour qu'une cohabitation entre « l'ancien et le nouveau » demeure la plus harmonieuse possible.

- 21) Augmentation de la circulation : à l'échelle du quartier, la circulation a été réduite à son minimum par un positionnement des rampes à chaque extrémité de la rue. Cela a pour objectif de capter les flux de voitures des habitants le plus tôt possible et d'éviter une augmentation du trafic. Dès lors, le trafic automobile sur la rue et les éventuelles nuisances qui y sont liées, résulteront essentiellement du passage des habitants de l'îlot de Clendy et des visiteurs. La mise en sens unique de la rue réaménagée de Clendy-Dessous, permettra également de résorber le trafic de transit.

I. Conclusion

Sur la base du présent préavis, la Municipalité recommande au Conseil communal de lever les oppositions restantes et d'adopter le plan de quartier et son règlement, considérant que les questions relatives aux rampes d'accès aux parkings souterrains, à la hauteur des bâtiments projetés et à la gestion du trafic sur la future zone de rencontre n'entrent pas en contradiction avec la qualité de vie et la viabilité du futur quartier. Au contraire, la prise en compte du contexte historique du site, la requalification de la rue de Clendy-Dessous en zone de rencontre et le soin apporté lors de l'élaboration de l'avant-projet paysager des espaces libres, contribueront fortement à l'attractivité du quartier.



Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous proposer, Madame la Présidente, Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers, de prendre la décision suivante :

LE CONSEIL COMMUNAL D'YVERDON-LES-BAINS
sur proposition de la Municipalité,
entendu le rapport de sa Commission et
considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

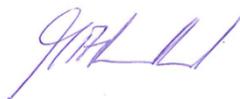
décide :

Article 1: Le plan de quartier (PQ) « Clendy-Dessous » et son règlement sont adoptés.

Article 2: Les réponses aux oppositions sont adoptées.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le vice-syndic



M.-A. Burkhard



Le secrétaire



F. Zürcher

Annexe 1 : Plan de quartier (PQ) « Clendy-Dessous »

Annexe 2 : Règlement du PQ

Déléguée de la Municipalité : Mme Gloria Capt, municipale de l'urbanisme et des bâtiments

CANTON DE VAUD
COMMUNE D'YVERDON-LES-BAINS



PLAN DE QUARTIER
CLENDY-DESSOUS

Approuvé par la Municipalité
le: Vice - Syndic Secrétaire

Soumis à l'enquête publique
du: au: Vice - Syndic Secrétaire

Adopté par le Conseil Communal
le: Présidente Secrétaire

Approuvé préalablement par le
Département compétent
Lausanne, le: Cheffe du Département

Mis en vigueur le:

THIBAUD ZINGG ARCHITECTES URBANISTES EPFL SIA FAS REG A RUE DES PÊCHEURS 7 1400 YVERDON-LES-BAINS T +41 24 425 95 55 F +41 24 425 95 59 CONTACT@THIBAUDZINGG.CH WWW.THIBAUDZINGG.CH	JAQUIER - POINTET SA ing. EPFL/SIA géomètres brevetés Pêcheurs 7 - 1401 YVERDON-LES-BAINS T 024 424 40 79 F 024 424 40 51 info@jps.ch	DATE : OCTOBRE 2014 MODIFICATION : JUIN 2016	Echelle : 1 : 500	N° d'enquête publique :
--	--	---	-----------------------------	-------------------------

LEGENDE PLAN DE QUARTIER

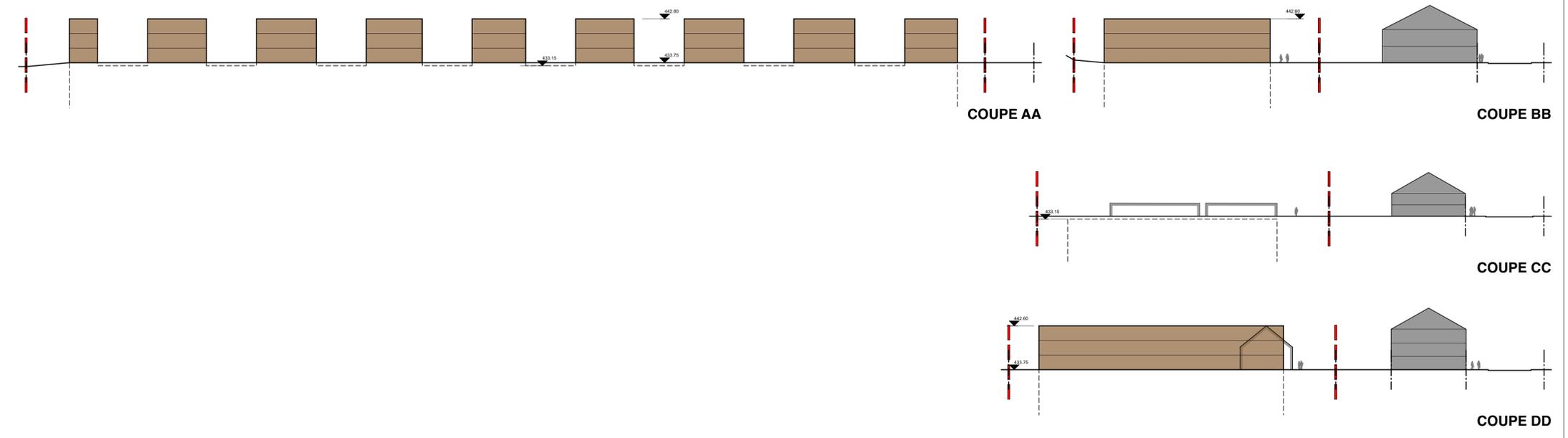
- PERIMETRE DU PLAN DE QUARTIER
- LIMITES PARCELLAIRES AU NOUVEL ETAT
- ZONE D'HABITATION DE MOYENNE DENSITE (DS III)**
- AIRE DE CONSTRUCTION
- AIRE DE CIRCULATION
- AIRE DE VERDURE
- AIRE DE DEGAGEMENT
- AIRE DE RESEAU ECOLOGIQUE
- BATIMENTS EXISTANTS
- PERIMETRE DES CONSTRUCTIONS SOUTERRAINES
- FRONT D'IMPLANTATION OBLIGATOIRE AIRES DE CONSTRUCTION
- FRONT D'IMPLANTATION OBLIGATOIRE CONSTRUCTIONS SOUTERRAINES
- ALTITUDEMER MAXIMALE DERNIERE DALLE-TOITURE
- ALTITUDEMER REZ-DE-CHAUSSEE
- ALTITUDEMER DALLE-TOITURE PARKING SOUTERRAIN
- ACCES PARKING SOUTERRAIN OBLIGATOIRE
- RAMPE ACCES PARKING SOUTERRAIN OBLIGATOIRE
- CIRCULATION PRINCIPALE DU PARKING SOUTERRAIN
- SENS DE CIRCULATION OBLIGATOIRE
- ACCES CONSTRUCTIONS LOCALISATION INDICATIVE
- COUVERT DEUX-ROUES LOCALISATION INDICATIVE
- LOTS (L1, L2, L3, L4, L5 et L6)
- ARBORISATION EXISTANTE SUPPRIMEE
- ARBORISATION OBLIGATOIRE MAJEURE
- ARBORISATION OBLIGATOIRE SECONDAIRE
- ARBRE EXISTANT MAINTENU
- ITINERAIRE PEDESTRE (MARCHE 71)
- MUR A DEMOLIR

SPd MAXIMALES (SIA 421)	
Aire	SPd maximale (m2)
A	1'910
B	2'120
C	1'760
D	1'460
E	1'330
F	1'220
G	1'070
H	980
I	650
12'500	

Parc. n°	Propriétaire
6456	BANDELIER Claire-Lise, SAT Sàrl
6457	BONZON Roger, PAE Immobilier SA, STÄMPFLI CHEVALLEY Brigitte
6458	Société anonyme K2B SA
6459	BANDELIER Claire-Lise, HALLER Marcel
6460	BANDELIER Claire-Lise, DEVALLONNE Jacqueline, CLERC Anne-Marie, STEULET Janine, DEVALLONNE Pierre, communauté hériétaire, DE MARCO Giorgio et Marie-Carla, DUCIEL Alain et Marion
6461	STÄMPFLI CHEVALLEY Brigitte
6462	Société anonyme K2B SA
6463	Société anonyme K2B SA
6464	Société anonyme K2B SA



Etabli sur la base des données informatiques cadastrales du :
fournies par :
Jaquier Pointet SA ingénieurs EPFL/SIA géomètres officiels
Authentifié par M. Signature :





PLAN DE QUARTIER (PQ)
« CLENDY-DESSOUS »

REGLEMENT

Approuvé par la Municipalité

le

Vice-Syndic

Secrétaire

Soumis à l'enquête publique

du

au

Vice-Syndic

Secrétaire

Adopté par le Conseil communal

le

Présidente

Secrétaire

Approuvé préalablement par le Département
compétent

Lausanne, le

Cheffe du Département

Mis en vigueur le

Service de l'urbanisme et des bâtiments (URBAT)
 THIBAUD-ZINGG SA arch.-urbanistes, Yverdon-les-Bains
 PROFIL PAYSAGE Sàrl arch.-pays., Yverdon-les-Bains
 PRONA SA environnement, Yverdon-les-Bains
 TEAM+ transports, Yverdon-les-Bains
 JAQUIER POINTET SA géomètres, Yverdon-les-Bains

SOMMAIRE

1.	GENERALITES	p. 5
	Objectifs	Art. 1.1
	Périmètre et affectation	Art. 1.2
	Capacité constructive	Art. 1.3
	Degré de sensibilité au bruit	Art. 1.4
	Contenu	Art. 1.5
2.	DEFINITIONS ET DIMENSIONNEMENT	p. 5-6
	Surface de plancher déterminante (SPd)	Art. 2.1
	Stationnement	Art. 2.2
	Hauteur	Art. 2.3
	Constructions souterraines	Art. 2.4
	Arbres majeurs et secondaires	Art. 2.5
3.	QUALITES ARCHITECTURALES ET PAYSAGERES	p. 6
	Qualité globale	Art. 3.1
4.	PERMIS DE CONSTRUIRE	p. 6
	Dossier d'enquête	Art. 4.1
5.	MISE EN ŒUVRE	p. 6-7
	Lots	Art. 5.1
	Espaces libres	Art. 5.2
6.	ZONE D'HABITATION DE MOYENNE DENSITE	p. 7-8
	Destination	Art. 6.1
	Bruit	Art. 6.2
	Accidents majeurs	Art. 6.3
	Archéologie	Art. 6.4
	Stationnement voitures	Art. 6.5
	Accès voitures	Art. 6.6
	Stationnement vélos	Art. 6.7
	Espaces libres	Art. 6.8
	Statut des espaces libres	Art. 6.9
	Arborisation obligatoire	Art. 6.10
	Gestion de l'eau	Art. 6.11
	Mouvements de terrain	Art. 6.12
	Edicules techniques et mobiliers	Art. 6.13
7.	AIRE DE CONSTRUCTION	p. 8 - 9
	Aire de construction	Art. 7.1
	Bâtiments existants	Art. 7.2
	Implantation des constructions	Art. 7.3
	Périmètre des constructions souterraines	Art. 7.4

	Front d'implantation	Art. 7.5
	Ordre des constructions	Art. 7.6
	Hauteur	Art. 7.7
	Espaces extérieurs non chauffés	Art. 7.8
	Toitures	Art. 7.9
8.	AIRE DE CIRCULATION	p. 9
	Aire de circulation	Art. 8.1
9.	AIRE DE VERDURE	p. 9
	Aire de verdure	Art. 9.1
	Terrasses privées	Art. 9.2
	Limites	Art. 9.3
10.	AIRE DE DEGAGEMENT	p. 10
	Aire de dégagement	Art. 10.1
	Accès aux constructions	Art. 10.2
	Couverts à vélos	Art. 10.3
	Places de jeu	Art. 10.4
	Limites	Art. 10.5
11.	AIRE DE RESEAU ECOLOGIQUE	p. 10
	Aire de réseau écologique	Art. 11.1
12.	DISPOSITIONS FINALES	p. 10
	Dérogations	Art. 12.1
	Prescriptions complémentaires	Art. 12.2
	Abrogation et mise en vigueur	Art. 12.3

1. GENERALITES

Objectifs	1.1	al. 1	Le plan de quartier (PQ) « Clendy-Dessous » rend constructible le « périmètre à développer par plans de quartier » de la zone de la ville ancienne, régi par l'art. 42 du règlement sur le plan général d'affectation (PGA) du 22 avril 2015.
		al. 2	Il est conçu pour : <ul style="list-style-type: none">▪ densifier le site tout en ménageant des espaces libres de qualité ;▪ garantir une insertion harmonieuse des nouveaux bâtiments dans le tissu de la ville ancienne ;▪ aménager un espace-rue convivial, qui fait le lien avec l'arrière du front bâti de Clendy.
Périmètre et affectation	1.2	al. 1	Le PQ régit le secteur délimité par le périmètre du plan. Il définit une zone d'habitation de moyenne densité, qui comprend : <ul style="list-style-type: none">▪ l'aire de construction ;▪ l'aire de circulation ;▪ l'aire de verdure ;▪ l'aire de dégagement ;▪ l'aire de réseau écologique.
Capacité constructive	1.3	al. 1	La SPd maximale par aire de construction est indiquée sur le plan.
Degré de sensibilité au bruit	1.4	al. 1	Le degré de sensibilité (DS) III, tel que défini par l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB), est attribué à tout le périmètre du PQ.
Contenu	1.5	al. 1	Le PQ comprend : <ul style="list-style-type: none">▪ le plan et les coupes à l'échelle 1/500 ;▪ le règlement.

2. DEFINITIONS ET DIMENSIONNEMENT

SPd	2.1	al. 1	La surface de plancher déterminante (SPd) est calculée au moyen de la dernière version de la norme SIA applicable (SIA 504.416 et 504.421).
Stationnement	2.2	al. 1	Les besoins en stationnements voitures et vélos sont calculés au moyen de la dernière version de la norme VSS applicable.
		al. 2	Les équipements collectifs liés uniquement aux deux-roues légers non-motorisés mentionnés à l'art. 32 RLATC sont dimensionnés au moyen de la dernière version de la norme VSS applicable.
Hauteur	2.3	al. 1	La hauteur maximale des bâtiments correspond au niveau supérieur de la dernière dalle brute.
		al. 2	La hauteur maximale de l'acrotère est de 35 cm mesurée depuis le fini de la toiture.
Constructions souterraines	2.4	al. 1	Les constructions souterraines sont des bâtiments ou des parties de bâtiments qui ne dépassent pas, couverture comprise, le terrain aménagé (TA) ou le terrain naturel (TN) si celui-ci est conservé.
		al. 2	Dans les aires de verdure, de dégagement et de circulation, l'épaisseur de terre végétale doit être de 50 cm au minimum.

Arbres majeurs et secondaires	2.5	al. 1	Les arbres majeurs sont des arbres d'essences fruitières et/ou ornementales indigènes et à fort développement (16 à 25 m de hauteur à l'âge adulte).
		al. 2	Les arbres secondaires sont des arbres d'essences fruitières et/ou ornementales indigènes et à développement moyen (8 à 15 m de hauteur à l'âge adulte).

3. QUALITÉS ARCHITECTURALE ET PAYSAGÈRE

Qualité globale	3.1	al. 1	Les constructions et installations sont conçues de telle sorte qu'elles forment avec leurs abords un ensemble de qualité (art. 86 LATC).
------------------------	-----	-------	--

4. PERMIS DE CONSTRUIRE

Dossier d'enquête	4.1	al. 1	La demande de permis de construire comprend notamment : <ul style="list-style-type: none"> ▪ le calcul de l'offre en cases de stationnement pour voitures et vélos conformément aux normes VSS ; ▪ l'étude acoustique exigée par l'art. 6.2 ; ▪ la situation de l'arborisation projetée (plan de plantation) exigée par l'art. 6.10 ; ▪ un dossier technique de présentation des mesures de protection selon l'art. 6.3.
		al. 2	Le plan des espaces libres (art. 5.2 al. 2), à une échelle comprise entre 1/100 et 1/200, comporte tous les éléments nécessaires à la compréhension du projet, notamment : <ul style="list-style-type: none"> ▪ les accès et les voies carrossables adaptés aux gabarits de travail et de circulation des véhicules pompiers ; ▪ l'organisation et l'aménagement du parking ; ▪ les liaisons pour la mobilité douce ; ▪ les revêtements de sols, notamment la nature des surfaces minérales et des transitions entre surfaces (ex. bordures) ; ▪ le profil du TN (cotes avant travaux) et celui du TA (cotes après travaux) ; ▪ la localisation des plantations et leur essence (plan de plantation) ; ▪ la gestion des eaux pluviales ; ▪ le mobilier et l'éclairage ; ▪ la localisation des sauts-de-loups, grilles, extracteurs de fumée du parking en souterrain ou tout autre élément ayant un impact en surface.
		al. 3	Le règlement communal sur la protection des arbres (RPA) du 22 juillet 2013 est réservé.

5. MISE EN ŒUVRE

Lots	5.1	al. 1	Le PQ est réalisable en 6 lots (L1 à L6) : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le lot 1 qui comprend les aires de construction A et B ; ▪ Le lot 2 qui comprend l'aire de construction C ; ▪ Le lot 3 qui comprend l'aire de construction D ; ▪ Le lot 4 qui comprend l'aire de construction E ; ▪ Le lot 5 qui comprend l'aire de construction F ; ▪ Le lot 6 qui comprend les aires de construction G, H et I ▪ chaque lot est réalisé en entier et en une étape avec les espaces libres qu'il contient ;
-------------	-----	-------	---

- Les aménagements de l'aire de circulation compris dans chaque lot seront réalisés selon les directives de la Municipalité.
- les lots L2 et L6 sont réalisés en premier avec les rampes d'accès au parking.

Espaces libres	5.2	al. 1	La réalisation des espaces libres (art. 6.8) est impérative. Elle est simultanée à celle des bâtiments et conditionnée à l'octroi du permis d'habiter.
		al. 2	Les objectifs et règles spécifiques énoncés dans le présent règlement seront concrétisés dans un projet conforme à la norme SIA 105 et piloté par un bureau de conception du paysage (art. 4.1 al. 2).

6. ZONE D'HABITATION DE MOYENNE DENSITE

Destination	6.1	al. 1	La zone d'habitation de moyenne densité est destinée principalement à l'habitat, aux activités moyennement gênantes et aux espaces libres tels que précisés ci-après.
		al. 2	Elle est divisée en aires de construction, de verdure, de circulation, de dégagement et de réseau écologique.
		al. 3	Les aires de verdure, de circulation, de dégagement et de réseau écologique sont inconstructibles, sous réserve des équipements auxquels elles sont destinées et des périmètres d'implantation des constructions souterraines figurant sur le plan.
		al. 4	Les dépendances de peu d'importance au sens de l'art. 39 RLATC ne sont pas autorisées, sous réserve des couverts à vélos et des places de jeux.
Bruit	6.2	al. 1	L'art. 31 OPB est applicable. La protection contre les nuisances sonores des trafics routiers et CFF sera garantie par des mesures architecturales (choix typologiques, loggias-tampons, orientations multiples de pièces sensibles, etc.).
		al. 2	Une étude acoustique détaillée sera jointe à la demande de permis de construire. Elle démontrera l'efficacité des mesures mises en œuvre et le respect de l'OPB.
Accidents majeurs	6.3	al. 1	Pour l'ensemble des nouvelles constructions (aires A à I) les mesures suivantes de protection contre les accidents majeurs doivent être prises : <ul style="list-style-type: none"> ▪ placer les locaux sensibles du côté opposé aux voies CFF ; ▪ utiliser des matériaux incombustibles pour les façades côté voies CFF ; ▪ orienter les voies de fuite sur les aires de dégagement ; ▪ orienter les prises d'air pour l'aération sur les aires de dégagement ; ▪ mettre en place une porte étanche en bas de la rampe d'accès au parking souterrain du côté de la ligne CFF 210 Yverdon-Chavornay ;
		al. 2	Pour les aires de construction A à D, les affectations en crèches, garderies ou autres utilisations sensibles au sens de l'OPAM n'y sont pas autorisées.
Archéologie	6.4	al. 1	Le PQ se trouve entre deux régions archéologiques (RA) majeures au sens de l'art. 67 LPNMS : au nord la RA n°387/351 et au sud la RA n°387/301.
		al. 2	Les terrassements seront effectués sous surveillance archéologique et les éventuels vestiges feront l'objet d'une documentation adéquate, sous contrôle du service en charge de l'archéologie.
		al. 3	L'autorisation spéciale nécessaire pour de tels travaux (art. 72 LPNMS) est réservée.
Stationnement voitures	6.5	al. 1	Le stationnement est entièrement souterrain, sous réserve des cases extérieures de stationnement existantes, qui peuvent être maintenues et déplacées si nécessaire.
		al. 2	Pour les activités, le besoin est fixé à 40% de la valeur indicative conformément à la norme VSS en vigueur (actuellement SN 640 281).
		al. 3	Le lot L5 contient 7 cases en souterrain pour le bâtiment (n°ECA 828) sis sur la parcelle 1778.

Accès voitures	6.6	al. 1	Les accès au parking souterrain, les rampes d'accès au parking souterrain, la circulation principale du parking souterrain et le sens de circulation indiqués sur le plan sont obligatoires.
Stationnement vélos	6.7	al. 1	2/3 du besoin doit être prévu en sous-sol et 1/3 sous couvert en surface.
Espaces libres	6.8	al. 1	Les espaces libres sont constitués de l'aire de circulation, de verdure, de dégagement et de réseau écologique.
		al. 2	Ils sont homogènes et de qualité. Sont notamment exigées : <ul style="list-style-type: none"> ▪ l'unité des matériaux, du mobilier et des plantations ; ▪ les surfaces perméables ; ▪ les essences indigènes en station, essentiellement feuillues, sur la base de critères d'entretien extensif et écologique, à l'exclusion des arbres fruitiers.
		al. 3	Le développement des arbres sera libre et les travaux d'entretien ultérieurs respecteront cette caractéristique, sans nécessiter de taille autre qu'une taille d'entretien ou de formation.
		al. 4	Les essences exotiques invasives figurant sur les listes noires ou grises officielles ne sont pas autorisées.
Statut des espaces libres	6.9	al. 1	Les espaces libres privés sont constitués de l'aire de circulation, de verdure, de dégagement et de réseau écologique.
Arborisation obligatoire	6.10	al. 1	L'arborisation figurant sur le plan indique le nombre d'arbres obligatoires.
		al. 2	L'emplacement définitif sera fixé par le plan d'enquête.
Gestion de l'eau	6.11	al. 1	Les eaux claires seront raccordées au collecteur principal en séparatif et les surfaces en pleine terre seront infiltrées naturellement.
		al. 2	L'infiltration « forcée » par tranchée est proscrite. Un système d'acheminement des eaux en système majeur sera élaboré.
		al. 3	Avant toute demande de permis de construire, ces dispositions doivent faire l'objet d'une étude de détails et d'une approbation préalable du service concerné (art. 4.1 al.2).
Mouvements de terrain	6.12	al. 1	Dans les aires de verdure, de dégagement et de réseau écologique, les murs de soutènement et les talus sont interdits.
		al. 2	Dans les aires de dégagement et de verdure, l'altitude maximale du TA est de 433.75.
Édicules techniques et mobiliers	6.13	al. 1	Les édicules techniques et les mobiliers tels qu'armoires électriques, cabines téléphoniques, boîtes aux lettres, signalisations, etc. sont choisis et implantés de manière à ne pas nuire à la qualité des aménagements.

7. AIRE DE CONSTRUCTION

Aire de construction	7.1	al. 1	L'aire de construction est destinée à l'habitation et aux activités moyennement gênantes, selon les SPd maximales indiquées sur le tableau annexé au plan.
		al. 2	Chaque lot de construction (L1 à L6) peut contenir jusqu'à 10% de SPd affecté aux activités moyennement gênantes.
		al. 3	Les SPd affectées aux activités moyennement gênantes correspondent exclusivement aux fronts d'implantation obligatoires et prennent place, prioritairement, aux rez-de-chaussée.
Bâtiments existants	7.2	al. 1	Les bâtiments existants ne peuvent être qu'entretenus. Ils peuvent être reconstruits en cas de destruction accidentelle.
		al. 2	Les constructions provisoires sont interdites.

Implantation des constructions	7.3	al. 1	Les bâtiments sont implantés à l'intérieur des aires de construction A à I indiquées sur le plan.
		al. 2	Les espaces extérieurs non chauffés tels que coursives, balcons ou loggias, ainsi que les cages d'ascenseur ou les avant-toits, ne dépassent pas des aires de construction.
Périmètre des constructions souterraines	7.4	al. 1	Le parking souterrain est implanté à l'intérieur du périmètre des constructions souterraines indiqué sur le plan.
		al. 2	Entre chaque lot de construction, la contiguïté des parkings souterrains est obligatoire. Pour chaque lot, le périmètre du parking souterrain s'étend, tout au plus, jusqu'en limite du périmètre dévoué aux constructions souterraines correspondante et indiquée sur le plan. La disposition des constructions souterraines doit garantir, à terme, la circulation principale du parking souterrain entre l'ensemble des lots.
Front d'implantation	7.5	al. 1	Les fronts d'implantation figurant sur le plan sont obligatoires.
Ordre des constructions	7.6	al. 1	A l'intérieur des aires de construction, les constructions sont édifiées selon l'ordre contigu.
Hauteur	7.7	al. 1	La hauteur maximale des constructions correspond à l'altitude 442.60, respectivement 433.70 pour les rez-de-chaussée et 433.10 pour les constructions souterraines.
		al. 2	Le nombre de niveaux maximal est indiqué sur le plan.
		al. 3	Les superstructures techniques d'une hauteur de 1 m au plus sont admises.
Espaces extérieurs non chauffés	7.8	al. 1	Chaque logement comporte un espace extérieur (balcon, loggia, terrasse) d'au moins 8 m ² net pour les logements inférieurs à 100 m ² de surface nette (SN) et d'au moins 9% net pour les logements supérieurs à 100 m ² de SN.
Toitures	7.9	al. 1	Les toitures sont plates.
		al. 2	Elles sont végétalisées, y compris les surfaces nécessaires aux installations d'énergie solaire.
		al. 3	Elles sont accessibles dans le seul cadre de leur entretien courant (végétation, installation solaire,...). Elles doivent impérativement être équipées de lignes de vie ou de systèmes de retenues, conformément à la norme EN795:2012. Les garde-corps sont interdits.

8. AIRE DE CIRCULATION

Aire de circulation	8.1	al. 1	L'aire de circulation est destinée aux rampes du parking souterrain et à l'usage du public.
----------------------------	-----	-------	---

9. AIRE DE VERDURE

Aire de verdure	9.1	al. 1	L'aire de verdure est destinée à un parc collectif.
		al. 2	Le stationnement n'y est pas autorisé.
Terrasses privées	9.2	al. 1	La profondeur des terrasses en empiètement sur l'aire de verdure sont admises sur une profondeur de 2.5 m au maximum, mesurée perpendiculairement à la façade.
		al. 2	Le revêtement est minéral, homogène et ne dépasse pas 8 m ² par logement.
Limites	9.3	al. 1	Les clôtures ne sont pas autorisées, sous réserve de haies taillées de charmilles (Carpinus betulus) et d'une hauteur de 1.5 m tout au plus.

10. AIRE DE DEGAGEMENT

Aire de dégagement	10.1	al. 1	L'aire de dégagement est destinée aux accès piétons, au stationnement deux-roues, aux surfaces plantées et aux places de jeux.
		al. 2	Le stationnement voiture, ainsi que les jardins et terrasses privatifs n'y sont pas autorisés.
Accès aux constructions	10.2	al. 1	Les accès aux constructions indiqués sur le plan sont indicatifs, mais ne peuvent prendre place que dans l'aire de dégagement.
		al. 2	L'emplacement définitif sera fixé par le plan d'enquête.
Couverts à vélos	10.3	al. 1	Les couverts à vélos figurant sur le plan indiquent le nombre de couverts obligatoires.
		al. 2	L'emplacement définitif sera fixé par le plan d'enquête.
Places de jeu	10.4	al. 1	Chaque aire de dégagement comporte au moins une place de jeu.
		al. 2	La conception de la place sera soignée et durable.
Limites	10.5	al. 1	Les clôtures ne sont pas autorisées, sous réserve de haies taillées de charmilles (<i>Carpinus betulus</i>) uniquement disposées perpendiculairement à la façade et d'une hauteur de 1.5 m tout au plus.

11. AIRE DE RESEAU ECOLOGIQUE

Aire de réseau écologique	11.1	al. 1	L'aire de réseau écologique est destinée à des surfaces favorables à la faune et à la flore indigènes.
		al. 2	Son entretien sera extensif, afin de favoriser le développement d'une végétation diversifiée.
		al. 3	Si des clôtures sont réalisées le long des voies CFF, ces dernières devront impérativement présenter des mailles suffisamment larges pour permettre le passage de la petite et moyenne faune.
		al. 4	Le stationnement et les jardins privatifs n'y sont pas autorisés.

12. DISPOSITIONS FINALES

Dérogations	12.1	al. 1	La Municipalité peut accorder des dérogations au présent règlement dans le cadre fixé par l'art. 85 LATC.
Prescriptions complémentaires	12.2	al. 1	Le plan général d'affectation (PGA) s'applique à titre supplétif.
Abrogation et mise en vigueur	12.3	al. 1	Le PQ déploie ses effets dès sa mise en vigueur par le Département compétent.
		al. 2	Il abroge toutes les dispositions antérieures à sa mise en vigueur et plus particulièrement le périmètre à développer par plan de quartier, sis à Clendy, du PGA du 22 avril 2015.