

DOSSIER DIRECTEUR



DE LA VILLE D'YVERDON-LES-BAINS

APPROUVE PAR LA MUNICIPALITE
LE: 26 MAI 1994 / 18 JUIL 1994

Le Syndic:

Le Secrétaire:

[Signature]

SOU MIS A LA CONSULTATION PUBLIQUE
DU 25 AVRIL 1995 AU 22 MAI 1995..

Le Syndic:

Le Secrétaire:

[Signature]

ADOpte PAR LE CONSEIL COMMUNAL
D'YVERDON-LES-BAINS DANS SA SEANCE
DU: 12 DECEMBRE 1996

Le Président:

Le Secrétaire:

[Signature]

[Signature]

APPROUVE PAR LE CONSEIL D'ETAT DU
CANTON DE VAUD

LE: 28 MAI 1997

L'atteste, le Chancelier.



[Signature]

AVRIL 1995

BUREAU D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
JEAN-DANIEL URECH, ARCHITECTE EPFL/SIA/FAS, URBANISTE FUS
6, rue Enning . CH-1003 Lausanne . Tél. 021/ 312 34 31. Fax 021/ 320 95 66
Chargés d'étude: Jean-Daniel URECH, Laurent ESSIG, Jean-Claude ROSSIER

DOSSIER
DIRECTEUR



DE LA VILLE
D'YVERDON-LES-BAINS

DOSSIER
DIRECTEUR

DE LA VILLE
D'YVERDON-LES-BAINS

ERRATA

DOSSIER DIRECTEUR DE LA VILLE D'YVERDON

2.1 PLAN DIRECTEUR DU SITE : LES VALEURS NATURELLES ET
CONSTRUITES

Manquent :

- l'inventaire des bas-marais d'importance nationale;
- l'inventaire des sites marécageux d'une beauté particulière et d'importance nationale (en vigueur à titre transitoire par art. 29 OPN);
- les sites de reproduction des batraciens d'importance nationale nos 366 et 374 (pas encore en vigueur).

Sont à rectifier :

- l'inventaire CPN est remplacé par l'inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels d'importance nationale (IFP), objet 12.08 (autre délimitation);
- les références à l'inventaires des zones non alluviales sont les nos 201 et 202 (non pas 202 et 203);
- les périmètre P ont une valeur indicative, car l'inventaire des sites construits à protéger en Suisse n'est pas terminé pour la ville d'Yverdon.

Remarques :

- le site OROEM no 7 ne figure pas dans sa partie lacustre de façon explicite, car il dépasse largement la tête de lac reproduite sur le plan.

3.3 PLAN DIRECTEUR DES TRANSPORTS : RESEAU DU CYCLISME

La liaison secondaire proposée en amont de la voie CFF, en direction d'Yvonand, est discutable.

I - Table des Matières

<i>I</i>	-	<i>Table des Matières</i>
<i>II</i>	-	<i>Index d'Accès</i>
<i>III</i>	-	<i>Avant-Propos</i>
<i>IV</i>	-	<i>Le Schéma Directeur de 1990</i>
<i>V</i>	-	<i>Les Sujets Essentiels du Dossier Directeur</i>

<i>1</i>	-	<i>Plan Directeur de l'Utilisation du Sol</i>
<i>1.1</i>	-	<i>Les Grandes Fonctions de la Ville</i>
<i>1.2</i>	-	<i>Les Destinations du Sol (1.2.1 - Mélange et Dosage des Fonctions)</i>
<i>1.3</i>	-	<i>L'Identité des Rues</i>
<i>1.4</i>	-	<i>Les Réserves Stratégiques</i>
<i>1.5</i>	-	<i>L'Eau, la Terre et le Climat</i>

<i>2</i>	-	<i>Plan Directeur du Site</i>
<i>2.1</i>	-	<i>Les Valeurs Naturelles et Construites</i>
<i>2.2</i>	-	<i>Les Perceptions Visuelles</i>

<i>3</i>	-	<i>Plan Directeur des Transports</i>
<i>3.1</i>	-	<i>La Hiérarchie du Réseau Routier (3.1.1 - Le Stationnement)</i>
<i>3.2</i>	-	<i>Le Réseau du Piétonnisme</i>
<i>3.3</i>	-	<i>Le Réseau du Cyclisme</i>
<i>3.4</i>	-	<i>Le Réseau des Transports en Commun</i>

<i>4</i>	-	<i>Plan Directeur des Equipements Collectifs</i>
<i>4.1</i>	-	<i>Les Equipements des Quartiers et de la Ville</i>
<i>4.2</i>	-	<i>Les Grands Equipements</i>

<i>VI</i>	-	<i>Annexes: Références et Capacités</i>
-----------	---	---

La hiérarchie de l'index est composée de trois niveaux :

- Les mots d'entrée "**ESSENTIELS A CARACTERE D'OBJECTIFS**"
- Les mots d'entrée "**ESSENTIELS**"
- Les mots d'entrée "**SIMPLES**"

A	
ABOUTISSEMENT (AIRES D')	3.2
ACCESSIBILITE	3.1
ACCUEIL	1.1, 1.2
ACTIF (FOYER)	1.1
ACTION (SPHERE D')	1.1
ACTIVITES	IV, V.8, 1.1, 1.2, 4.2
ACTIVITE ASSOCIATIVE	V.7, 1.2, 4.2
ACTIVITES (HUMAINE)	V.1, 1.1, 1.2.1, 2.1
ADMINISTRATION	1.2, 4.1, 4.2
AERODROME	V.6, 1.1, 4.2
AGGLOMERATION	IV, V.9, 1.1, 1.2, 4.2
AGRICULTURE	IV, 1.1, 1.2, 2.1
AIRES D'ABOUTISSEMENT	3.2
AIRES STRUCTURANTES NON-BATIES	IV
ALLEES	1.2
ALLEES (CONTRE-)	2.2
ALLEES D'ARBRES	2.1
ALLUVIALES (INVENTAIRE DES ZONES)	2.1
ALLUVIONS	1.5
AMENAGEMENT (STRUCTURES D')	IV
ANNEXES	VI
ANTICIPATION	III
AQUATIQUE	V.7, 1.1, 1.5, 2.1, 4.2
ARBRES	1.5, 2.1, 2.2
ARCHEOLOGIE	2.1
ARCHITECTURAL (RECENSEMENT)	2.1
ARTISANAT	1.1, 1.2
ASSISE HAUTE DE LA VILLE	1.5
ASSOCIATIVE (EMPRISE, ACTIVITE, VIE)	V.7, 1.2, 4.2
ATOUTS (TOURISTIQUES)	V.5
AUBERGE DE JEUNESSE	4.2
AUTOROUTE (RESEAU, NOEUD, JONCTION)	IV, 1.1, 2.1, 2.2, 3.1, 4.2
AVENIR	1.4
AXE (VILLE-LAC)	V.4
AXES	IV, 2.2
B	
BAINS (CITE DES)	IV, V.5, V.8, 1.1, 1.2, 1.5, 2.1, 4.2
BANLIEUES	2.2
BARRAGE (EFFET DE)	1.5
BARRIERES ARTIFICIELLES	IV
BASSIN GEOGRAPHIQUE	V.9
BASSIN LEMANIQUE	V.10
BATEAUX	4.2
BATELLERIE (PORT DE PETITE)	1.2, 2.1, 2.2, 4.2
BATIES (AIRES STRUCTURANTES NON-)	IV
BATIMENT (A L'INVENTAIRE, CLASSE)	2.1
BATIS (ENSEMBLES)	IV, V.1, 2.1
BESOINS (EN EQUIPEMENTS COLLECTIFS)	4.1, 4.2
BISE, BRISES	1.5
BRISE-VENTS	1.5
BROUILLARD	1.5
BURON	V.5, 1.1, 2.1, 2.2, 4.2
BUS	3.4, 4.2
C	
CAMPAGNE	V.5, 1.1, 1.5
CAMPING	V.5, 4.2
CANAUX	IV, V.4, V.9, 1.1, 1.2, 1.5, 2.1, 3.2, 3.3, 4.2
CAPACITES	VI
CARACTERE INTENTIONNEL	1.2
CARREFOUR (GIRATOIRE, REGULE)	3.1
CARTE D'EVALUATION	4.1
DES EQUIPEMENTS COLLECTIFS	
CASINO	2.2
CEINTURE HORTICOLE ET/OU MARAICHERE	1.2, 2.1
CENTRAL (POLE ET PROLONGEMENTS)	IV
CENTRE (VILLE, HISTORIQUE)	IV, V.2, V.5, V.8, 1.1, 1.2, 1.5, 2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 3.4, 4.2
CHATEAU	V.3, 2.1, 2.2
CHEF-LIEU (DU NORD VAUDOIS)	V.9
CHEMIN DE FER	III, IV, V.6, 2.2, 3, 4.2
CIRCULATION (VEHICULES, CYCLES, PIETONS)	V.1, 3
CITE DES BAINS	IV, V.5, V.8, 1.1, 4.2
CIVIQUE (VIE)	4.2
CLIMAT	1.5

COEUR (ACTIF, DE LA VILLE, HISTORIQUE)	IV, V.8, 1.1, 2.2
COHABITATION	V.1
COHERENCE	III
COHESION (DES ATOUTS TOURISTIQUES)	V.5
COHESION REGIONALE	V.9
COLLECTIF (HABITAT)	1.2
COLLECTIFS (EQUIPEMENTS)	IV, V.1, 1.2, 4
COLLECTRICE (ROUTE)	1.1, 1.2, 2.1, 3.1
COLLINES, COTEAUX	IV, 2.1, 2.2
COMMERCE	V.8, 1.1, 1.2.1, 4.1, 4.2
COMMUNES (VOISINES)	V.8, 4.2
COMMUNICATION (AXES DE)	2.2
COMMUNICATION (PLAN DIRECTEUR / USAGER)	III
COMMUNICATION (VOIES DE)	III, V.6, 2.1, 2.2, 3
COMMUNICATIONS VILLE-REGION-PAYS	IV
COMPLEMENTARITE	V.5, V.10, 1.1
COMPOSANTES (DU DOSSIER DIRECTEUR)	III
CONCEPTION (DU DOSSIER DIRECTEUR)	III
CONCERTATION (USAGER / PLAN DIRECTEUR)	III
CONDUITES D'ECOULEMENT	1.5
CONE DE DEJECTION	1.5
CONSERVATION DU MILIEU NATUREL	1.2, 2.1
CONSTRUCTIONS EN PROFONDEUR	1.5
CONSTRUITS (ELEMENTS, VALEURS, SITES)	V.1, 2.1
CONTEMPORAINE (URBANISATION, VILLE)	2.1, 2.2
CONTIGU (ORDRE)	1.2
CONTRE-ALLEES	2.2
CONVIVIALITE (DU QUARTIER)	1.2
COORDINATION	III
(PLAN DIRECTEUR, DECISIONS)	
CORDON LITTORAL	1.5
COURS D'EAU (ANCIENS)	1.5
COUVERTURE SABLO-ARGILEUSE	1.5
CROISSANCE DE LA VILLE	VI
CRUES	1.5
CULTE	1.2, 4.1
CULTURE	1.2, 4.1, 4.2
CULTURE DU SOL	IV, 1.1, 1.2, 1.5, 2.1
CYCLISME (RESEAU, CYCLOTOURISME)	1.2, 3.3, 4.2
D	
DEBARCADERE	IV, 4.2
DEBIT (D'EAU)	1.5
DECENTRALISATION	4.2
DEJECTION (CONE DE)	1.5
DELIMITATION (ELEMENTS DE)	2.1
DENSIFICATION	V.2, 1.2
DESEQUILIBRE	V.8, 1.1, 4.1
(HEMISPHERIQUE, EST-OUEST)	
DESSERTS (RESEAU DE)	3.1
DESTINATIONS	V.7, 1.2
(RIVES, SOL, MULTI-MONO-FONCTIONNELLES)	
DEVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE	4.2
DIRECTEUR (SCHEMA)	IV
DISPOSITIF URBANISTIQUE	1.1
DISTANCE VILLE-LAC	V.4, 1.2, 4.2
DISTRIBUTEUR (RESEAU ROUTIER)	3.1
DOMAINE CFF	2.2
DOMAINE PUBLIC	V.1, 1.2, 2.1, 2.2, 3
DOSAGE (DES FONCTIONS)	1.2.1
DOSSIER DIRECTEUR	III
DRAINAGE (DES EAUX)	1.5
E	
EAU	IV, V.9, 1.1, 1.5, 2.1, 4.2
ECOLIS	1.1, 1.2, 4.1, 4.2
ECONOMIE DU SOL	V.2
ECONOMIES (NOUVELLES)	V.6, 1.2
ECONOMIES LOCALES	1.2
ECOULEMENT D'EAU	1.5
EFFET DE BARRAGE	1.5
(CONSTRUCTIONS EN PROFONDEUR)	
ELEMENT DE RELIEF	IV
ELEMENTS CONSTRUITS	2.1
ELEMENTS VERTS DU PAYSAGE URBAIN	1.2, 2.1, 2.2
EMPRISE ASSOCIATIVE	V.7
ENSEIGNEMENT	1.1, 1.2, 4.1, 4.2
ENSEMBLES BATIS	V.1, 2.1
ENSEMBLES CONSTRUITS (INVENTAIRE)	2.1
ENSOLEILLEMENT	1.5
ENTREES (DE LA VILLE)	V.3, 1.2, 2.2
EQUILIBRE (HEMISPHERES)	V.6, V.8
EQUIPEMENTS COLLECTIFS	IV, V.1, V.6, V.7, 1.2, 4
EQUIPEMENTS COLLECTIFS (POCHES, BESOINS)	4.1
EQUIPEMENTS (GRANDS, EXISTANTS)	4.2
EQUIPEMENTS (NOUVEAUX)	V.6
EQUIPEMENTS COLLECTIFS	1.2, 4.1
DES QUARTIERS ET DE LA VILLE	
EROSION	1.5
ESPACE URBANISE	IV

ESPACES (EXTERIEURS VERTS)	IV, 1.1, 1.2, 2.1
ESPACES (RUES, DE PLEIN AIR)	2.1
ESSENCES D'ARBRES	2.1
ESSENTIELS (SUJETS)	V
ETABLISSEMENT FINANCIER	4.1
ETANCHES (SURFACES)	V.9, 1.5
ETOILE (RESEAU DES BUS EN)	3.4
ETUDES REGIONALES	III
EUROPEENNES (METROPOLES-REGIONS)	V.10
EVACUATION DES EAUX	1.5
EVALUATION	4.1
DES EQUIPEMENTS COLLECTIFS	
EXPLOITATION DU SOL (AGRICULTURE)	1.1, 1.2, 2.1
EXTERIEURS (ESPACES VERTS)	1.1, 1.2, 2.1
F	
FER (CHEMIN DE)	III, IV, V.6, 2.2, 3, 4.2
FERROVIAIRE (NAVETTE)	3.4
FINANCIER (ETABLISSEMENT)	4.1
FLANCS (DE L'URBANISATION)	1.5
FLOREYRES (VALLON DE)	V.5, 1.1, 4.2
FLUCTUATIONS ECONOMIQUES	V.6
FONCTIONS (CENTRALES, MULTIPLES/MIXITE)	1.2
FONCTIONS DE LA VILLE	IV, 1.1, 1.2.1
(GRANDES, MELANGE ET DOSAGE)	
FORETS, FORESTIER (TERRITOIRE, REGIME)	1.2, 2.1
FORME (REMISE EN)	V.5, 1.2, 4.2
FOYER ACTIF	1.1
FRANCHISSEMENT (POINT DE)	3.3
FRANGE D'INFLUENCE (CANAL RHONE-RHIN)	1.2
FRANGES DE TERRAIN	1.4
FRONT DE LAC	V.4, 1.2, 2.1, 2.2, 4.2
FRONT DE RUE / BATI	V.2, 2.2, 3.1
FUTUR	1.4
G	
GEOGRAPHIQUE (BASSIN)	V.9
GEOLOGIE, GEOPHYSIQUE	1.5
GRANDES FONCTIONS DE LA VILLE	1.1
GRANDS EQUIPEMENTS	4.2
GRANULOMETRIE	1.5
GREVES	2.2
H	
HABITANTS (NOMBRE D')	VI
HABITAT	IV, V.2, V.6, V.8, 1.1, 1.2, 1.5, VI
HAIES (BRISE-VENTS)	1.5
HEBERGEMENT	V.5, 1.1, 1.2, 4.1, 4.2
HEMISPHERES (ACTIVITE ET COMMERCE, HABITAT, EST-OUEST)	V.8, 1.1, 4.1
HIERARCHIE DU RESEAU ROUTIER	3.1
HISTOIRE	III, 1.1, 1.5
HISTORIQUE (CENTRE, COEUR, VILLE)	IV, 1.1, 1.2, 2.1, 2.2
HISTORIQUES (MONUMENTS, VESTIGES, VOIES)	2.1
HOPITAL	V.8, 2.2, 4.2
HORTICOLE ET MARAICHERE (CEINTURE)	1.2
HOTEL(LERIE)	4.1, 4.2
HUMAINE (ACTIVITES)	V.1, 1.1, 1.2.1, 2.1
I	
IDENTIFICATION (ELEMENTS D')	V.3, 2.1
IDENTITE DES RUES	V.2, 1.3
IDENTITE LACUSTRE	4.2
IMPORTANCE NATIONALE / INTERNATIONALE	2.1
INDEX D'ACCES	II, III
INDUSTRIE (ACTIVITES)	III, 1.1, 1.2, 2.2, 4.2
INFILTRATION (EAUX D')	1.5
INFLUENCE (AIRES D')	1.1
INFRASTRUCTURE TECHNIQUE (DE LA VILLE)	1.2
INSTRUMENT DE REFERENCE ET DE TRAVAIL	III
INTENTIONNEL (CARACTERE)	1.2
INTERET	4.2
(REGIONAL, SUPRA-REGIONAL, PARTICULIER)	
INTERFACE DES TRANSPORTS	IV, 1.1, 4.2
INVENTAIRES	III, 2.1
IRRIGATION	1.5
ISOMETRIQUES (LIGNES)	1.5
ISOS	2.1
ITINERAIRES PIETONNIERS	1.2, 3.2, 4.2
J	
JARDINS FAMILIAUX	1.2
JEUNESSE (AUBERGE DE)	4.2
JORAN	1.5
JURA	V.3, 2.2
L	
LAC	III, IV, V.4, V.5, V.7, V.9, 1.2, 1.5, 2.1, 2.2, 3.1, 4.2
LAC (ET EQUIPEMENTS COLLECTIFS)	1.2

III - Avant-Propos

LE LIEU

Depuis que des êtres humains ont construit un premier village sur les rives sud du lac, proches des collines boisées et des grands marécages, le site d'Yverdon-les-Bains n'a guère cessé d'être habité.

Le choix du lieu a déterminé pour l'histoire les forces et les faiblesses de la ville : Le lac la nourrissait, transportait ses marchandises et ses hommes, mais pouvait l'inonder. Les marécages la protégeaient mais ses maisons ont souvent l'assise instable et humide. Les lumières de l'été et les odeurs vacancières de la nature et du lac ne lui font pas oublier les brouillards tenaces de l'arrière automne.

La nature, les changements dans les activités de la population, ses propres guerres et celles des autres, ont fait évoluer la ville aussi bien géographiquement que socialement. Des rives du lac à l'Eburodunum du Castrum romain, du quartier de l'île au bourg savoyard fortifié, des fossés bernois à l'arrivée du chemin de fer et de l'industrie, la ville d'Yverdon-les-Bains s'est modelée à son histoire et a grandi avec elle.

LA PLANIFICATION ET L'HISTOIRE

La première décision d'hommes et de femmes de s'établir ici est l'acte initial de la planification humaine dans la région. A toutes les époques, des hommes d'ici ou d'ailleurs, souvent anonymes pour la postérité, se sont penchés sur l'avenir de la cité. Chacune de leur décision se retrouve dans la ville de maintenant. Leur importance est inégale. Pierre de Savoie planifie la ville neuve d'Yverdon avec des ambitions stratégiques et commerciales. Six siècles plus tard, alors qu'arrive le premier chemin de fer, la ville est encore virtuellement contenue à l'intérieur de ce même plan.

LA PLANIFICATION ET LES TEMPS MODERNES

A la fin du siècle passé, le train facilite l'implantation de l'industrie et celle-ci commande à la ville de nouvelles voies de communication et des logements pour sa main d'oeuvre. Pour répondre à cela les autorités lancent un concours d'avant-projets du plan d'extension. La ville veut alors sortir de ses murs par de larges avenues rectilignes qui seront partiellement réalisées. Un demi siècle plus tard, en 1945, une nouvelle génération de plans directeurs se préoccupe d'organiser le contenu de la ville en définissant des zones d'extension. Dans les années soixante, un autre document directeur aboutit au plan des zones 1969, encore en vigueur. Des plans directeurs partiels et de nombreux plans de quartier et autres plans partiels d'affectation, réalisés ou non, partiellement ou pas du tout, ont contribué depuis à l'image actuelle d'Yverdon-les-Bains.

LA LEGISLATION

L'après-guerre a vu une expansion et une ampleur des activités humaines dont on ne maîtrisait plus les conséquences. La législation en vigueur ne permettait pas la planification du pays entier qui s'avérait indispensable. Après de nombreuses années de débats et un premier refus populaire, une loi fédérale sur l'aménagement du territoire entra en vigueur avec les années 80 et entraîna

les cantons dans une refonte de leurs lois cantonales. La loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) entra en vigueur en 1985 en abrogeant le texte LCAT de 1941.

LE DOSSIER DIRECTEUR D'UNE VILLE

Le Dossier Directeur de la ville d'Yverdon-les-Bains contient les plans directeurs de cette commune au sens du chapitre III de la LATC.

Selon la loi (LATC35 But), les plans directeurs communaux déterminent les objectifs d'aménagement de la commune en tenant compte des options cantonales et régionales. Mais Yverdon-les-Bains n'est pas seulement une commune, c'est une ville, capitale économique du nord vaudois et chef-lieu administratif du district. Ce sont donc les plans directeurs d'une ville et la loi ne distingue pas villes et communes. De ces faits, les implications du Dossier Directeur sont



souvent difficilement contenues à l'intérieur des frontières communales. Une commission des communes environnantes a été créée pour anticiper ces interférences dans le respect de l'autonomie communale.

LA VILLE, SA REGION ET LE CANTON

Yverdon-les-Bains est le centre d'une région. Les services cantonaux de l'aménagement du territoire ont entrepris des études régionales et le présent Dossier Directeur en tient compte dans la mesure de leur maturité. Il est d'un intérêt certain pour leur propre crédibilité que les études régionales ont de plus en plus tendance à passer par dessus les frontières administratives, cantonales, voir nationales. L'étude LIM, commissionnée par l'ADNV (Association pour le développement du nord vaudois), et terminée en 1983, est prise en compte. La CTJ - communauté de travail du Jura - traite la région transfrontalière dans des études ponctuelles. Une étude régionale appelée Mont-d'Or-Chasseron, et initiée par la même CTJ, est en cours.

La coordination avec le plan directeur cantonal (PDC) a fonctionné dans la mesure où celui-ci est encore opérationnel. Sa prochaine révision et l'intérêt des études régionales diminuent le poids des ses directives. Le Dossier Directeur communal d'Yverdon-les-Bains devrait avoir un effet incitatoire pour l'élaboration du PDC révisé.

LA VILLE ET LE SENS DU DOSSIER DIRECTEUR

Toujours selon la même loi (LATC 31 Portée juridique), les plans directeurs affichent les intentions de l'autorité. Les différents acteurs de l'aménagement s'y réfèrent et l'utilisent comme instrument de travail. Les plans directeurs sont faits pour les autorités communales, pour la population et pour les usagers de la ville.

Mais la ville est un organisme complexe qui a sa propre vie. Ses régimes et ses structures se sont mis en place par une lente évolution suivant une subtile logique interne, difficile à saisir.

Dans les faits, il faut reconnaître que la réalité de la ville résulte d'abord des actions peu coordonnées de milliers d'acteurs : les autorités, les divers agents de l'économie, leurs fortunes et infortunes, et tous les autres usagers de la ville.

de création. La cohérence dans les actes communaux de l'aménagement passe souvent par une proposition de conception créatrice qui vient préparer le terrain de l'initiative privée plutôt que de la contrôler.

LA COORDINATION

Par leur fonction instrumentale les plans directeurs doivent coordonner et faire converger une plus grande part des décisions publiques ou privées qui font la ville. Ils sont ainsi un instrument de gestion.

LA COMMUNICATION ET LA CONCERTATION

Le Dossier Directeur doit interpellier l'habitant et l'usager de la ville par la richesse de ses informations et la clarté de ses intentions. C'est un terrain de communication où l'avenir de la ville peut être débattu. La communication directe est indispensable à la concertation.

LE DOSSIER DIRECTEUR ET LE PLAN D'AFFECTATION

Le contenu du Dossier Directeur ouvre la voie à la révision du plan d'affectation des zones. Cette nouvelle étape de la planification communale démarre simultanément à l'achèvement du dossier directeur. Les propositions de révision du plan d'affectation trouvent leurs origines dans les différentes planches du présent Dossier Directeur.

LES COMPOSANTES DU DOSSIER DIRECTEUR

Le Dossier Directeur est traité au travers de **quatre chapitres de plans directeurs** représentatifs des domaines majeurs de l'aménagement du territoire.

Faisant partie intégrante du Dossier Directeur et édité en introduction au corps de l'étude, le **Schéma Directeur** témoigne d'une mesure intermédiaire élaborée il y a quatre ans. Il était destiné à servir d'instrument de référence pour les grandes décisions de l'aménagement dans l'attente du présent Dossier Directeur. Le Schéma Directeur s'exprime en termes de structure et à ce titre précède le corps de l'étude qui traite des différents domaines de l'aménagement. Le Schéma Directeur aborde **les objectifs** directeurs sous une forme thématique. Le Dossier Directeur les affiche **dans sa substance**.

Le Dossier Directeur n'est pas construit avec une systématique de l'inventaire. **La notion d'inventaire est intégrée** à l'étude dans la mesure où elle constitue souvent l'argumentaire des propositions directrices.

Dix sujets essentiels d'orientation du Dossier Directeur sont développés en page V d'introduction. Ils comportent des éléments prioritaires mais ne sont pas exhaustifs. Ils représentent les sujets majeurs de préoccupation qui se trouvent traités de par leur importance sur l'ensemble des planches.

La nécessité d'élaborer un Dossier Directeur instrumental implique un accès facile. **Un index alphabétique d'accès** édité en page II d'introduction renvoie à la planche où le sujet est traité.

Cette étude a été conduite avec la collaboration des services communaux en général et particulièrement du service de l'urbanisme et des bâtiments.

BUREAU D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
JEAN-DANIEL URECH, ARCHITECTE EPPL/SIA/FAS, URBANISTE FUS
6, rue Enning - 1003 Lausanne
Chargés d'étude : Jean-Daniel URECH, Laurent ESSIG, Jean-Claude ROSSIER

Légende: Le schéma directeur

L'évolution de la ville est constante et l'élaboration du dossier directeur d'une ville de la grandeur d'Yverdon-les-Bains est une oeuvre qui prend du temps. L'aménagement de la ville ne pouvait se figer pendant ce temps. Le schéma directeur constitue le document

intérimaire nécessaire à guider les grandes décisions de l'aménagement jusqu'à l'aboutissement de l'étude.

Le schéma directeur n'a pas été conçu comme une esquisse du présent dossier directeur. Il a pour but de

reconnaître les lignes de forces de l'organisation spatiale et d'échafauder son ossature. Il propose une structure d'aménagement qui se traduit par la conception et la mise en place d'un système urbain à caractère organique formé d'éléments

solidaires et interdépendants. Parce que le schéma directeur propose une structuration et non un dimensionnement, sa validité est permanente. Pourtant, sa systématique ne se compare pas toujours point par point au contenu du

dossier directeur même s'il en est la genèse. Il n'y a pas de contradictions mais des compléments et des réorientations propres à l'évolution d'une génération de plans plus élaborés.

Le dispositif structurant d'aménagement du schéma directeur démontre clairement que l'aménagement de la ville ne peut se faire sans concertation avec les communes voisines de l'agglomération yverdonnoise et de la région.

Le dispositif structurant d'aménagement du schéma

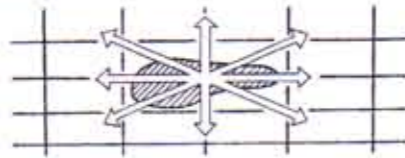
Structures d'aménagement

TRACE REGULATEUR DE L'URBANISATION

- **Axes longitudinaux et transversaux constitués par:**
 - Les voies d'eau, soit la Thièle et les canaux
 - Les voies terrestres, soit les rues et les routes
- **Structure de base façonnée par l'histoire, dictant l'organisation spatiale de la ville**
- **Réseau de lignes de forte attractivité avec effet intensifié aux points de croisement**
- **Canal oriental (cours inférieur)**
 - Inducteur principal des activités urbaines en direction du lac
 - Support d'activités nautiques à l'embouchure
 - Passage assurant les échanges du centre-ville en direction du lac et vice-versa
- **La Thièle (cours inférieur)**
 - Inducteur principal des activités du lac en direction du centre-ville
 - Support de vie naturelle liée à l'eau et d'activités nautiques
 - Passage permettant les échanges du centre-ville au lac et vice-versa
- **La Thièle et les canaux**
 - Inducteurs secondaires de vie naturelle liée à l'eau, jusqu'au centre-ville
 - Passages à caractère semi-urbain ou sentiers naturels permettant les échanges du centre-ville vers la périphérie et vice-versa
- **Rues, routes**
 - Effet structurant majeur
 - Support de pénétrante directe au centre
- **Rues**
 - Effet structurant de moindre importance

PATRIMOINE BATI

- **Noyau central de la ville concordant avec le centre historique**
- **Accueil de l'ensemble des fonctions urbaines constitutives du centre de la ville et compatibles avec le caractère des lieux**
- **Centre du système urbain qui doit innerver l'ensemble des quartiers et être innervé par eux grâce à un réseau "fin" permettant les échanges rapides et non dommageables pour la ville**



AIRES NON BATIES A EFFET STRUCTURANT

- **Place d'Armes**
 - Poumon du centre-ville
 - Partie intégrante du noyau central dont il assure certaines fonctions nécessitant de grandes surfaces à l'air libre
 - Articulation entre le centre historique et le pôle interface constitué par la gare
- **Espace du Castrum au Burou**
 - Espace vert
 - Articulation de l'extension en direction des pôles de développement du sud de la ville

ELEMENT DE RELIEF

- **Les coteaux du sud-est**
 - Seuls accidents topographiques naturels sur la commune structurant la plaine, laquelle constitue une vallée en U très large et très plate impliquant des vues plongeantes dont il faut tenir compte pour l'urbanisation

BARRIERES ARTIFICIELLES

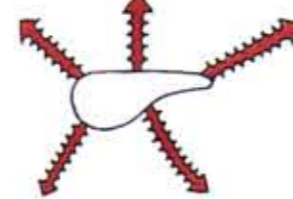
- **Tracé de la voie ferrée**
 - Anciennement demi-ceinture de la ville, constituant de nos jours un obstacle physique et psychologique ainsi qu'une source de nuisances, inconvénients qu'il faut atténuer
 - Élément de liaison potentiel d'un point à l'autre du tracé avec création d'interfaces secondaires
- **Autoroute**
 - Barrière traversant la plaine en surplomb et constituant une démarcation très forte entre agglomération et espace rural
 - Obstacle physique et psychologique dont il faut atténuer les effets

POLE CENTRAL

- **Centre-ville**
 - Concentration maximum des éléments concourant à la dynamique de la ville grâce à la synergie d'une multiplicité de fonctions inhérentes à un pôle régional combinées avec d'autres fonctions urbaines
 - Rayonnement maximum grâce à l'intégration du pôle interface principal (permettant les échanges avec la région et l'extérieur de la région) et d'un grand espace polyvalent complémentaire
 - Point de départ de la diffusion des fonctions urbaines à l'intérieur des quartiers principalement voués à l'habitation
 - Propagation dégressive des fonctions centrales et répartition d'équipements collectifs de services aux points de croisement des axes du tracé régulateur
 - Degré maximum de compatibilité des différents types d'usagers et de leurs déplacements

PROLONGEMENT DU POLE CENTRAL

- **Ramification du pôle central s'appuyant sur le tracé régulateur de l'urbanisation**
- **Support de pénétrantes directes au centre**



- **Rue de l'Ancien-Stand, Rue des Pêcheurs**
 - Prolongement urbain principal branché sur le coeur du centre-ville et bénéficiant directement de l'interface principale
 - Concentration d'équipements et services d'importance supra-locale et locale contribuant à rapprocher la ville du lac

- **Av. des 4 Marronniers-Clendy, Rue de Neuchâtel, Rue de l'Orbe**
 - Prolongements urbains secondaires s'appuyant sur le tracé régulateur de l'urbanisation ou sur la structure linéaire des anciens faubourgs en prolongement direct du centre
 - Accueil prioritaire de fonctions centrales ne pouvant trouver place dans le centre-ville

- **Rue du Valentin, Ch. de la Sallaz**
 - Prolongement urbain secondaire s'articulant sur un vide spatial
 - Accueil de fonctions centrales assurant le relais entre le centre-ville et les pôles du sud de l'agglomération

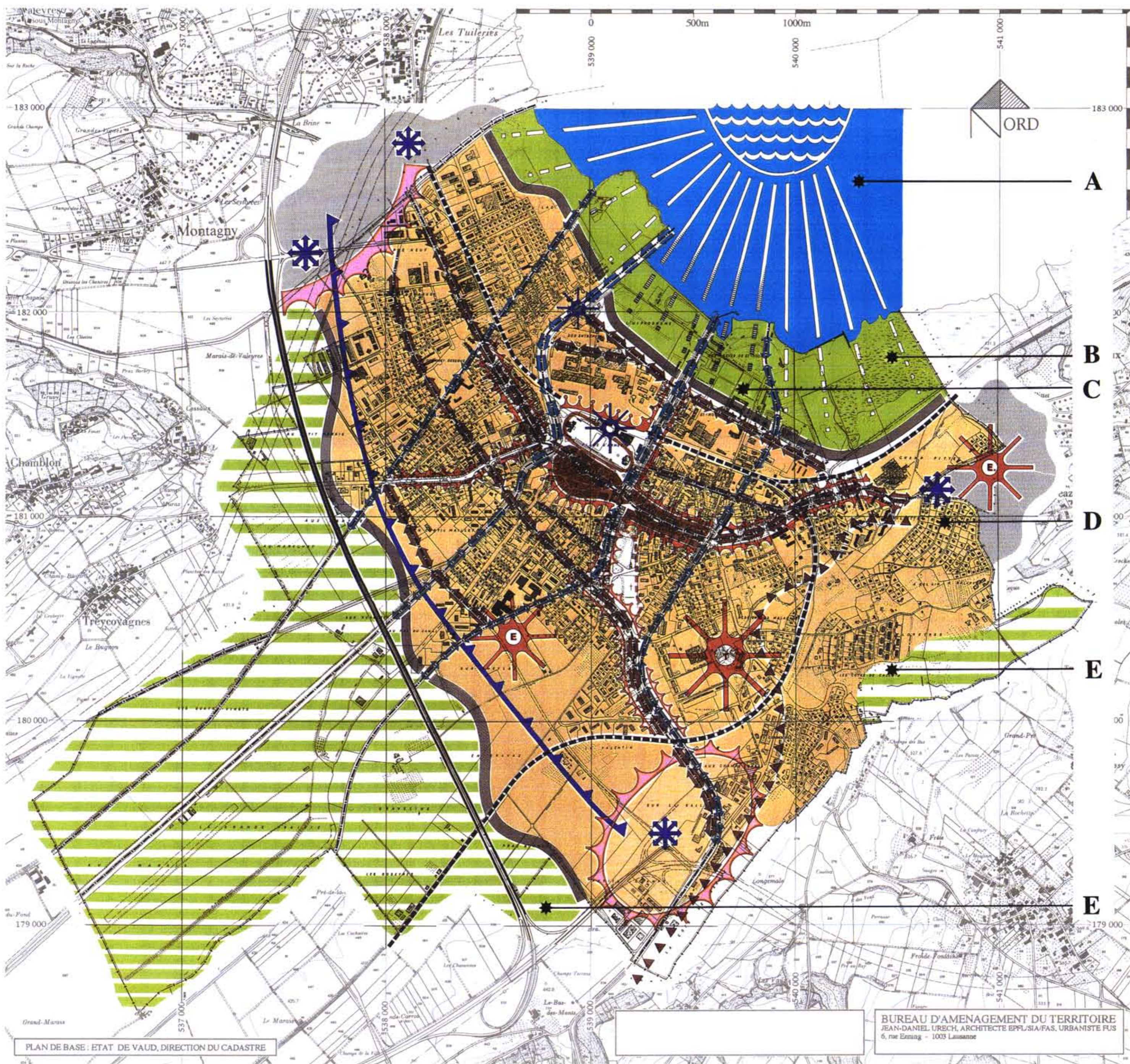
POLES SPECIFIQUES

- **Lac**
 - Pôle des activités lacustres
 - Rayonnement dont les manifestations parfois antagonistes doivent cohabiter et atteindre le centre-ville et le pôle touristique grâce aux relais sur les cours d'eau et canaux (axes privilégiés: la Thièle, le Canal oriental)
- **Près-Neufs, Parc du Valentin**
 - Pôles d'activités et de services
 - Structures d'accueil d'activités secondaires et tertiaires de vitalité pour la ville dans la mesure où il y a dosage équilibré
 - Relations entre eux et avec la ville par le tracé régulateur de l'urbanisation
- **Les Moulins, Champ-Pittet (EINEV et plus loin CESSNOV)**
 - Pôles ponctuels liés à des équipements spécifiques = éducation-sports d'importance régionale ou supra-régionale dont une partie correspond à celle d'un équipement local
 - Situation distincte du centre-ville et de ses extensions
 - Intégration à la ville par branchement sur le tracé régulateur
- **Aux Bains**
 - Pôle ponctuel lié à des équipements spécifiques tourisme - thermalisme - santé d'importance supra-régionale dont une partie correspond à celle d'un équipement régional
 - Situation tout-à-fait distincte du centre-ville et de ses extensions
 - Intégration à la ville par amplification de façon à créer des points de contact avec le tracé régulateur ou les prolongements du pôle central

COMMUNICATIONS VILLE-REGION OU -PAYS

- **Gare**
 - Pôle interface majeur, partie intégrante du centre-ville dont il constitue un point vital
 - Point de convergence des transports en commun assurant la liaison directe du centre-ville à l'ensemble de la région et au-delà
- **Débarcadère**
 - Pôle interface mineur (navigation)
 - Principal accès aux transports en commun sur l'eau à relier à l'interface principale
 - Point générateur d'échanges, propice à l'implantation d'équipements et services liés à l'eau
- **Point de contact ville-région**
 - Captage des transports individuels entrant et sortant de l'agglomération, à brancher sur le réseau régional
- **Distribution principale**
 - Élément de dérivation des transports individuels destiné à décharger le centre-ville
 - Complément du réseau constituant le tracé régulateur de l'urbanisation
- **Tissu urbain polyvalent avec dominante habitat comprenant des espaces peu ou pas bâtis et de la verdure**
 - Territoire sans force polarisante ni rôle structurant prononcé
- **Délimitation spatiale**

IV - Le Schéma Directeur de 1990



Répartitions spatiales de portée générale

A- ESPACE LAC

- Milieu lacustre
- Support d'activités multiples (naturelles ou humaines) qui ont des répercussions sur la rive

B- ESPACE VERT LIE AU LAC

- Milieu naturel ou aménagé pour des activités de loisirs, principalement de plein air liées au lac
- Densité de nature croissant en direction du lac

C- ESPACE LIE AU LAC ET A L'ESPACE URBANISE

- Milieu naturel ou aménagé pour des activités de loisirs principalement en prolongement de la ville

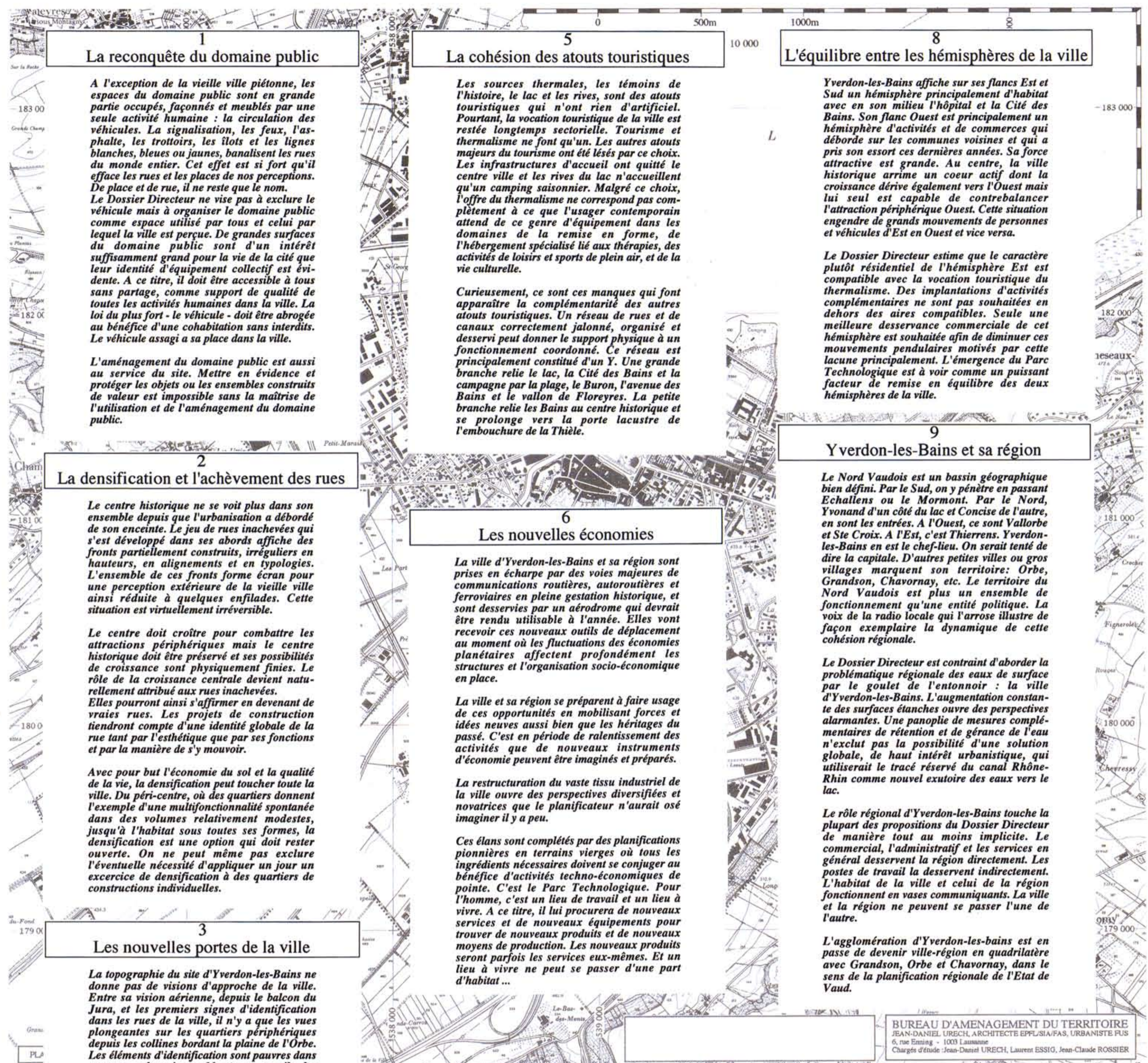
D- ESPACE URBANISE

- Milieu bâti
- Densité croissant en direction du centre

E- ESPACE VERT RURAL

- Milieu voué à l'agriculture et aux activités apparentées ainsi qu'aux loisirs de plein air compatibles avec les activités agricoles
- Densité de verdure allant croissant en direction de la plaine de l'Orbe

V - Les Sujets Essentiels d'Orientation du Dossier Directeur



1
La reconquête du domaine public

A l'exception de la vieille ville piétonne, les espaces du domaine public sont en grande partie occupés, façonnés et meublés par une seule activité humaine : la circulation des véhicules. La signalisation, les feux, l'asphalte, les trottoirs, les îlots et les lignes blanches, bleues ou jaunes, banalisent les rues du monde entier. Cet effet est si fort qu'il efface les rues et les places de nos perceptions. De place et de rue, il ne reste que le nom.

Le Dossier Directeur ne vise pas à exclure le véhicule mais à organiser le domaine public comme espace utilisé par tous et celui par lequel la ville est perçue. De grandes surfaces du domaine public sont d'un intérêt suffisamment grand pour la vie de la cité que leur identité d'équipement collectif est évidente. A ce titre, il doit être accessible à tous sans partage, comme support de qualité de toutes les activités humaines dans la ville. La loi du plus fort - le véhicule - doit être abrogée au bénéfice d'une cohabitation sans interdits. Le véhicule assagi a sa place dans la ville.

L'aménagement du domaine public est aussi au service du site. Mettre en évidence et protéger les objets ou les ensembles construits de valeur est impossible sans la maîtrise de l'utilisation et de l'aménagement du domaine public.

2
La densification et l'achèvement des rues

Le centre historique ne se voit plus dans son ensemble depuis que l'urbanisation a débordé de son enceinte. Le jeu de rues inachevées qui s'est développé dans ses abords affiche des fronts partiellement construits, irréguliers en hauteurs, en alignements et en typologies. L'ensemble de ces fronts forme écran pour une perception extérieure de la vieille ville ainsi réduite à quelques enfilades. Cette situation est virtuellement irréversible.

Le centre doit croître pour combattre les attractions périphériques mais le centre historique doit être préservé et ses possibilités de croissance sont physiquement finies. Le rôle de la croissance centrale devient naturellement attribué aux rues inachevées. Elles pourront ainsi s'affirmer en devenant de vraies rues. Les projets de construction tiendront compte d'une identité globale de la rue tant par l'esthétique que par ses fonctions et par la manière de s'y mouvoir.

Avec pour but l'économie du sol et la qualité de la vie, la densification peut toucher toute la ville. Du péri-centre, où des quartiers donnent l'exemple d'une multifonctionnalité spontanée dans des volumes relativement modestes, jusqu'à l'habitat sous toutes ses formes, la densification est une option qui doit rester ouverte. On ne peut même pas exclure l'éventuelle nécessité d'appliquer un jour un exercice de densification à des quartiers de constructions individuelles.

3
Les nouvelles portes de la ville

La topographie du site d'Yverdon-les-Bains ne donne pas de visions d'approche de la ville. Entre sa vision aérienne, depuis le balcon du Jura, et les premiers signes d'identification dans les rues de la ville, il n'y a que les vues plongeantes sur les quartiers périphériques depuis les collines bordant la plaine de l'Orbe. Les éléments d'identification sont pauvres dans ces vues : deux immeubles-tours, un silo, les toits à peine visibles de deux tours du château et de la tour de l'église. A l'exception de la route des grèves et de l'avenue de Grandson, on entre dans la ville à travers un tissu construit indéfini qui se densifie et devient reconnaissable à l'approche du centre. La carte de visite est généralement médiocre.

Les constatations qui précèdent démontrent la nécessité de donner une identification aux entrées de la ville. Les interventions paysagistes ont montré leur limite par le passé. Seuls des volumes construits, multifonctionnels et monumentaux à l'échelle de la ville, seraient en mesure de remplir la mission de portes de la ville.

4
La porte lacustre, un front de lac, un port

Yverdon-les-Bains ne voit pas son lac et son lac ne la voit pas. On voudrait garder des rives principalement vertes et en même temps on souhaite rapprocher la ville et le lac. L'axe ville-lac du canal Oriental peut être valorisé et jalonné, mais il ne rapprochera rien s'il aboutit seulement au no man's land des rives d'aujourd'hui. La ville mérite d'être reconnue depuis le lac. L'Yverdonnois, comme le visiteur, souhaite flâner sur un vrai quai, pour voir le lac et les bateaux. Il voudrait s'asseoir à une terrasse. En hiver, il aimerait se restaurer confortablement, alors que les embruns de bise battent les vitres. Le visiteur voudrait une chambre d'hôtel sur le port.

Yverdon-les-Bains a besoin d'une porte lacustre qui vit à l'année. Avec un front de lac animé, la distance ville-lac devient insignifiante.

5
La cohésion des atouts touristiques

Les sources thermales, les témoins de l'histoire, le lac et les rives, sont des atouts touristiques qui n'ont rien d'artificiel. Pourtant, la vocation touristique de la ville est restée longtemps sectorielle. Tourisme et thermalisme ne font qu'un. Les autres atouts majeurs du tourisme ont été lésés par ce choix. Les infrastructures d'accueil ont quitté le centre ville et les rives du lac n'accueillent qu'un camping saisonnier. Malgré ce choix, l'offre du thermalisme ne correspond pas complètement à ce que l'usager contemporain attend de ce genre d'équipement dans les domaines de la remise en forme, de l'hébergement spécialisé lié aux thérapies, des activités de loisirs et sports de plein air, et de la vie culturelle.

Curieusement, ce sont ces manques qui font apparaître la complémentarité des autres atouts touristiques. Un réseau de rues et de canaux correctement jalonné, organisé et desservi peut donner le support physique à un fonctionnement coordonné. Ce réseau est principalement constitué d'un Y. Une grande branche relie le lac, la Cité des Bains et la campagne par la plage, le Buron, l'avenue des Bains et le vallon de Floreyres. La petite branche relie les Bains au centre historique et se prolonge vers la porte lacustre de l'embouchure de la Thièle.

6
Les nouvelles économies

La ville d'Yverdon-les-Bains et sa région sont prises en écharpe par des voies majeures de communications routières, autoroutières et ferroviaires en pleine gestation historique, et sont desservies par un aéroport qui devrait être rendu utilisable à l'année. Elles vont recevoir ces nouveaux outils de déplacement au moment où les fluctuations des économies planétaires affectent profondément les structures et l'organisation socio-économique en place.

La ville et sa région se préparent à faire usage de ces opportunités en mobilisant forces et idées neuves aussi bien que les héritages du passé. C'est en période de ralentissement des activités que de nouveaux instruments d'économie peuvent être imaginés et préparés.

La restructuration du vaste tissu industriel de la ville ouvre des perspectives diversifiées et novatrices que le planificateur n'aurait osé imaginer il y a peu.

Ces élans sont complétés par des planifications pionnières en terrains vierges où tous les ingrédients nécessaires doivent se conjuguer au bénéfice d'activités techno-économiques de pointe. C'est le Parc Technologique. Pour l'homme, c'est un lieu de travail et un lieu à vivre. A ce titre, il lui procurera de nouveaux services et de nouveaux équipements pour trouver de nouveaux produits et de nouveaux moyens de production. Les nouveaux produits seront parfois les services eux-mêmes. Et un lieu à vivre ne peut se passer d'une part d'habitat...

7
Les rives du lac et l'emprise associative

Yverdon-les-Bains a souvent été admiré pour la concentration des équipements associatifs et sportifs du bord du lac. C'est vrai qu'ils ont contribué à construire l'image de l'Yverdon nature et sport, comme ils ont contribué à protéger les rives du lac de l'emprise de l'urbanisation. Ce type d'occupation des rives est en principe satisfaisant. Il faut pourtant remarquer qu'une grande partie de ces occupants ignore la proximité du lac au point de lui tourner le dos. Leurs activités n'ont d'ailleurs rien à faire avec le lac. D'autre part, l'activité associative est souvent repliée sur elle-même au détriment de l'intérêt plus généralement public des rives. De plus et par définition, les loisirs de plein air donnent à leur occupation des rives un caractère hautement saisonnier. Au bord du lac, la morte saison n'est pas un vain mot.

Le propos du Dossier Directeur n'est pas de remettre en question la destination générale des rives du lac. On pourrait néanmoins envisager l'éventualité, à échéance, de déplacer certains occupants dont l'intérêt pour le caractère privilégié du site n'est pas évident et dont la croissance en ces lieux n'est plus possible. Les activités grand public dont les nuisances ne sont pas maîtrisables pourraient également trouver ailleurs des sites plus adéquats. La plaine de l'Orbe, au sud de la collectrice, offre de grands espaces sport et loisirs dont l'accessibilité, les possibilités d'expansion et le site, sont exemplaires.

8
L'équilibre entre les hémisphères de la ville

Yverdon-les-Bains affiche sur ses flancs Est et Sud un hémisphère principalement d'habitat avec en son milieu l'hôpital et la Cité des Bains. Son flanc Ouest est principalement un hémisphère d'activités et de commerces qui déborde sur les communes voisines et qui a pris son essor ces dernières années. Sa force attractive est grande. Au centre, la ville historique arrime un cœur actif dont la croissance dérive également vers l'Ouest mais lui seul est capable de contrebalancer l'attraction périphérique Ouest. Cette situation engendre de grands mouvements de personnes et véhicules d'Est en Ouest et vice versa.

Le Dossier Directeur estime que le caractère plutôt résidentiel de l'hémisphère Est est compatible avec la vocation touristique du thermalisme. Des implantations d'activités complémentaires ne sont pas souhaitées en dehors des aires compatibles. Seule une meilleure desservance commerciale de cet hémisphère est souhaitée afin de diminuer ces mouvements pendulaires motivés par cette lacune principalement. L'émergence du Parc Technologique est à voir comme un puissant facteur de remise en équilibre des deux hémisphères de la ville.

9
Yverdon-les-Bains et sa région

Le Nord Vaudois est un bassin géographique bien défini. Par le Sud, on y pénètre en passant Echallens ou le Mormont. Par le Nord, Yvonand d'un côté du lac et Concise de l'autre, en sont les entrées. A l'Ouest, ce sont Vallorbe et Ste Croix. A l'Est, c'est Thierrens. Yverdon-les-Bains en est le chef-lieu. On serait tenté de dire la capitale. D'autres petites villes ou gros villages marquent son territoire: Orbe, Grandson, Chavornay, etc. Le territoire du Nord Vaudois est plus un ensemble de fonctionnement qu'une entité politique. La voix de la radio locale qui l'arrose illustre de façon exemplaire la dynamique de cette cohésion régionale.

Le Dossier Directeur est contraint d'aborder la problématique régionale des eaux de surface par le goulet de l'entonnoir : la ville d'Yverdon-les-Bains. L'augmentation constante des surfaces étanches ouvre des perspectives alarmantes. Une panoplie de mesures complémentaires de rétention et de gérance de l'eau n'exclut pas la possibilité d'une solution globale, de haut intérêt urbanistique, qui utiliserait le tracé réservé du canal Rhône-Rhin comme nouvel exutoire des eaux vers le lac.

Le rôle régional d'Yverdon-les-Bains touche la plupart des propositions du Dossier Directeur de manière tout au moins implicite. Le commercial, l'administratif et les services en général desservent la région directement. Les postes de travail la desservent indirectement. L'habitat de la ville et celui de la région fonctionnent en vases communicants. La ville et la région ne peuvent se passer l'une de l'autre.

L'agglomération d'Yverdon-les-Bains est en passe de devenir ville-région en quadrilatère avec Grandson, Orbe et Chavornay, dans le sens de la planification régionale de l'Etat de Vaud.

BUREAU D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
JEAN-DANIEL URECH, ARCHITECTE EPFL/SIA/FAS, URBANISTE FUS
6, rue Emming - 1003 Lausanne
Chargés d'étude: Jean-Daniel URECH, Laurent ESSIO, Jean-Claude ROSSIER

10
Le rôle de la ville suisse dans Suisse-Ville

Aucune ville suisse n'a le potentiel de suivre l'exemple de l'émergence des grandes métropoles-régions européennes comme Francfort, Lyon ou Milan. Pourtant, si l'ambition de les égaler n'est pas de mise en Suisse, les villes doivent se préparer aujourd'hui à fonctionner comme des interlocuteurs valables, faute de quoi le pays lui-même pourrait devenir une région de seconde zone. Le bassin lémanique, avec sa constellation de villes petites et moyennes, n'a pas le gabarit requis. Le triangle d'or Zürich-Bâle-Berne aurait la taille, mais ses composantes sont plus concurrentes que complémentaires.

En mettant les efforts en commun dans un jeu de complémentarités cohérentes, l'ensemble des villes suisses est à même de s'inscrire de manière originale dans cette mutation structurelle. En réseau de villes solidaires et co-responsables elles peuvent constituer une métropole Suisse-Ville. L'idée d'une telle concertation permet d'envisager sa force synergétique aussi bien que son économie environnementale.

Dans une planche du plan directeur de l'Utilisation du Sol, dite des Réserves Stratégiques, le Dossier Directeur désigne, de manière extensive, des terrains au potentiel stratégique dans le sens de ce qui précède. Ils doivent être les réserves qui permettront à Yverdon-les-Bains de jouer son rôle dans le réseau des villes de "Suisse-Ville".

Légende : Les grandes fonctions de la ville

La ville s'identifie au travers de ses fonctions et ses grandes fonctions la façonnent.

Chaque grande fonction est un **Foyer Actif** au centre d'une **Sphère d'Action** et d'aires d'influence.

Les notions d'induction, de continuité et de complémentarité garantissent le fonctionnement dynamique de la grande fonction dans le dispositif urbanistique.

Le Foyer Actif



Le foyer actif d'une grande fonction est identifié par la réalité physique qui marque son territoire.

La Sphère d'Action



La sphère d'action de la grande fonction est le territoire vital qu'elle n'occupe pas. La grande fonction doit l'investir avec ses jalons d'intérêt.

1- LE COEUR DE LA VILLE



Il rythme, alimente, amuse et discipline la ville. La grande fonction du coeur de la ville est de faire vivre son importante concentration communautaire.

2- LE COMMERCE



Obéissant à des règles de marché rarement prévisibles, le commerce est une grande fonction continuellement en gestation. Sa sphère d'action démontre les disparités sur l'ensemble de la ville au travers du déséquilibre hémisphérique des concentrations de points de vente.

3- LE TOURISME



Les foyers actifs de cette grande fonction sont dispersés. Leurs composantes - le thermalisme, les activités lacustres, les sports, la nature, l'histoire, et leurs corollaires d'accueil et de commerce - sont physiquement cloisonnées mais elles jalonnent régulièrement des lignes structurelles de la ville en forme d'Y. Une grande branche va du lac, par le Buron et les 4 Maronniers, vers la cité des Bains et la campagne, par le vallon de Floreyres. Une petite branche s'en détache pour aller vers le centre historique.

4- LE PARC TECHNOLOGIQUE



Le foyer actif de la grande fonction du parc technologique est embryonnaire. Sa réalité physique est un objet de planification destiné à donner à la ville la grande fonction nouvelle du virage technologique en face du déclin de ses grandes fonctions monotypiques de production.

5- LES ACTIVITES



La grande fonction des activités de production et de l'artisanat s'est muée de la monotypie en une diversité de natures basée sur la complémentarité. Les quatre foyers actifs de cette grande fonction et leurs sphères d'action entrevoyent la mutation de leur réalité physique. Leurs jalons d'intérêt doivent s'enrichir de services qu'ils allaient chercher ailleurs.

6- LES SPORTS



Le foyer actif de la grande fonction des sports principalement de plein air est perçue par sa réalité physique en milieu privilégié. Cette qualité du milieu, par laquelle certains sports ne sont pas concernés, incite à remettre en question de cas en cas cette localisation d'ailleurs territorialement limitée qui entrave la sphère d'action des dits sports. Cette situation peut fragiliser à terme la localisation même du foyer actif de la grande fonction.

7- L'ENSEIGNEMENT



La grande fonction de l'enseignement a un foyer actif au territoire restreint et sa sphère d'action ne demande pas de jalons d'intérêt. La nature de cette grande fonction est de former l'humain à agir dans les autres grandes fonctions. A ce titre sa sphère d'action dépasse l'image du plan.

8- L'HABITAT



La grande fonction de l'habitat dans la ville d'Yverdon-les-Bains est perçue d'abord au travers de ses quartiers. Les foyers actifs de l'habitat couronnent le centre. Mais la taille de la ville ne leur permet pas l'indépendance de quartiers à part entière. Les sphères d'action s'étirent vers le centre, au gré de jalons d'intérêt assez pauvres. Malgré cet étirement, le centre de la ville est effectivement le point de convergence des foyers actifs de la grande fonction de l'habitat.

9- L'AQUATIQUE (et le néo-aquatique)



La grande fonction de l'aquatique est constituée de foyers actifs et de sphères d'actions issus de la servitude de l'eau : élément de première nécessité, moyen de défense et de transport. La notion d'agrément est récente et elle n'est pas encore la seule substance de la grande fonction de l'aquatique et du néo-aquatique. Pourtant, la combinaison agrément (activités lacustres) et servitude (gestion de la problématique de l'eau) est à même de lui donner une importance qu'elle n'aura pas égalée depuis longtemps.

10- LE MILIEU NATUREL



Le milieu naturel est le facteur d'équilibre dans les grandes fonctions de la ville. Toutes les autres reflètent les activités humaines alors que cette fonction et son foyer actif découlent du site privilégié. Les jalons d'intérêt de sa sphère d'action que sont les parcs rapprochent son facteur d'équilibre du coeur de la ville.

11- L'AGRICULTURE



Le front de la grande fonction de l'agriculture est en mouvement de retraite. Ses foyers actifs sont repliés aux confins du territoire communal, dans la plaine de l'Orbe. Les cultures maraîchères sont les jalons d'intérêt sur ce front. Elles peuvent elles-mêmes se retirer. La collectrice maintenant et la N5 plus tard constituent la ligne de défense de la grande fonction à l'exception de la percée sports et loisirs - équipements collectifs de l'aérodrome.

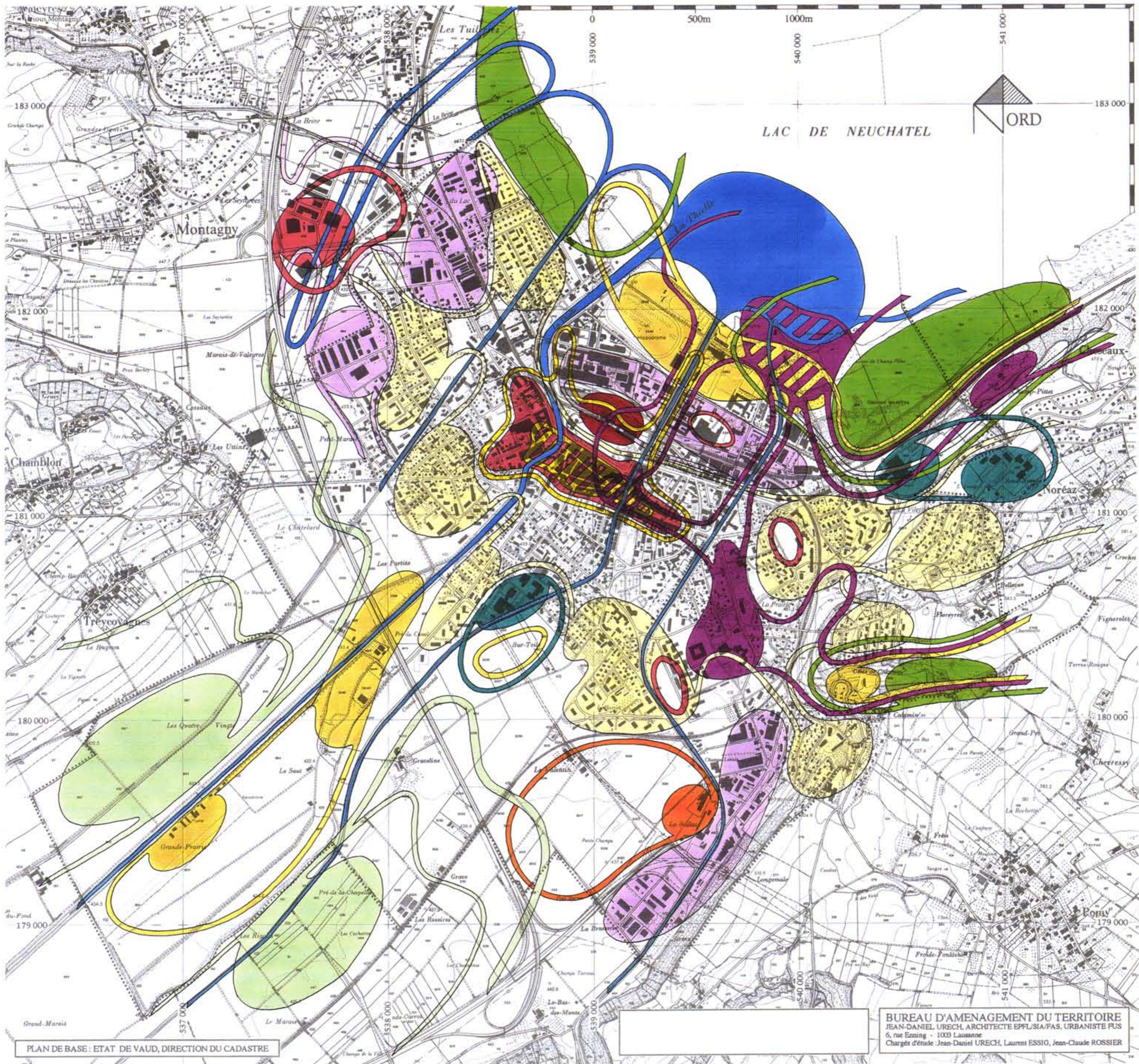
12- L'INTERFACE DES TRANSPORTS



C'est une grande fonction dont seul le foyer actif - les éléments constitutifs de l'interface - définit la nature. Ces éléments peuvent être réorganisés mais la valeur de la grande fonction ne peut souffrir aucune suppression d'élément.

DOSSIER DIRECTEUR DE LA VILLE D'YVERDON-LES-BAINS

1.1 - Plan Directeur de l'Utilisation du Sol : Les Grandes Fonctions de la Ville





Légende : Les destinations du sol

Les destinations du sol

Le plan des destinations du sol donne une image déterminée de ces destinations. Commentées en légende, elles montrent une nature plus souple de mixité. Malgré le passage tranché d'une couleur à l'autre, le plan directeur conserve son caractère intentionnel. Ces délimitations ne sont jamais définies par le parcellaire ou par une quelconque référence au statut du sol. Ces délimitations témoignent du passage bien senti d'un secteur caractéristique de la ville en devenir à un autre.


Destinations multi-fonctionnelles

TERRITOIRES DESTINES PRINCIPALEMENT AUX FONCTIONS CENTRALES

-  - Territoire du centre historique
-  - Territoire extensif du centre

Contenant le centre historique, ces territoires sont destinés aux fonctions multiples et justement dosées, inhérentes au centre de la ville. Dans un ordre généralement contigu, visant l'achèvement ou la réalisation des rues, ces fonctions peuvent croître et se modifier par la densification, pour s'ajouter à la valeur vivante de la vieille ville et assurer sa préservation dynamique.

TERRITOIRES DES PORTES DE LA VILLE

-  - Portes de la ville
- Autres portes de distribution sur la collectrice


De localisation significative aux entrées de la ville, ces territoires multifonctionnels sont destinés à recevoir des fonctions et des équipements marquant la porte tant par leur nature que par leur façonnage. Les portes de la ville sont les cartes de visite distinctes permettant son identification.

TERRITOIRES PERI-CENTRAUX

-  - Territoires de transition



Ces territoires jouxtant le centre de la ville sont destinés à une valorisation du tissu construit par la mixité de ses fonctions, une densification douce et un respect de son échelle.

FRANGE D'INFLUENCE DU CANAL RHONE-RHIN

-  - Signes d'influence
- Les territoires qui voient le tracé réservé du canal Rhône-Rhin sont destinés à composer avec l'émergence du pôle diversifié qui s'y rattache.


Destinations mono-fonctionnelles

TERRITOIRES DESTINES PRINCIPALEMENT AUX EQUIPEMENTS COLLECTIFS

-  - Territoires des équipements collectifs construits
-  - Territoires des équipements collectifs du domaine public dans le sens de leur vocation éminemment communautaire


Où se trouvent des équipements construits ou aménagés, publics ou privés, au service actif ou passif du public tels l'administration, l'enseignement, la santé, la culture, les cultes, les sports et loisirs et des éléments significatifs du domaine public.

TERRITOIRES DESTINES PRINCIPALEMENT A L'HABITAT

-  - Territoires de l'habitat

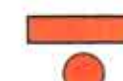
Les territoires destinés à l'habitat individuel ou semi-individuel peuvent permettre une utilisation mesurée du sol par la densification. Le groupement de l'habitat, la sollicitation des interstices et la création de nouvelles contigüités tendent vers ce but. Dans ce même esprit, les territoires destinés à l'habitat collectif doivent permettre des formes d'utilisation du sol qui réalisent de bonnes transitions avec l'habitat individuel ou semi-individuel.

LOCALISATIONS PREFERENTIELLES POUR LES EQUIPEMENTS DE QUARTIER

-  - Lieu d'équipement de quartier


Designier des lieux destinés à favoriser une certaine concentration des équipements de quartier autour d'un noyau perçu comme "localisé" vise à améliorer l'accès aux services et créer de meilleures conditions de convivialité dans le quartier.

TERRITOIRES DESTINES AUX EQUIPEMENTS DE L'HEBERGEMENT

-  - Territoires compatibles à la destination

Ces territoires sont destinés à recevoir les différentes structures d'accueil requises par les ambitions de la ville dans les domaines du tourisme, du thermalisme, des affaires et des nouvelles économies.

TERRITOIRE DESTINE AU PARC TECHNOLOGIQUE

-  - Territoire extensif du parc technologique

Ce territoire est le support des ambitions de reconversion des économies locales vers la recherche, le développement et de nouvelles formes de production. Il fait l'objet d'un plan partiel d'affectation.

TERRITOIRES DESTINES AUX ACTIVITES DU SECTEUR SECONDAIRE

-  - Territoires d'activités secondaires

La principale destination de ces territoires est l'activité de production. Cette destination doit être enrichie par des services publics ou privés, et par de l'habitat dans les limites de la compatibilité.


TERRITOIRES DESTINES AUX EQUIPEMENTS TECHNIQUES

-  - Territoires d'équipements techniques

Ces territoires sont occupés par des équipements de l'infrastructure technique de la ville. Au sens des informations disponibles, leurs localisations ne sont pas remises en question à court terme.

Territoires des espaces extérieurs principalement verts

TERRITOIRES DESTINES AUX PARCS ET PROMENADES, PUBLICS OU PRIVÉS

-  - Territoires de parcs et promenades

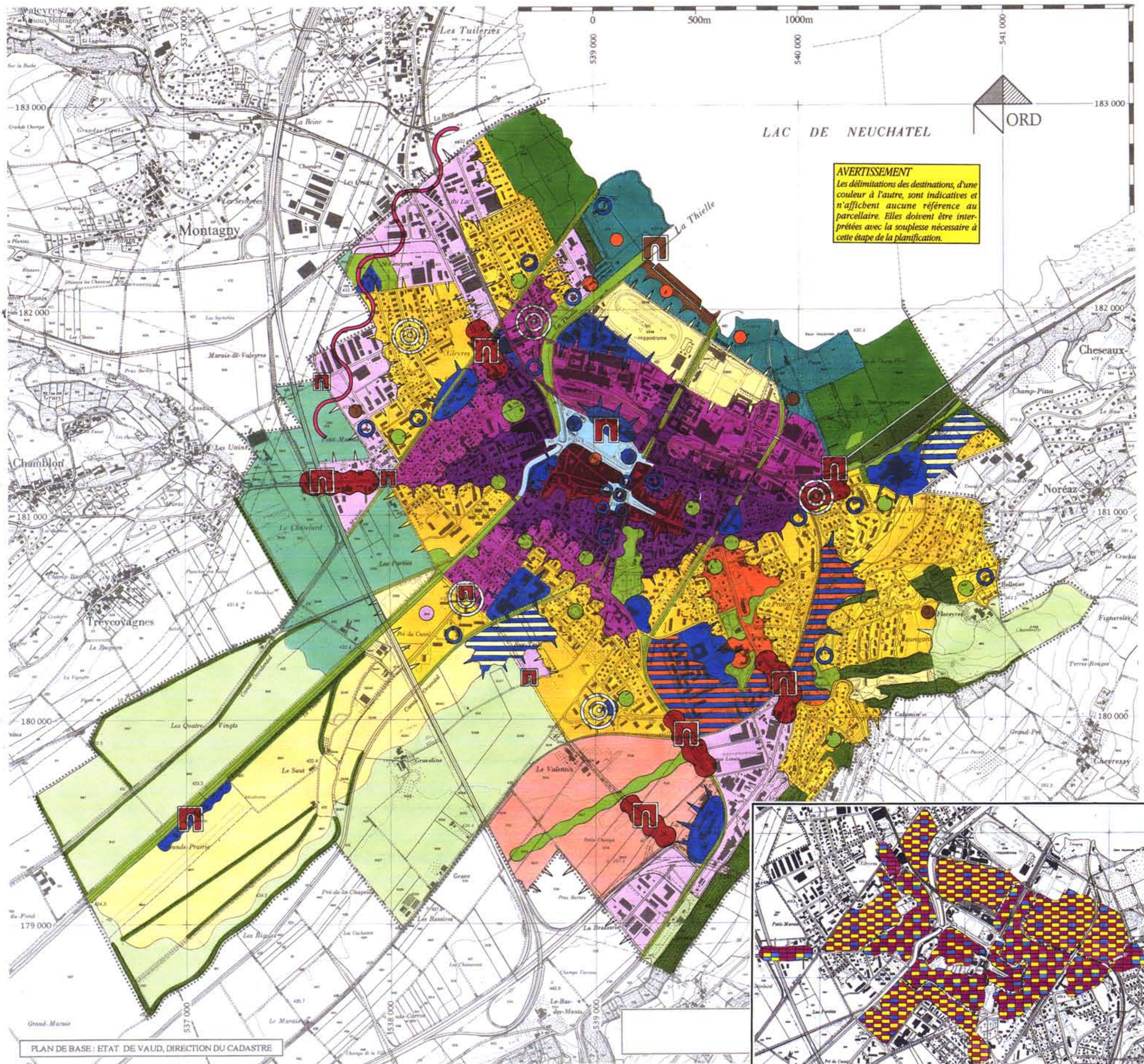
Ces territoires du milieu urbanisé sont destinés aux espaces verts sous forme de parcs, de places, d'allées, de promenades ou de canaux. Outre le rôle propre à leur fonction de parcs, la configuration de certains leur ajoute la fonction d'itinéraires verts de liaison au service du piétonisme et du cyclisme. Ils structurent le territoire de la ville par un réseau de poumons verts.

TERRITOIRES DESTINES AUX EQUIPEMENTS COLLECTIFS PRINCIPALEMENT DE PLEIN AIR

-  - Territoires de sports et loisirs

Ces territoires du milieu urbanisé sont destinés aux activités de plein air des sports, du tourisme et de la vie associative ainsi qu'aux équipements construits qui s'y rattachent.



1.2 - Plan Directeur de l'Utilisation du Sol : Les Destinations du Sol



AVERTISSEMENT
 Les délimitations des destinations, d'une couleur à l'autre, sont indicatives et n'affichent aucune référence au parcellaire. Elles doivent être interprétées avec la souplesse nécessaire à cette étape de la planification.


PLAN DE BASE : ETAT DE VAUD, DIRECTION DU CADASTRE

TERRITOIRES EN RELATION AVEC LE LAC ET LE MILIEU NATUREL DESTINES AUX EQUIPEMENTS COLLECTIFS PRINCIPALEMENT DE PLEIN AIR



-  - Territoires de sports et loisirs liés au lac et au milieu naturel
-  - La porte lacustre, un front de lac, un port de petite batellerie

Ces territoires du milieu urbanisé, liés au lac et au milieu naturel, sont destinés aux activités principalement de plein air, des sports, du tourisme, de la vie associative et aux équipements construits qui s'y rattachent. Cette destination est soumise aux contraintes de protection inhérentes à la proximité du lac et du milieu naturel. Un port de petite batellerie avec quai et front de lac multifonctionnel doit marquer la porte lacustre de la ville et établir une nouvelle relation terre-lac à l'emplacement général désigné sur le plan.

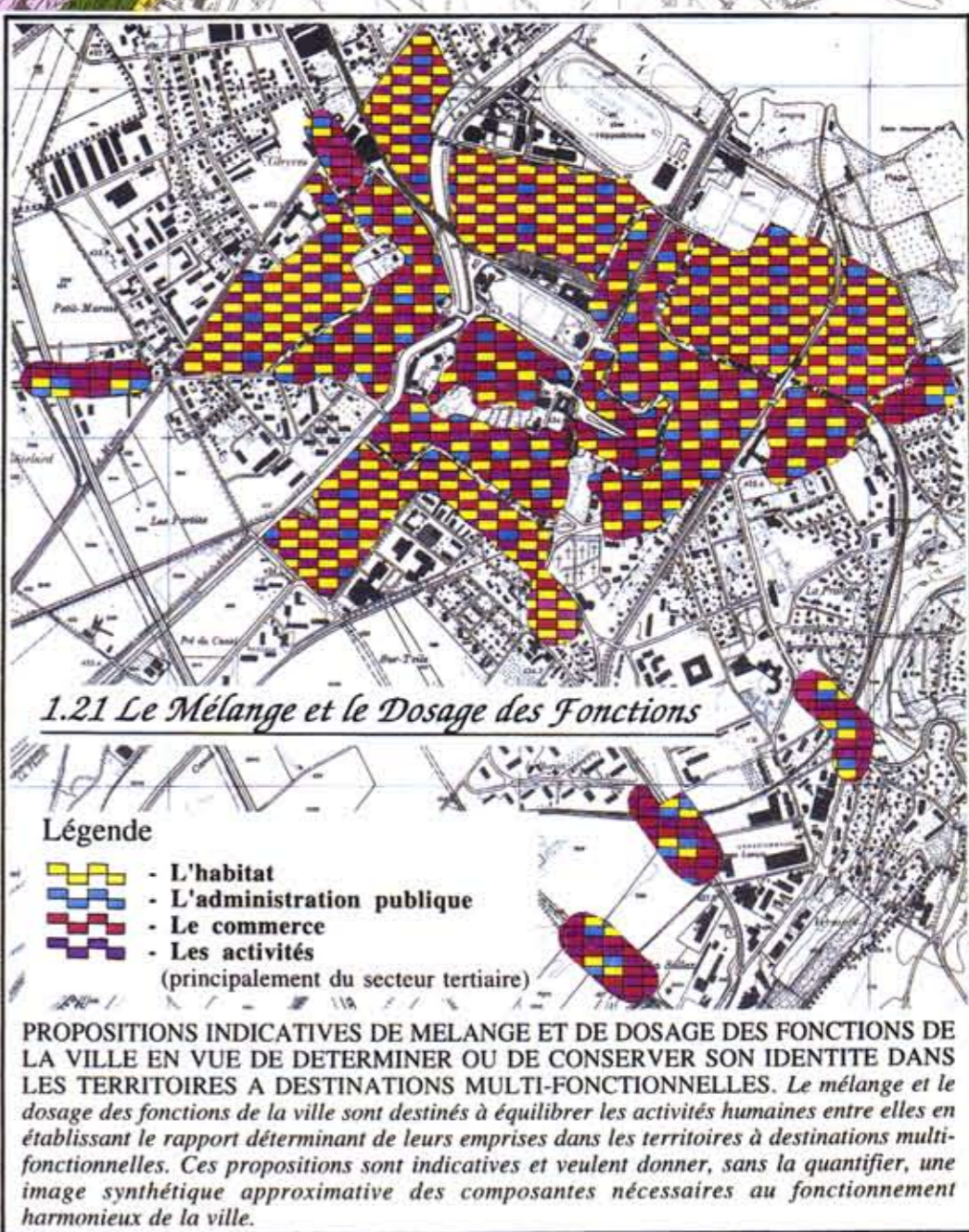
TERRITOIRES DU MILIEU NATUREL

-  - Territoires concernés
- Ces territoires sont destinés à la conservation de ce milieu naturel. Différentes mesures de protection concourent à ce but et en réglementent les activités humaines. Les forêts de rive de ces territoires sont soumises au régime forestier.





TERRITOIRES DESTINES A LA CULTURE DU SOL

-  - Territoires agricoles
-  - Territoires de la ceinture horticole et maraîchère, et des jardins familiaux

Ces territoires destinés principalement à l'agriculture peuvent être destinés [dans les territoires désignés] à l'exploitation horticole et maraîchère du sol et de ce fait aux équipements construits adéquats. De plus, une portion délimitée de ce territoire est destinée aux jardins familiaux. Cette ceinture horticole et maraîchère peut être mouvante.




1.21 Le Mélange et le Dosage des Fonctions

- Légende**
-  - L'habitat
 -  - L'administration publique
 -  - Le commerce
 -  - Les activités (principalement du secteur tertiaire)

PROPOSITIONS INDICATIVES DE MELANGE ET DE DOSAGE DES FONCTIONS DE LA VILLE EN VUE DE DETERMINER OU DE CONSERVER SON IDENTITE DANS LES TERRITOIRES A DESTINATIONS MULTI-FONCTIONNELLES. Le mélange et le dosage des fonctions de la ville sont destinés à équilibrer les activités humaines entre elles en établissant le rapport déterminant de leurs emprises dans les territoires à destinations multifonctionnelles. Ces propositions sont indicatives et veulent donner, sans la quantifier, une image synthétique approximative des composantes nécessaires au fonctionnement harmonieux de la ville.

TERRITOIRES DESTINES A LA FORET

-  - Territoires concernés
- Ces territoires sont soumis au régime forestier. L'emprise de l'urbanisation leur donne par endroit un caractère de parc. Leur préservation est conditionnée par la gestion de la présence humaine.




1.3 - Plan Directeur de l'Utilisation du Sol : L'Identité des Rues







Légende : L'identité des rues

Schémas de principes




COMPOSANTES DE SURFACE SUPPORTANT LES DEPLACEMENTS

-  Surface de mouvement de tous véhicules en transit non concernés par la rue dont le flot doit être endigué tout en maintenant sa fluidité.
-  Surface de mouvement d'accès de tous véhicules entre le transit et l'arrêt.
-  Surface de mouvement et de rencontre dans la vie collective des piétons.

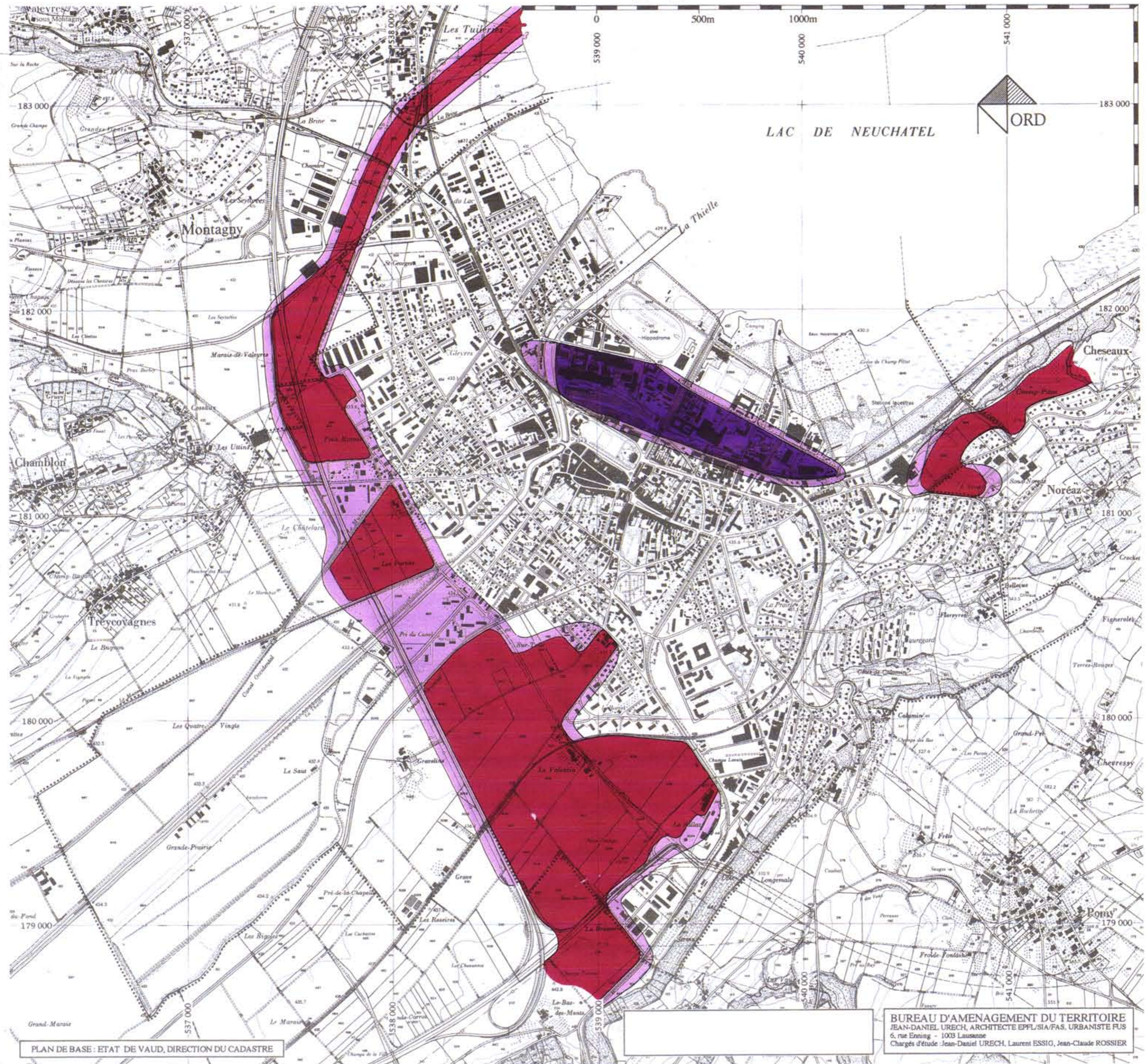
COMPOSANTES CONSTRUITES ABRITANT LES FONCTIONS SUIVANTES :

-  Fonction de service direct à la population nécessitant un lien étroit avec la rue.
-  Fonction de service indirect à la population s'accommodant d'un lien moins étroit avec la rue.
-  Fonction d'habitat nécessitant un lien avec la rue privilégié, protégé, voir indirect.
-  Composante physique : façonnage suggérée du bâti existant ou à créer.

COMPOSANTES DES ESPACES EXTERIEURS




-  Elément végétal d'organisation de la rue.
-  Surface de dégagement et espace interstitiel, en verdure ou non et principalement privé.
-  Elément du réseau des canaux pouvant être directement lié à l'identité de la rue.

1.4 - Plan Directeur de l'Utilisation du Sol : Les Réserves Stratégiques



Légende : Les réserves stratégiques

Les terrains retenus sont mis en évidence selon deux catégories bien distinctes :

-  - Les réserves stratégiques comprenant des terrains libres de construction
-  - Les réserves stratégiques comprenant des terrains des terrains actuellement urbanisés, mais destinés à la reconstruction
-  - Les franges de terrain directement influencées par l'organisation des réserves stratégiques

L'Europe se caractérise de plus en plus par l'émergence de grandes métropoles entraînant derrière elles des régions entières (exemple : Lyon, Francfort, Milan).

Aucune ville suisse n'a les moyens de suivre cette évolution à elle seule, sans s'inscrire de manière originale, voir "helvétique", dans cette mutation structurelle.

En ce sens, les villes suisses peuvent entrer dans cette compétition de métropoles en choisissant de mettre leurs efforts en commun et de répondre ensemble à ce défi, de manière solidaire et co-responsable, en constituant la métropole "Suisse-Ville" sous la forme d'un réseau de villes suisses.

C'est pour préparer cette future mission que le

présent plan prévoit des terrains pouvant être considérés comme stratégiques et qui doivent être mis en réserve.

La ville d'Yverdon-les-Bains sera ainsi mieux préparée pour le jour où il lui sera demandé de jouer un nouveau rôle dans cette métropole.

*

Légende : L'eau, la terre et le climat

L'Eau













Au cours de son histoire, Yverdon-les-Bains a plus souvent utilisé ses eaux qu'elle ne les a combattues.

Le réformateur Froment disait : "La ville et le chateau environnés de grandes eaux, car d'un costé est le lac et de l'autre de grantz marécages de deux lieues de lonc, la rivière qu'on appelle la Teyle passe au dedans; et la peulvent mettre à leur playzir tout à l'en tour".

Pour assainir ses rues et ses campagnes l'homme a drainé et canalisé les eaux de surface. L'homme veut se débarasser de l'eau. L'augmentation des surfaces étanches est de plus en plus rapide. Les ruisseaux et les canaux voient leur débit atteindre les cotes d'alerte. Les mesures successives faites en situation de crues dans les divers canaux et rivières démontrent l'alarmante croissance. On peut ne pas craindre la crue du siècle sans pour autant négliger d'envisager une attitude plus réaliste envers l'eau qui nous entoure.

Ce volet du Dossier Directeur esquisse un tableau synthétique de la présence de l'eau. Il aborde des solutions potentielles mais veut surtout démontrer qu'elles sont multiples et que la solution globale sera faite d'une addition de ces dernières.

LES EAUX DE SURFACE

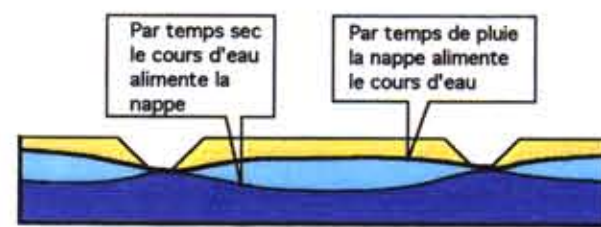
-  - Le lac
-  - Le réseau des rivières et canaux
-  - Les marais
-  - Le tracé d'anciennes rives (au gré de l'abaissement des eaux du lac)
-  - Le tracé d'anciens cours d'eau
-  - Traversée de l'assise haute de la ville (cordon littoral)
-  - Flanc nord-est (lac) de l'urbanisation
Où, par temps de crue, l'évacuation des eaux de surface dans les rivières et canaux entre en conflit avec le lent écoulement des eaux de la plaine. Ce flanc devrait évacuer à terme ses eaux de surface directement vers le lac ou appliquer les mesures mentionnées au point suivant
-  - Flanc sud-ouest (plaine) de l'urbanisation
Où, pour les mêmes raisons que ce qui précède, l'évacuation des eaux de surface commande l'application de mesures de rétention in situ et d'écoulement contrôlé telles :
-Rétention sur toits plats (5cm)
-Sur aires de stationnement (7cm)
-En bassins sous-sol
-Par jeux de niveaux dans le terrain (dépressions)
-En retenue dans radier en boulets
-Par injection directe dans la nappe phréatique par tranchées de boulets
-Par augmentation sectorielle du diamètre des conduites d'écoulement
-  - Aires de culture du sol
Où, des terrains sur lesquels les choix et techniques de culture (maraîchère et serres) nécessitent une gérance de l'eau, voire son stockage
-Retention/réserves par temps de crue
-Irrigation/arrosage par temps sec
-  - Tracé réservé du canal Rhône-Rhin
Qui offre un potentiel de solution globale d'évacuation des eaux de surface de la plaine de l'Orbe au travers d'un secteur en voie rapide d'urbanisation qui devrait tirer partie de cette présence structurante
-  - Aires de rétention planifiées
-  - Aires "naturelles" de rétention
Mentionnées à titre indicatif, ces aires ne correspondent pas nécessairement aux zones basses de la plaine mais tiennent compte du jeu de cloisonnement des endiguements, etc.

LES EAUX SOUTERRAINES

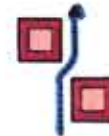
- La nappe phréatique

Le cordon littoral délimite très généralement deux fonctionnements séparés de la nappe phréatique.

Sur le flanc nord-est, le niveau de la nappe est principalement influencé par le niveau du lac et les eaux d'infiltration. Sur le flanc sud-ouest, son niveau est principalement influencé par les rivières et canaux, et les eaux d'infiltration selon le schéma suivant :



La bonne perméabilité du cordon littoral permet une bonne interrelation des deux fonctionnements de la nappe phréatique



- Principe d'évitement de l'effet de barrage pour les constructions en profondeur

Une attention doit être portée sur les chapelets de construction en profondeur. L'effet de barrage peut être compensé en améliorant la perméabilité environnante par drainage ou en augmentant la granulométrie des matériaux



- Les sources naturelles

Localisation des sources thermales et minérales







- L'aire des sources




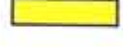
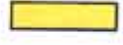


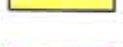

Aire d'intérêt général de mise en valeur des sources, jalonnée par les sources naturelles connues, et liée au thermalisme et au tourisme

La Terre


MORPHOLOGIE DE LA TERRE

-  - Ligne isométrique de base des collines latérales délimitant la plaine de l'Orbe (450m)
-  - Lignes isométriques délimitant les aires basses de la plaine de l'Orbe (433.5 et 432.5m)
-  - Assise haute (435m et plus) de la ville axée sur un cordon littoral affleurant (anciens rivages)
-  - Cône de déjection d'alluvions affleurant, sous couche de tourbe ou sous couverture sablo-argileuse

GEOLOGIE

-  - Cordon littoral affleurant (anciens rivages)
-  - Alluvions
-  - Marécage
-  - Tourbe
-  - Couverture sablo-argileuse sur tourbe
-  - Molasse
-  - Dépôts glaciaires
-  - Calcaire pré-quaternaire
-  - Coupe en encart

GEOPHYSIQUE

-  - Centre de séismes (moyen : 15/100ans)

Le Vent (Le climat)


VENTS DOMINANTS


Les bâtonnets fléchés représentent la durée d'une année. La partie de couleur foncée représente en proportion la durée des vents forts. La couleur claire représente la durée des vents faibles.


 - Le Vent d'Ouest

 - La Bise

BRISES ET VENTS LOCAUX

 - Joran dynamique et autres vents catabatiques

 - Brise de la nuit au matin

 - Brise de l'après-midi au soir

LA PROBLEMATIQUE DES VENTS DANS LA PLAINE DE L'ORBE ET LA VILLE

Incidences positives :

* Facteur de dispersion de la pollution (OPAIR)

* Facteur de dispersion des brouillards

Incidences négatives :

* Erosion éolienne

* Nuisances physiques

Mesures effectives en vigueur :
Le quadrillage de la plaine et de la ville en brise-vents (rangées d'arbres ou haies)

Impact positif :

* Diminution sensible de l'érosion et des nuisances

Impact négatif :

* Perception visuelle cloisonnée

* Arrimage des brouillards

Principes proposés :

Plus que les rangées d'arbres, les haies de buissons sont d'efficaces brise-vents pour des situations rapprochées. Pour ménager des perspectives visuelles de valeur ou des percées dans le paysage, ces haies peuvent être interrompues.

Dans le centre fortement construit, des brise-vents verts n'ont pas leur place. C'est la conception urbanistique et architecturale du construit qui doit intégrer la contrainte de domestiquer les vents.

LE CLIMAT ET L'HABITAT

- Pour les saisons printemps, été et partie de l'automne :

La région d'Yverdon-les-Bains est notée favorable (11/14*) à l'habitat, avec un bon ensoleillement et un temps souvent doux

- Pour les saisons d'arrière automne et d'hiver :

La région est notée peu propice (4/14*) à l'habitat, en raison des brouillards et stratus (30 à 50 jours par année)

- Périmètre impropre à l'habitat permanent (à titre d'exemple) :

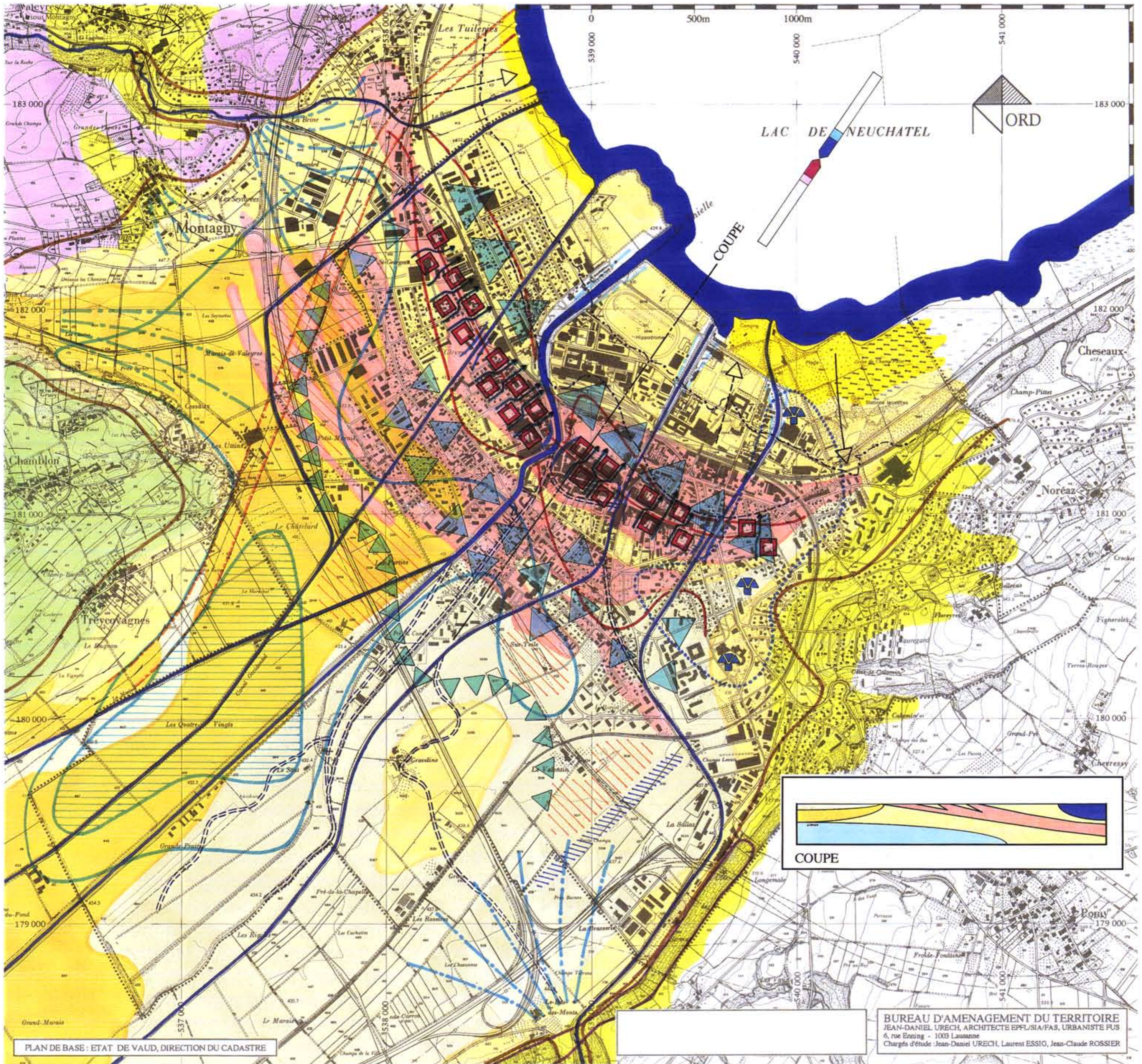
Cette côte, d'ailleurs boisée, est notée impropre (1/14*) à l'habitat en raison du peu d'ensoleillement possible (moins de 400h.)

Remarque : Ces considérations climatiques démontrent que la région rassemble au gré des saisons des conditions d'habitat très bonnes et très mauvaises.

* Données tirées de l'étude méso-climatique du canton de Vaud, cahier de l'aménagement régional no14

DOSSIER DIRECTEUR DE LA VILLE D'YVERDON-LES-BAINS






1.5 - Plan Directeur de l'Utilisation du Sol : L'Eau, la Terre et le Climat



Légende : Les valeurs naturelles et construites



Mise en évidence et préservation des valeurs naturelles

PAYSAGES DE L'EAU

-  - Le lac et ses rives
-  - Les cours d'eau, les canaux et leurs abords
-  - Les sources thermales
-  - Les marais et les roselières
-  - Les forêts de rive soumises au régime forestier



Ces paysages considérés comme naturels sont caractérisés par le milieu aquatique. Ils sont marqués par la gestion de l'homme. Ils constituent l'essentiel du site naturel de la ville. Leur préservation est conditionnée par leur mise en valeur et par la gestion des activités humaines qui s'y déroulent.

PAYSAGES DE FORETS ET DE COLLINES

-  - Les forêts soumises au régime forestier
-  - Les lignes de collines bordant la plaine de l'Orbe









Ces structures paysagères d'encadrement de l'espace de la plaine de l'Orbe d'une part, de la ville et des sites naturels d'autre part, sont marquées par l'expansion de l'urbanisation. La gestion de cette expansion doit préserver les caractéristiques essentielles de ces paysages.

PAYSAGES RURAUX

-  - Les paysages marqués par l'agriculture en général
-  - Les paysages de la ceinture principalement maraîchère

Ces paysages de la plaine de l'Orbe sont marqués par la culture du sol. Ils sont pourtant associés à la mise en valeur du site naturel de la ville. A ce titre, l'exploitation du sol doit contribuer à leur préservation.

ELEMENTS VERTS DU PAYSAGE URBAIN

-  - Les allées d'arbres à maintenir ou à créer le long des rues et des canaux
-  - Les arbres isolés et les petits groupements d'arbres à maintenir ou à créer
-  - Les allées d'arbres ou les arbres isolés à ne pas remplacer
-  - Les éléments de forêt soumis au régime forestier
-  - Les parcs paysagers et arborisés à maintenir ou à créer
-  - Les autres parcs
-  - Les espaces de plein air caractérisés par les sports et les loisirs
-  - La végétation entrelacée avec le milieu construit

Ces éléments verts, insérés dans le site construit ou non construit de la ville, contribuent à l'identification du paysage urbain. Ils doivent être préservés et le choix des essences peut évoluer pour autant que le changement qui en découle pour le paysage soit maîtrisé. La croissance de ces éléments verts en volume et en nombre ne doit pas nuire à la perception de la ville, du lac et du paysage en général.

MESURES DE PROTECTION EN VIGUEUR

INVENTAIRE CANTONAL DES MONUMENTS NATURELS ET DES SITES

- +++++ - Territoires, monuments naturels, sites

INVENTAIRE DES PAYSAGES ET DES SITES NATURELS D'IMPORTANCE NATIONALE QUI MERITENT PROTECTION (CPN)

- - Périmètres mentionnés

PLAN DIRECTEUR DES RIVES SUD DU LAC DE NEUCHÂTEL (Doc. de l'aménagement régional 16)

- - Périmètre des zones naturelles
- - Périmètres affectés à l'urbanisation et à l'agriculture

PLAN DIRECTEUR CANTONAL (Doc. de l'aménagement régional 18) SITES

- +--+ - Sites naturels et paysages protégés
- ||||| - Sites naturels et paysages à protéger

INVENTAIRE DES RESERVES D'OISEAUX D'EAU ET DE MIGRATEURS D'IMPORTANCE INTERNATIONALE ET NATIONALE (OROEM)

- x-x- - Partie I
- xxxxxx - Partie II



INVENTAIRE FEDERAL DES ZONES ALLUVIALES D'IMPORTANCE NATIONALE

- - Zones alluviales (202 - 203)

Ce catalogue énumère les inventaires, recensements, directives, législations et autres mesures traitant de la protection, au niveau fédéral et cantonal, des valeurs dites naturelles du site d'Yverdon-les-Bains. Au niveau communal, les mesures de protection sont répercutées dans les actes d'aménagement locaux.

Mise en évidence d'éléments construits marquant le paysage de la ville

ELEMENTS DE DELIMITATION

-  - La barre de l'autoroute N5 traversant la plaine de l'Orbe qui donne les limites de la ville à long terme
-  - La trace de la route collectrice qui donne les limites de la ville à moyen terme

ELEMENT D'IDENTIFICATION

-  - Le port et son cadre bâti

Depuis le lac, seule une rangée de peupliers permet de localiser la ville lacustre cachée à l'intérieur des terres. L'installation d'un port avec quai et front de lac construit doit permettre de la signaler et de la reconnaître.

Mise en évidence et préservation des valeurs construites

LES UNITES URBANISTIQUES DE VALEUR

-  A - Le château et ses places
- B - Le centre historique
- C - Le faubourg de la Plaine
- D - La place d'Armes
- E - La place Bel-Air
- F - Le faubourg de Clendy
- G - Le quai de la Thièle
- H - La rue Haldimand
- I - L'avenue des Bains
- J - La rue du Buron
- K - La rue des Moulins
- L - Aux Iles
- M - Les cabanons de la Thièle
- N - Les cabanons des Iris
- O - Les cabanons du Buron
- P - Le vieux quartier des Cygnes
- Q - La rue du Mont Tendre
- R - Les Pugessies

Ces unités urbanistiques de valeur et de cohésion urbaine ont caractère d'ensemble au sens de l'identité claire des idées, des règles et des contraintes dont elles sont l'aboutissement. Elles méritent d'être préservées et mises en valeur en assurant la pérennité de leurs fonctions et en neutralisant les facteurs conjoncturels, réglementaires et fonctionnels qui les fragilisent.

LES ESPACES RUES DE LA VILLE HISTORIQUE

-  - Le domaine public

La conservation et mise en valeur des objets du recensement architectural sont impérativement liées au traitement du domaine public, à sa nature et à ses fonctions. Ceci est d'autant plus vrai dans le centre historique où le domaine public est le véhicule de perception de l'ensemble. A ce titre, ses aménagements doivent servir ces considérations.

LES NOUVELLES PLACES DE LA VILLE

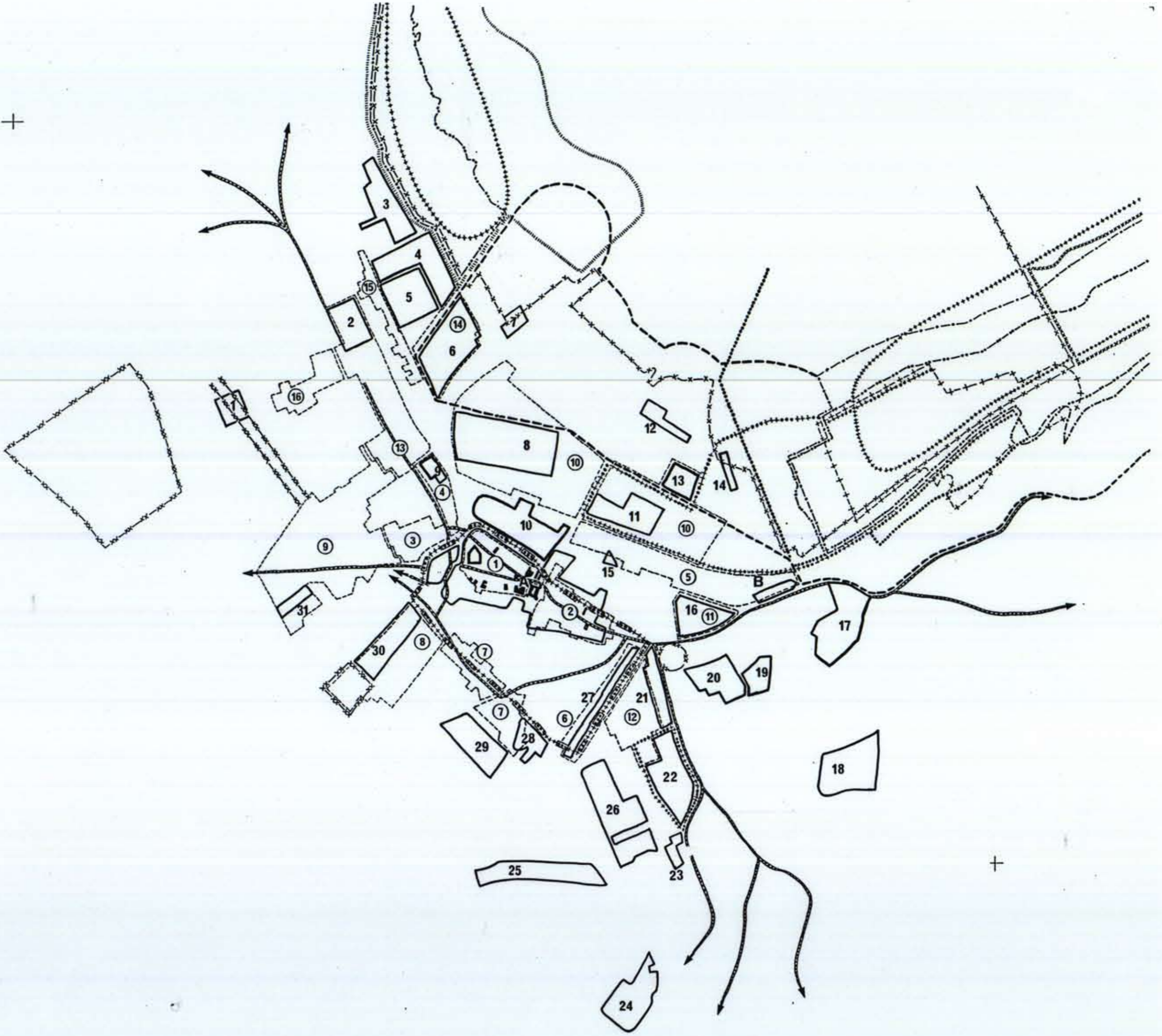
- ★★★ - Leurs situations

La ville possède des sites urbains qui montrent toutes les qualités spatiales de la place et en portent parfois déjà le nom. Ceci justifie leur mise en valeur en tant que place et les altérations de fonctions qui s'y rattachent.

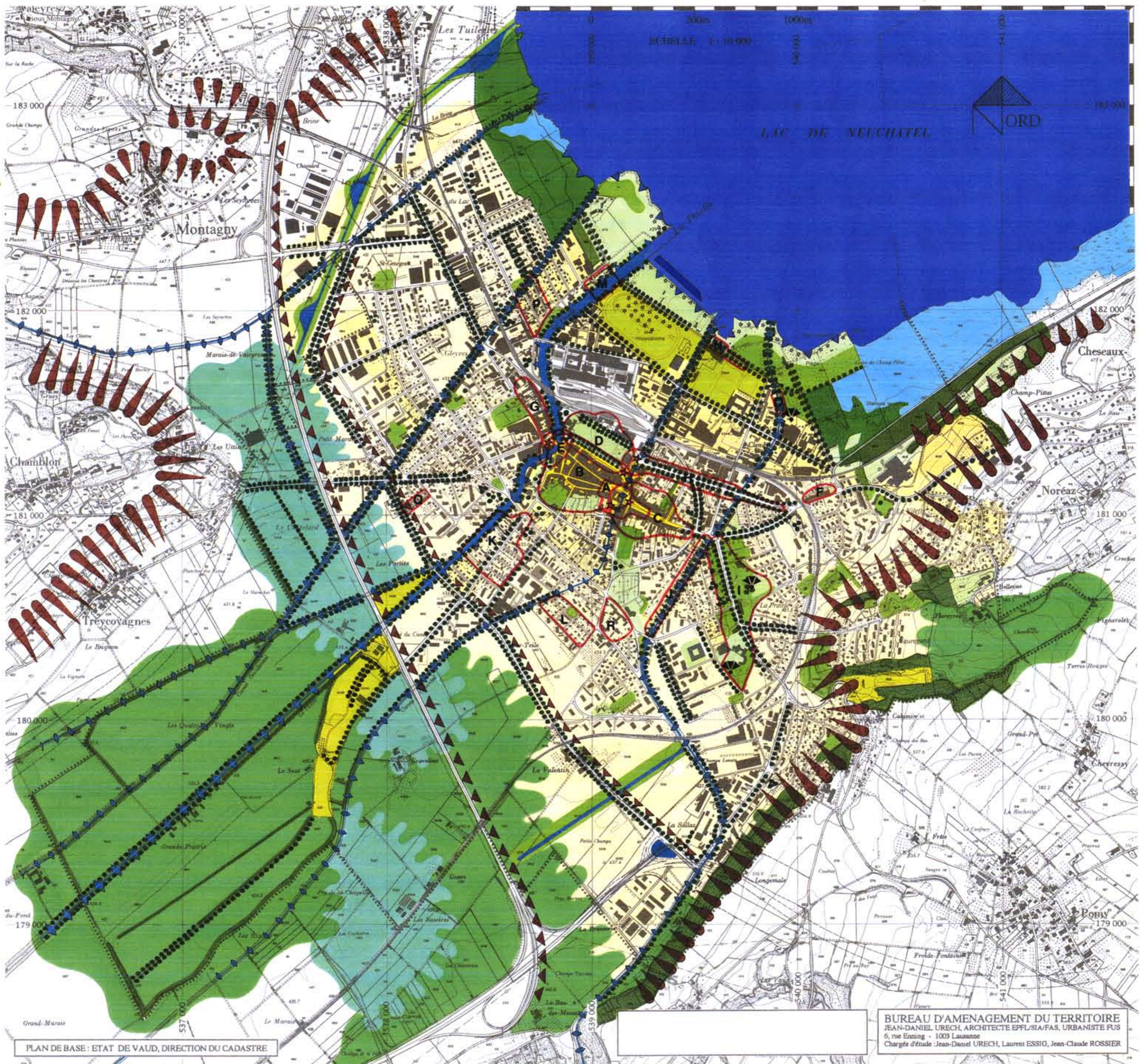
MESURES DE PROTECTION EN VIGUEUR

PLAN DIRECTEUR CANTONAL (Doc. de l'aménagement régional 18) SITES

-  - Ensembles bâtis dont la qualité justifie une attention particulière



2.1 - Plan Directeur du Site : Les Valeurs Naturelles et Construites



SITES ARCHEOLOGIQUES
(Art. 67 LPNMS)

- +++++ - Classé monument historique
- +++++ - Classé monument historique en partie
- xx-xx-xx - Région archéologique

INVENTAIRE FEDERAL DES SITES CONSTRUITS A PROTEGER EN SUISSE (ISOS)

- ⑦ - Les périmètres "P"

Les périmètres "P" sont la partie centrale de l'inventaire ISOS qui évalue le territoire urbanisé de la ville par "périmètres et ensembles construits, environnements (périmètres et échappées) et éléments individuels" en leur attribuant catégories, qualités spatiales, historiques et architecturales, signification et objectifs de sauvegarde.

INVENTAIRE DES ENSEMBLES CONSTRUITS
Classification des ensembles en différents groupes.

- 15 - les ensembles industriels, les ensembles historiques, les ensembles planifiés et les ensembles-sites

RECENSEMENT ARCHITECTURAL
Présentation d'un échantillon à titre d'exemple.

- - Bâtiment classé, bâtiment à l'inventaire et autre bâtiment digne d'intérêt

INVENTAIRE DES VOIES HISTORIQUES DE LA SUISSE (IVS)

- - Tracés généraux à titre indicatif

Ces tracés peuvent être partiellement lus dans la configuration du territoire en général et sont ponctuellement rattachés à des vestiges historiques ou archéologiques. Leurs préservation et mise en valeur doivent se combiner avec l'urbanisation contemporaine et ses propres tracés.

2.2 - Plan Directeur du Site : Les Perceptions Visuelles

En approchant d'Yverdon, au saut des collines qui bordent la plaine, le panorama d'Yverdon n'offre que quelques points hauts construits vaguement identifiables. Faut-il marquer la ville par un groupement de points hauts de qualité?

Depuis le balcon du Jura, la perception d'Yverdon-les-Bains est aérienne. La ville n'est qu'une texture uniforme cadrée par des axes de communication.

La ville est invisible du lac, marquée seulement par une rangée de peupliers. Les rives du lac doivent-elles rester naturelles? Un élément construit doit-il marquer la ville? Si port il y a...! Un port n'est pas fait que d'un parking à bateaux, c'est un ensemble construit, un front de lac.

Approcher d'Yverdon par l'ouest c'est d'abord l'impressionnel aménagement "ponts et chaussées" de la route de Ste-Croix, puis...

Une vue fragile de la ville montre sur une ligne les deux tours du Château, le casino et ses tourelles, la tour et le fronton de l'église au travers du domaine CFF.

...l'avenue de Grandson qui offre ses contre-allées ombragées. Les interventions construites doivent contribuer à la qualité de cette porte de la ville.

La chaussée de Treycovagnes passe sous l'autoroute. On entre dans une frange de la ville en reconstruction. Les éléments d'une porte identifiable de la ville sont réunis.

Sur la route des grèves le point haut d'un silo signale Yverdon jusqu'au coeur de la réserve naturelle.

La traversée en pont de la plaine de l'Orbe par la NS offre aux voyageurs une vision cinématographique des banlieues sud d'Yverdon qui défilent sous leurs yeux en séquences.

Le faubourg de Clendy marque de son caractère cette entrée d'Yverdon

La Sallaz, une porte de la ville qui ne montre rien mais où se rencontrent le chemin de fer, la route, le piéton, le Buron, le quartier de l'hôpital et le parc technologique.

VOIR LA VILLE D'YVERDON-LES-BAINS ...

Il faut faire un effort pour voir la ville d'Yverdon-les-Bains. Le cliché de la ville suisse qui expose son coeur historique sur une colline ne s'applique pas à elle. En fait, il n'existe pas d'autre ville en Suisse assise sur un terrain aussi peu accidenté. Les villes construites sur les collines voulaient voir mais par là se faisaient voir. Les constructeurs d'Yverdon-les-Bains ont pensé que la plaine et le lac étaient assez plats pour que la plus haute tour du château permette de voir assez loin sans se faire trop voir. L'expansion de la ville au vingtième siècle n'a guère arrangé les choses. Bien des voyageurs traversant Yverdon auront ignoré que la ville possède un coeur historique de cette valeur pour ne garder en souvenir que la relative banalité de ses abords. Il faut donc mériter Yverdon. Il faut rechercher la ville. La valeur de ses vues est fragile. Il faut d'une part préserver de délicates perspectives dans le site d'aujourd'hui mais il faut surtout que l'urbanisation contemporaine soit d'une qualité suffisamment coordonnée pour contribuer à une meilleure identification des abords de la ville.

Au loin, entre les immeubles, la tour du château signale discrètement le centre de la ville par une vue précaire, lorsque l'on arrive du sud par le train.

La route de Lausanne est l'entrée de la ville la plus utilisée par le public en général et par le tourisme en particulier, mais sa banalité ternit l'image d'Yverdon-les-Bains. Heureusement...

...quelques centaines de mètres plus loin, l'avenue des Bains aligne généreusement ses rangées d'arbres, ses parcs, ses maisons de maîtres et son unique contre-allée.

Autoroutes, lignes à haute tension et zone industrielle hypothèquent le paysage du voyageur qui débouche dans la plaine au Bas-des-Monts. Il devine à peine le Buron.

Le carrefour du casino est d'abord une place clairement délimitée.

Lorsque la route d'Echallens plonge dans le vallon du Buron, Yverdon se montre furtivement dans l'échancrure des collines.

Le front de maisons de la rue des Remparts pourrait être destiné à devenir l'écran contemporain de qualité du coeur historique...!

Une avenue d'approche intérieure de la ville contemporaine, fermée par un bâtiment significatif, lui-même flanqué de deux tourelles.

Une rue d'approche intérieure de la ville historique, fermée par un bâtiment significatif, lui-même flanqué de deux tours.

Yverdon, si timide à montrer son physique extérieur et qui affiche, avec une impertinence latine, ses plus petites artères...

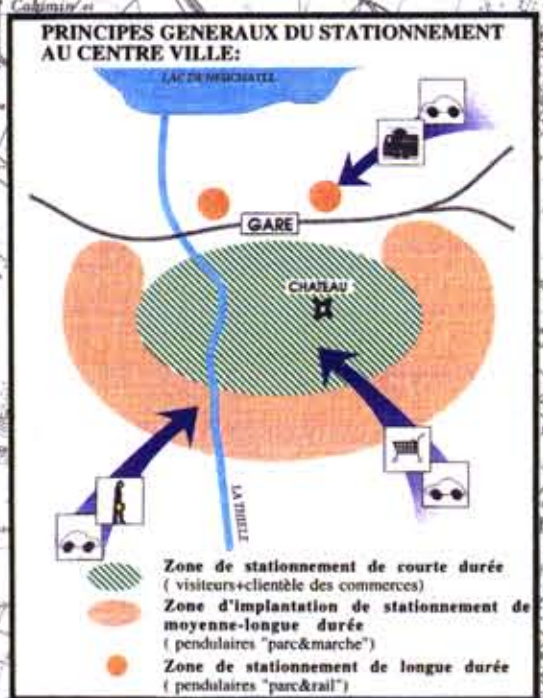
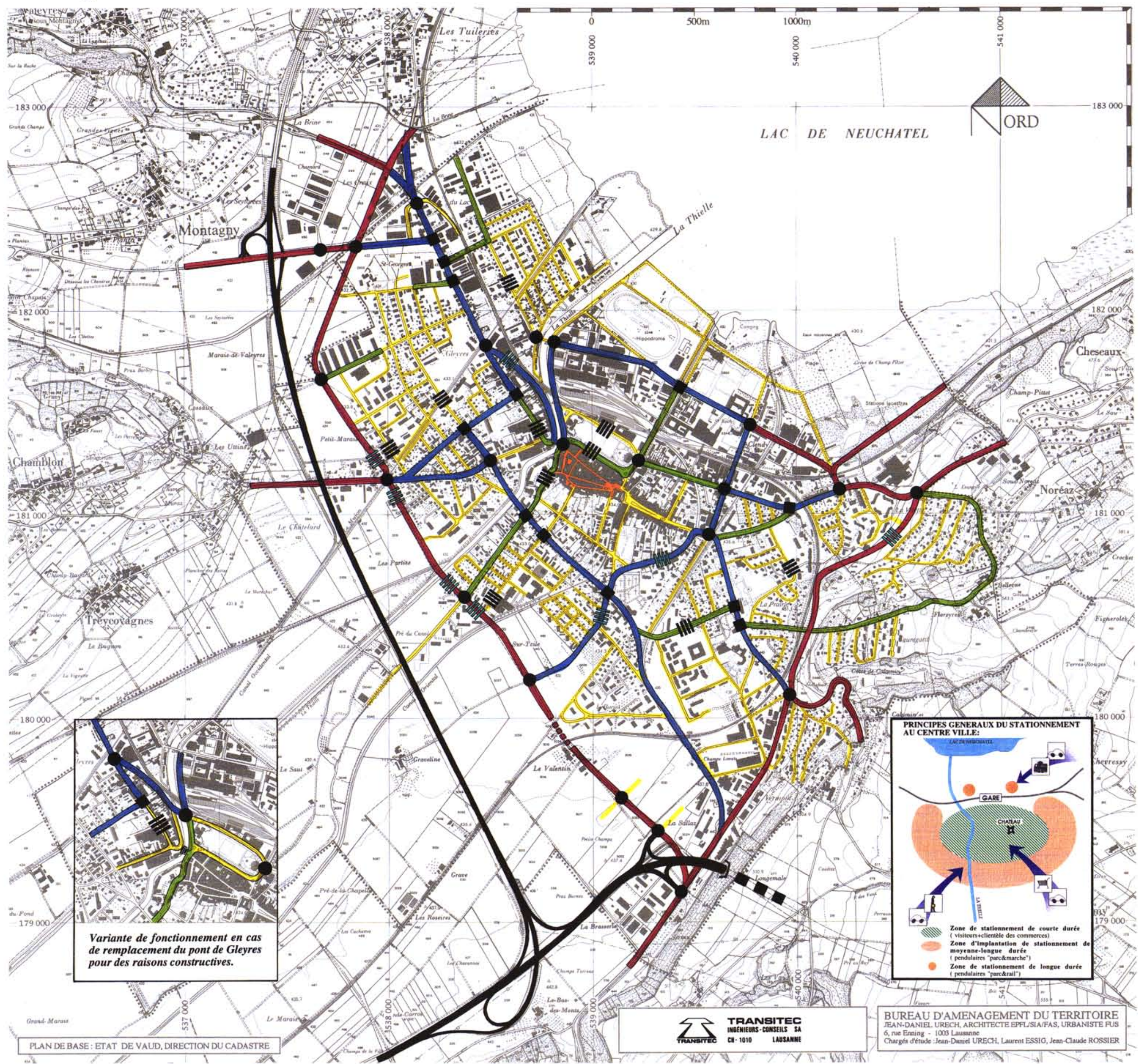
...jusqu'à ses entrailles!

La rue du Lac, la rue du Milieu, la rue du Four et la même tour qui vous observe...

BUREAU D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
 JEAN-DANIEL URECH, ARCHITECTE EPPL/SIA/FAS, URBANISTE FUS
 6, rue Erming - 1003 Lausanne
 Chargés d'étude: Jean-Daniel URECH, Laurent ESSIG, Jean-Claude ROSSIER



3.1 Plan Directeur des Transports : La Hiérarchie du Réseau Routier. Le Stationnement



TRANSITEC INGENIEURS-CONSEILS SA CH-1010 LAUSANNE

BUREAU D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE JEAN-DANIEL URECH, ARCHITECTE EPFL/ISA/FAS, URBANISTE FUS 6, rue Ensing - 1003 Lausanne

Légende : La hiérarchie du réseau routier

La Ville d'Yverdon-les-Bains est desservie par le réseau autoroutier (N1 et N5), et plus particulièrement par les jonctions d'Yverdon-Sud et d'Yverdon-Ouest. Ces deux jonctions ne sont actuellement que très faiblement utilisées par le trafic interne yverdonnois, en raison notamment de la taille de la Ville et de l'attractivité du réseau routier urbain.

Le réseau routier cantonal de la Ville d'Yverdon-les-Bains est essentiellement radial, constitué de sept pénétrantes.

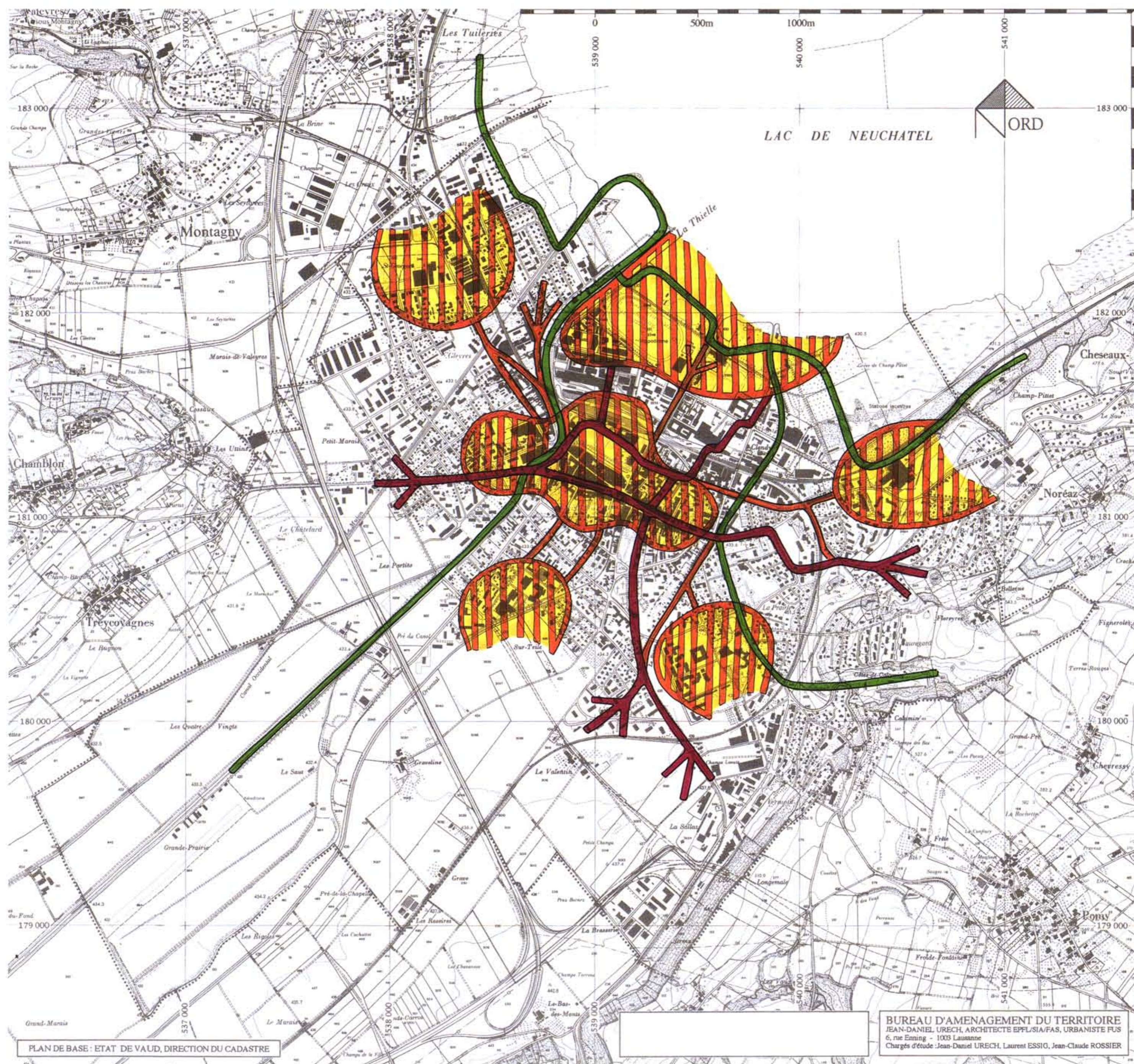
L'étude du Schéma directeur des circulations a mis en évidence que le concept d'accessibilité à Yverdon-les-Bains devait s'appuyer sur la réalisation de la Collectrice-Sud, combinée avec un principe de desserte "en peigne" du centre-ville. Ce concept se justifie en raison :

- des possibilités d'accrochage vers les deux jonctions autoroutières situées au Sud de la Ville;
- du poids de population et de postes de travail du secteur de la Ville situé au Sud du réseau CFF;
- du niveau de contraintes plus favorable dans le secteur Sud de la Ville, en cas de réalisations de nouvelles infrastructures de transport, que dans la partie située entre le réseau ferroviaire et le lac (par exemple, le quartier des Prés-du-Lac est un tissu d'habitat où toute nouvelle infrastructure de transport serait difficile à intégrer, tant du point de vue géométrique que environnemental);
- des divers projets urbanistiques prévus entre le front bâti yverdonnois et l'autoroute N5 nécessitant des liaisons au réseau routier principal existant et permettant ainsi une réalisation "échelonnée" de la Collectrice-Sud.

- Parmi les éléments structurants du Plan directeur des circulations, il faut mentionner :
- la réalisation de la Collectrice-Sud;
 - la réalisation de la "Liaison-Est", dont le rôle est d'assurer l'accessibilité aux zones à potentiel d'urbanisation (Vilette,...), de soulager le secteur Bains / Cordey / Quatre-Marronniers du trafic automobile (volonté urbanistique de "protéger" la zone de tourisme et de thermalisme de la Ville) et de garantir la desserte du secteur situé entre la Gare CFF et le lac (plans de quartier à l'étude regroupant de l'habitat, des postes de travail, des commerces,...);
 - la définition d'un réseau distributeur permettant d'envisager des diminutions sensibles de trafic dans le secteur du centre-ville, grâce à des mesures d'accompagnement apportées sur le réseau routier (exploitation et aménagement).
- Le réseau autoroutier**
Dont le rôle est d'assurer les échanges internationaux, nationaux et régionaux, ainsi que l'accessibilité à Yverdon-les-Bains par ses deux jonctions.
 - Le réseau principal**
Dont le rôle est d'assurer l'accessibilité à la Ville pour le trafic d'échange et d'écouler le trafic de transit hors du centre-ville.

- Le réseau distributeur**
Dont le rôle est d'assurer les liaisons entre quartiers et de "canaliser" le trafic généré par le centre-ville (habitants, emplois, commerces,...).
- Le réseau collecteur de quartier**
Dont le rôle est de collecter le trafic généré par les quartiers de la Ville.
- Le réseau de desserte de quartier**
Dont le rôle est de garantir l'irrigation "capillaire" des quartiers. L'aspect convivial des rues composant ce réseau doit être particulièrement développé, de manière à privilégier d'autres modes de déplacement (piétons, 2 roues), grâce à une maîtrise des volumes de trafic et de la vitesse des véhicules sur ces tronçons (possibilité d'introduire des zones 30 km/h. dans certains quartiers).
- Le secteur réservé aux piétons**
Dont le rôle est de mettre en valeur certains espaces de la vieille-ville.
- Le carrefour giratoire**
Constitue généralement la solution recommandée pour les noeuds routiers où les notions de fluidité du trafic, de maîtrise de la vitesse des véhicules et de perception urbanistique du lieu doivent être développées.
- Le carrefour régulé**
(Signalisation par feux) constitue généralement la solution recommandée pour les noeuds routiers où les notions de maîtrise des débits de trafic et de sécurité des usagers dits "faibles" (piétons et 2 roues) doivent être mises en valeur.
- Les mesures de modulation de circulation**
Dont le but est de dissuader l'utilisation du tronçon considéré par du trafic de transit par rapport au quartier et de réduire localement la vitesse des véhicules (par exemple, au droit d'une école).
- Les mesures de prise en compte des riverains**
Dont le but est de réduire les nuisances dues au trafic dans des secteurs où la qualité de vie doit être préservée (zones à densité d'habitat élevée).

3.2 Plan Directeur des Transports : Les Réseaux du Piétonnisme



Légende : Les réseaux du piétonnisme

Les distances qui séparent les aires d'aboutissement des mouvements piétons dans la ville d'Yverdon-les-Bains restent pour la plupart inférieures au seuil dissuasif de 300m. Toutefois, le découpage de la ville par les barrières physiques des canaux et du construit a créé un réseau du piétonnisme qui ne bénéficie pas toujours des itinéraires les plus courts. Pour corriger cela et ainsi augmenter l'attractivité du réseau, des itinéraires express sont proposés. Ils sont basés sur de réelles opportunités au travers du tissu de la ville.

HIERARCHIE DES RESEAUX DU PIETONNISME



- Aire concentrée d'aboutissement des mouvements piétons



- Itinéraire principal, généralement en site banal

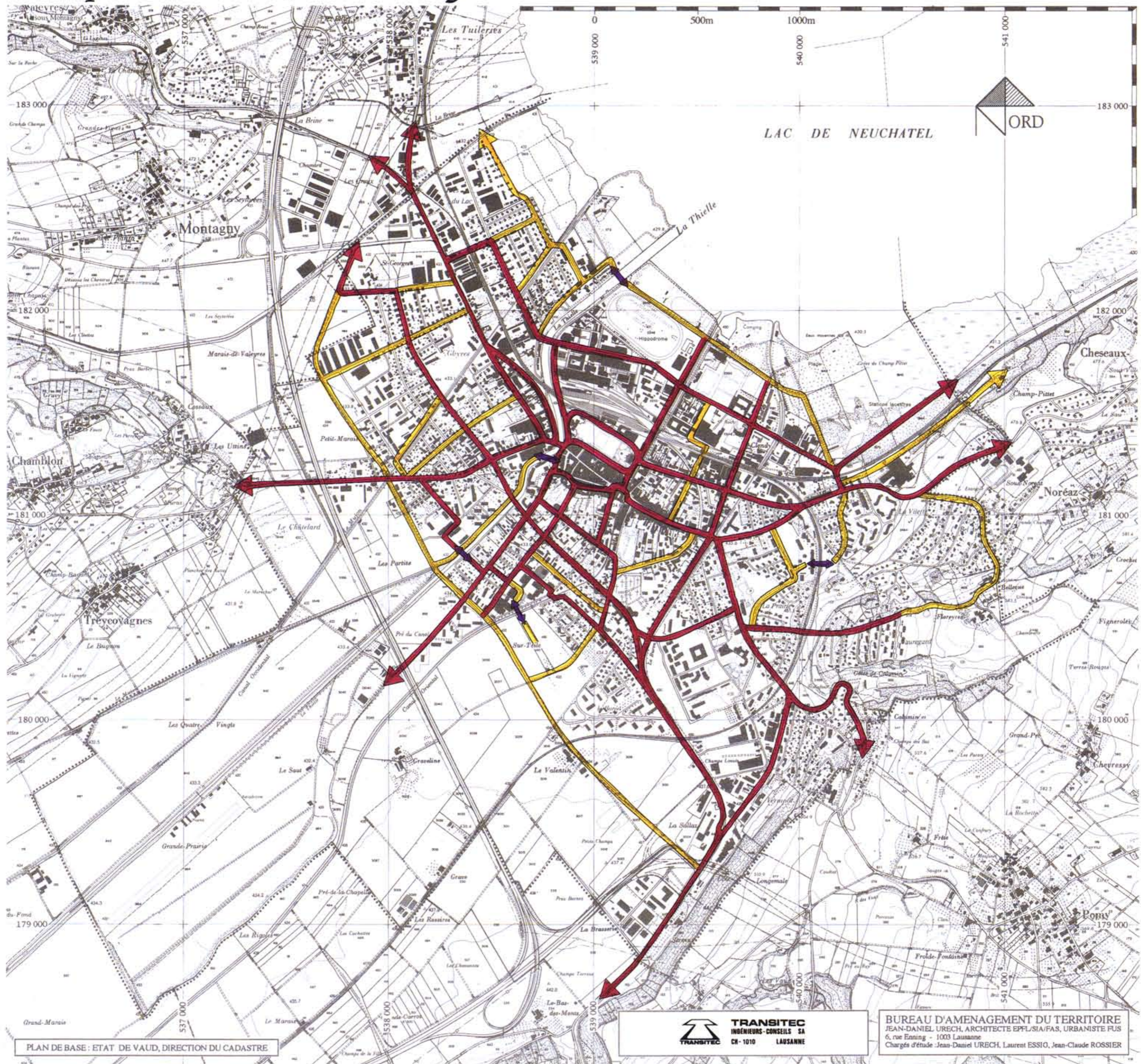


- Itinéraire express principal, généralement en site propre



- Itinéraire touristique principal, généralement en site propre

3.3 Plan Directeur des Transports : Le Réseau du Cyclisme



Légende : Le réseau du cyclisme

La Ville d'Yverdon-les-Bains se caractérise par ses divers éléments de coupure physique (canaux, routes, lignes ferroviaires), ainsi que par sa topographie relativement peu accidentée. Ce deuxième point explique, en partie, l'utilisation importante du 2 roues en tant que moyen de transport pour les déplacements internes à la Ville.

Les principaux pôles de génération de trafic 2 roues sont relativement diffus, avec le centre-ville, la zone de sport et de loisirs en bordure du lac et les différents quartiers d'habitation situés en périphérie (+ établissements scolaires).

Dans le cas d'Yverdon-les-Bains, l'amélioration des conditions de déplacements 2 roues résultera principalement de l'application du nouveau Plan directeur des circulations. Globalement, les volumes de trafic seront diminués sur des tronçons empruntés par les 2 roues, notamment dans le centre-ville, grâce à une redistribution des flux de trafic dans des secteurs moins "dommageables".

Il faut d'ailleurs relever que la réalisation d'aménagements spécifiques aux 2 roues (piste ou bande cyclable,...) n'est pas aisée, en raison des éléments suivants :




- la taille de la Ville fait qu'il n'existe pas ou peu de tronçons suffisamment longs pour envisager des aménagements en site propre pour les 2 roues (il serait nécessaire de procéder à des multiples "artifices" sur chaque carrefour pour réinjecter les 2 roues dans le trafic principal, ce qui pénaliserait tant la sécurité que l'attractivité de ces itinéraires);

- le réseau routier présente une densité très élevée, avec une structure maillée, ce qui implique une diversité dans le choix d'itinéraires pour un déplacement à 2 roues; de ce fait, des aménagements "lourds" canalisant les 2 roues ne seraient vraisemblablement que peu utilisés;

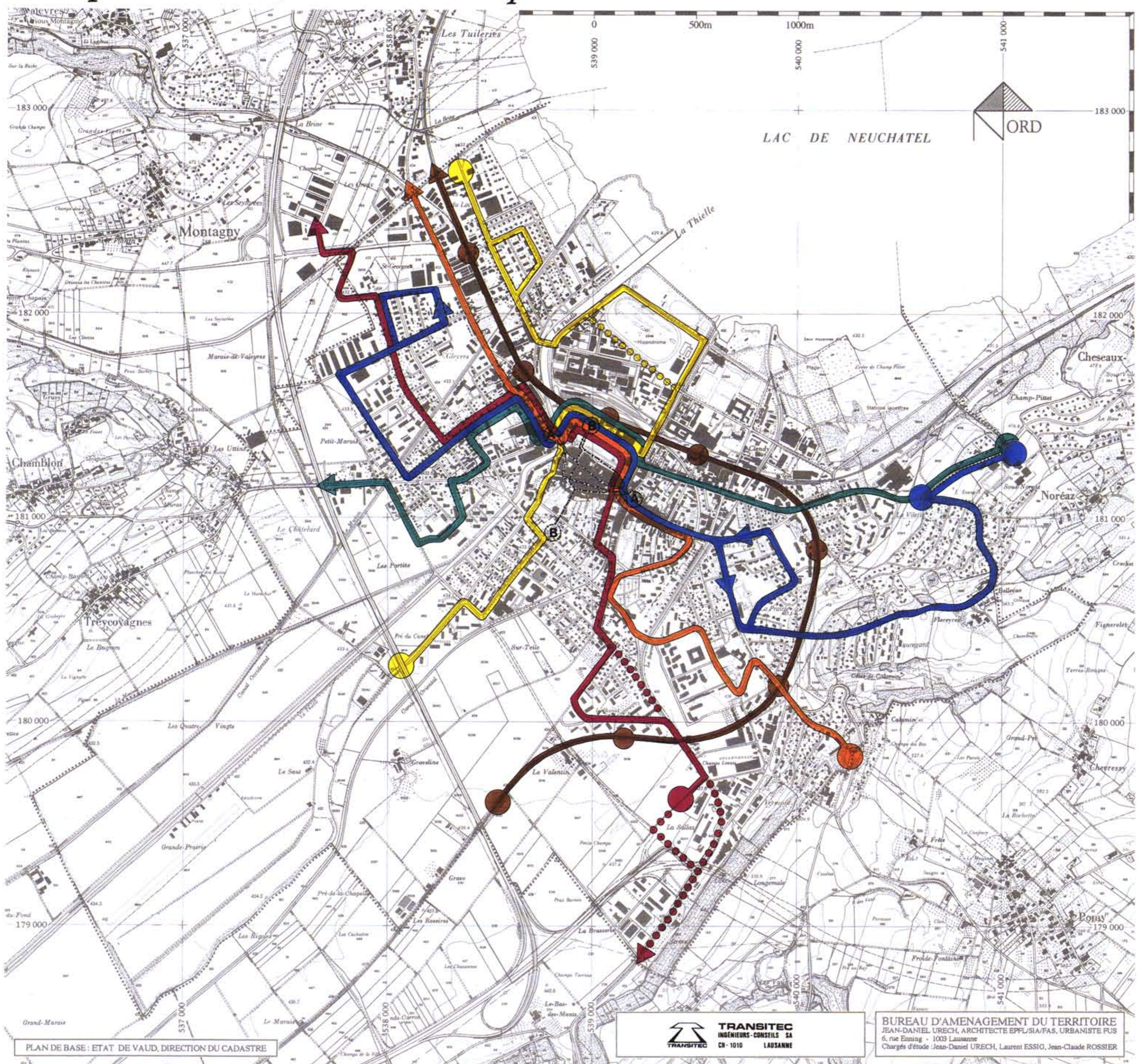
- les volumes de trafic recensés en Ville d'Yverdon-les-Bains autorisent globalement une utilisation mixte de la chaussée par les différents modes de déplacements, sans recourir nécessairement à une séparation physique des 2 roues.

Le Plan directeur des 2 roues de la Ville d'Yverdon-les-Bains postule donc en faveur d'une mixité des 2 roues avec le trafic général. L'application de ce principe consiste essentiellement à :

- assurer une perméabilité optimale entre les différents pôles de génération de trafic 2 roues, notamment au droit des points de franchissement des canaux ou du réseau ferroviaire;
- garantir la continuité des principaux itinéraires 2 roues en évitant tout détour pour l'utilisateur et en empruntant, dans la mesure du possible, les tronçons les moins sollicités par le trafic automobile.

-  - La liaison principale
La liaison principale, dont la fonction est d'assurer dans des conditions de sécurité optimales la circulation des 2 roues sur la base des principales lignes de désir rencontrées (notamment les flux en convergence vers le centre-ville et vers les établissements scolaires).
-  - La liaison secondaire
La liaison secondaire, dont la fonction est de garantir l'irrigation de secteurs situés hors des lignes de désir principales, ainsi que de permettre la continuité d'itinéraires de cyclotourisme.
-  - Point de franchissement...
... d'un élément de coupure (à créer).

3.4 Plan Directeur des Transports : Le Réseau des Transports en Commun



Légende : Le réseau des transports en commun

Le réseau actuel des transports publics Yverdon - Grandson et environs SA (TPYG) comprend quatre lignes "urbaines", une ligne "interurbaine" (Yverdon - Chamblon) et une liaison rapide entre Yverdon-les-Bains et Vallorbe.

Les caractéristiques de base des lignes "urbaines" qui desservent l'ensemble du territoire communal, sont les suivantes :

- horaire cadencé à 30 minutes (fréquence de l'ordre de 30 courses/jour pour chaque ligne);
- fonctionnement entre 6h00 et 20h15 environ pour tous les jours ouvrables;
- passage de toutes les lignes aux deux arrêts principaux de la Ville, à savoir la Gare CFF et la Place Bel-Air.

Actuellement, le réseau "urbain" des TPYG connaît une utilisation d'environ 60 trajets/an par habitant, en raison essentiellement d'une configuration peu adaptée aux lignes de désir principales entre les quartiers d'habitations (détours pour certains trajets), le centre-ville et les pôles commerçants et scolaires de la Ville.

Les efforts menés par les TPYG, tant au niveau de la couverture du territoire communal que de l'utilisation de l'horaire cadencé, ne compensent pas le manque d'attractivité observé sur ce réseau.

RESEAU DES BUS TPYG

Le concept de base proposé repose sur la définition de diamétrales passant par le centre-ville, et plus particulièrement par la Gare, en raison des échanges avec les réseaux de transports ferroviaires (CFF,

Yverdon-Ste-Croix et navette) et routiers (PTT), en visant à mieux répondre aux principales lignes de désir recensées en Ville d'Yverdon-les-Bains.

Chaque ligne se distribue "en étoile" vers les différents quartiers d'habitations situés en périphérie du centre-ville et le centre de chacune des diamétrales se trouve approximativement vers la Gare, afin que les temps de parcours de chaque demi-branche soient équilibrés et conformes aux contraintes d'horaire du réseau des CFF.

Par rapport à l'état actuel, le réseau proposé présente les avantages suivants :

- attractivité renforcée, grâce à des temps de parcours sensiblement réduits entre le centre-ville et les quartiers d'habitat périphériques notamment;
- couverture accrue dans le secteur Sud de la Vieille-ville;
- réutilisation optimale des arrêts existants;
- distribution uniforme des différentes lignes sur les principales pénétrantes du centre-ville (il existe actuellement un "cumul" de lignes à l'Avenue des Bains, ainsi que sur le tronçon Nord-Est de la rue de Chamblon);
- longueur du réseau "urbain" semblable à l'état actuel;

RESEAU DES BUS TPYG

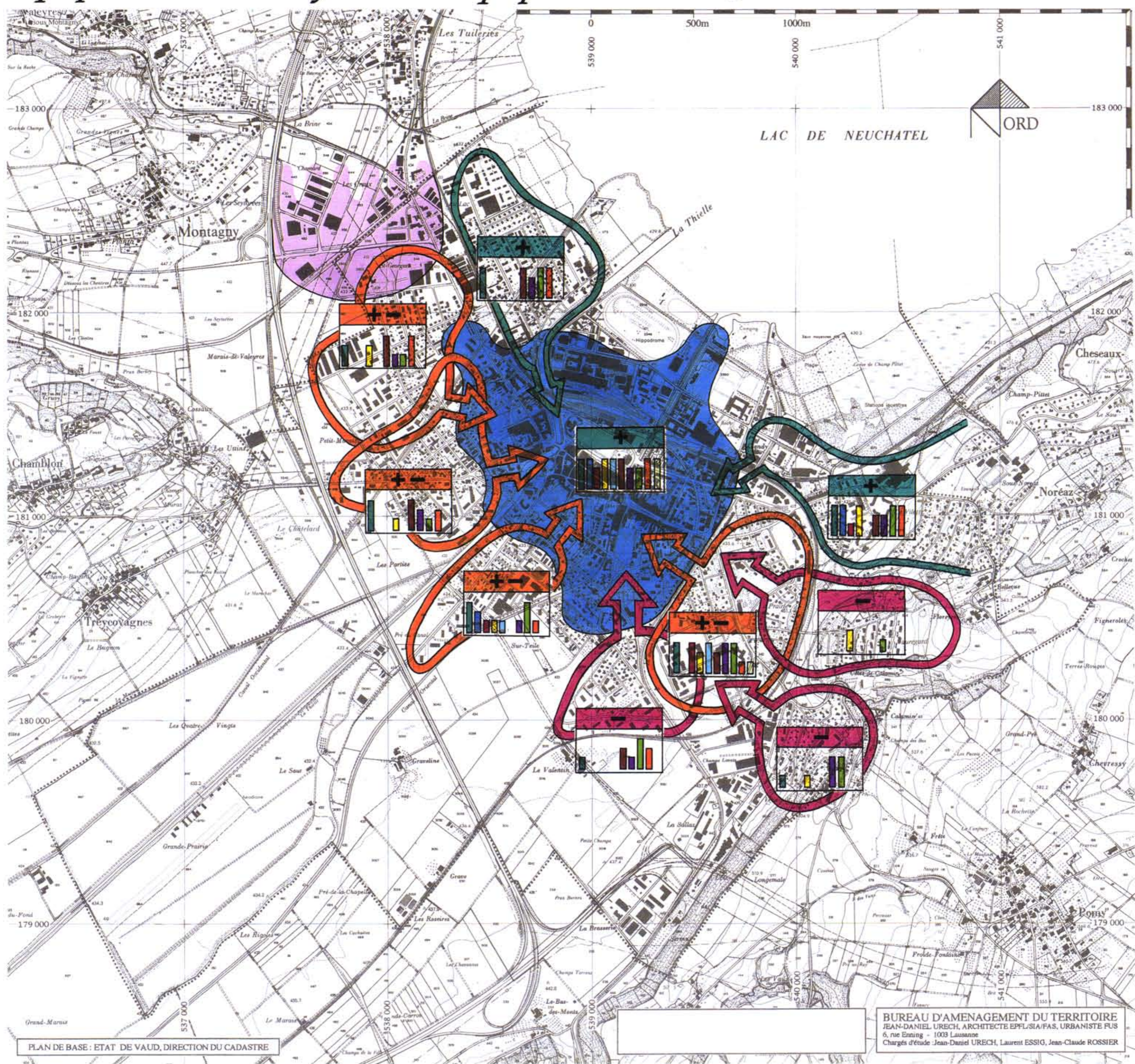
- Ligne no 1
Cheminet (quartier d'habitat à moyenne densité) / centre-ville / zone commerçante de la Plaine / Bains / Calamin.
- Ligne no 2
Général-Guisan (quartier d'habitat à forte densité) / centre-ville / Villette (quartier d'habitat à forte densité) / établissements scolaires de l'EINEV et du CESSNOV.
- Ligne no 3
Moulin (quartier d'habitat à forte densité) / centre-ville / zones d'emplois Nord (St-Georges, William-Barbey) / zone de sport et de loisirs / Prés-du-Lac.
- Ligne no 4
Pierre-de-Savoie (quartier d'habitat à forte densité) / centre-ville / zones d'emplois Nord (St-Georges, William-Barbey) / zone d'activités de Chamard.

- Ligne no 5
Prés-du-Lac / zone commerçante du centre-ville / vieille-ville / Hôpital et Centre thermal / Bellevue.

AUTRES RESEAUX

- Réseau ferroviaire urbain
La mise en service d'une navette ferroviaire entre le Sud de la Ville et le centre-ville, voire même en direction de Grandson (utilisation des voies ferroviaires CFF), pourrait être envisagée en liaison avec le développement du Parc scientifique et technologique et constituerait un avantage indéniable dans la desserte de la Ville par transports collectifs.
- Lignes de navettes électriques urbaines légères
Option de transports légers, sans infrastructures, desservant principalement les artères piétonnes du centre historique en reliant les arrêts des transports en commun et les aires majeures de stationnement. Cette option aborde la problématique des usagers de la ville ne bénéficiant pas entièrement de la mobilité piétonne.

4.1 - Plan Directeur des Equipements collectifs : Les Equipements des Quartiers et de la Ville



Equipements collectifs dont le rayonnement touche la ville et ses quartiers

LES POCHES D'EQUIPEMENTS COLLECTIFS

LA POCHE CENTRALE



Elle concentre l'essentiel des équipements de la ville et les quartiers sont greffés sur cette poche. Elle compense le déséquilibre est-ouest des équipements de la ville. Elle résiste à l'attraction de poches d'équipements périphériques.

LES POCHES DE QUARTIER



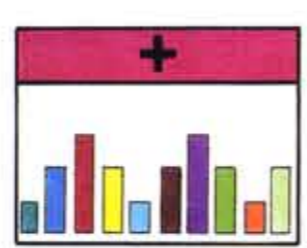
Les équipements collectifs des quartiers ne sont principalement que des équipements minimums, largement insuffisants sans la relative proximité de la poche centrale

UNE POCHE PERIPHERIQUE



Les équipements collectifs de cette poche sont, pour le moment, de nature principalement commerciale mais son excentricité se fait déjà sentir.

LA CARTE D'EVALUATION DES EQUIPEMENTS COLLECTIFS DE QUARTIER



- Les signes d'évaluation
DENSITE DE LA PRESENCE D'UN EQUIPEMENT COLLECTIF :
 - Présence bonne
 - Présence assez bonne
 - Présence insuffisante

NATURE DE L'EQUIPEMENT

QUALITE DE LA COUVERTURE DES BESOINS EN EQUIPEMENTS COLLECTIFS



- Quartier bénéficiant d'une bonne couverture de ses besoins en équipements collectifs



- Quartier bénéficiant d'une couverture moyenne de ses besoins en équipements collectifs



- Quartier souffrant d'une couverture insuffisante de ses besoins en équipements collectifs

Légende : Les grands équipements

Fiches signalétiques des pôles

A

 EQUIPEMENT EXISTANT

 BESOINS ET DISPONIBILITES

Les pôles de grands équipements collectifs d'intérêt régional et supra-régional

A- POLE DU CENTRE VILLE

C'est une concentration d'équipements principalement de l'administration, de la culture et du commerce. Elle est en danger d'éclatement par une tendance à la décentralisation due à la rationalisation des fonctionnements et des accès qui touche les trois types d'équipement. Un quatrième, l'hôtellerie, a déjà quitté le centre ville. Les arguments pour maintenir au centre des grands équipements commerciaux sont affaiblis par les mouvements de décentralisation de l'administration et de la culture.

B- POLE DES TRANSPORTS

C'est une concentration effective d'équipements de transports en réorganisation sur un territoire étroit. L'équipement de transport lacustre doit être réintégré à ce pôle.

C- POLE TECHNOLOGIQUE

C'est une concentration diversifiée d'équipements en constitution, greffée sur un noyau autoroutier et un pôle d'activités. Elle peut recevoir des équipements de la recherche, du développement technologique et des formes pionnières de production.

D- POLE DE LA CITE DU THERMALISME

C'est une concentration d'équipements du thermalisme, de la santé et du tourisme. La complémentarité de ces équipements est affaiblie par des éléments manquants, notamment dans les domaines de la remise en forme, de l'hébergement spécialisé lié aux thérapies, et des activités de loisirs et de sports de plein air qui s'y rattachent naturellement.

E- POLE DIVERSIFIE SPORTS-ARSENAL

C'est une concentration diversifiée d'équipements en devenir. Des territoires industriels bénéficient d'une part d'une restructuration physique et d'autre part, d'une diversification des destinations tous azimuts. Cette concentration doit nourrir le jalonnement de la liaison ville-lac.

F- POLE DES RIVES DU LAC

C'est une concentration d'équipements de sports et de loisirs. Hormis la plage et le camping, ces équipements fonctionnent principalement par la vie associative et les intérêts particuliers. De plus, ils ne regardent pas le lac. Le pôle des rives du lac a besoin d'un front de lac public, construit et multifonctionnel, d'une place, d'un quai, d'un port, d'un hôtel et d'un restaurant offrant à l'usager le spectacle du lac. Son rayonnement peut rapprocher la ville et lui redonner l'identité lacustre à laquelle elle prétend. Les pôles F et G sont complémentaires.

G- POLE LACUSTRE DE LA THIELE

C'est une concentration d'équipements principalement aux services des activités nautiques et touristiques. L'équipement d'embarquement pour les lignes de navigation doit trouver une attache fonctionnelle directe au pôle des transports. Le port de petite batellerie est un équipement à composantes diversifiées dont l'attraction dépasse les intérêts spécifiques. Les pôles F et G sont complémentaires.

H- POLE EINEV-CESSNOV

C'est une concentration d'équipements parents de l'enseignement supérieur, relativement dispersés sur un territoire aux limites de la ville et qui débordent sur la commune voisine de Cheseaux-Noréaz. Son rayonnement est régional et supra-régional, voir supra-cantonal. Ce pôle bénéficie aussi du voisinage naturel des roselières. La dispersion territoriale est compatible avec les besoins de croissance de ces équipements d'une part et d'autre part permet d'envisager l'implantation d'équipements complémentaires.

I- POLE METIERS-L.MICHAUD

C'est une concentration d'équipements de l'enseignement secondaire et professionnel sise sur un territoire à la limite de l'urbanisation actuelle. L'implantation, au-delà du Buron, d'équipements diversifiés de sports est une naturelle complémentarité.

J- POLE DU CANAL RHONE-RHIN

C'est une concentration diversifiée d'équipements commercialement opérationnels située principalement sur la commune voisine de Montagny, dans la proche périphérie ouest de la ville. Cette proximité, et une planification concertée, justifient la prise en compte de ce pôle dans la vision directrice des grands équipements de l'agglomération. La combinaison de solutions à la problématique des eaux de la plaine de l'Orbe d'une part, et de l'organisation du pôle sur les bords du tracé réservé - mais obsolète - du canal Rhône-Rhin d'autre part, peut y amener l'eau. Un plan d'eau, voire un accès au lac par voie d'eau et un port sur le trajet, ainsi que les équipements compatibles, peuvent donner à ce pôle la structuration qui lui manque.

Les lieux d'équipements collectifs d'intérêt régional et supra-régional

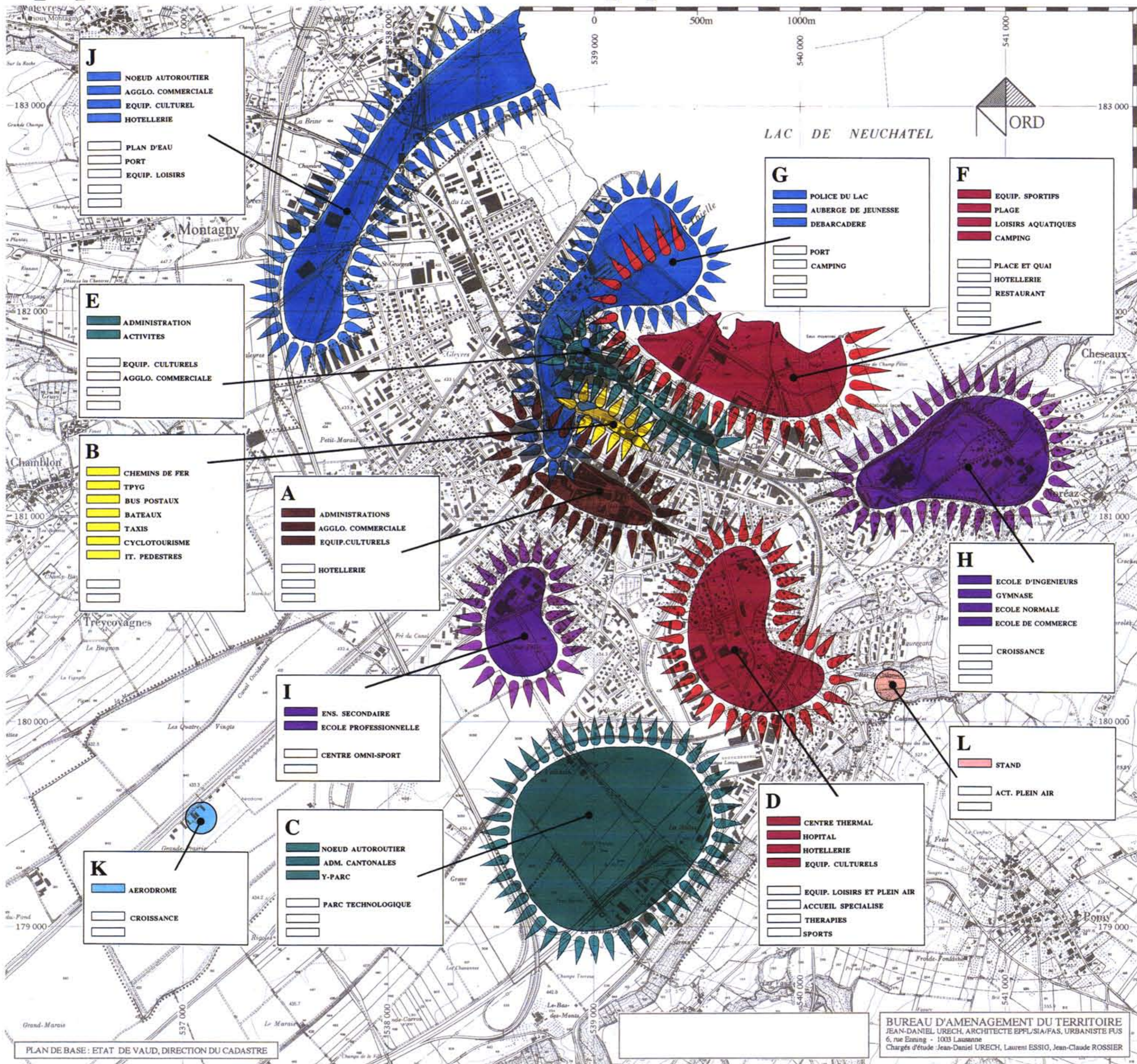
K- LIEU DE SERVICES ET LOISIRS DE L'AERONAUTIQUE

C'est le lieu d'un seul équipement associatif, à finalité collective, dont la spécificité détermine un rayonnement national, voir plus. La sphère de service de cet équipement est étroitement liée aux orientations économiques de la ville. Certains équipements complémentaires peuvent y trouver place mais le lieu est surtout en besoin de croissance infra-structurelle.

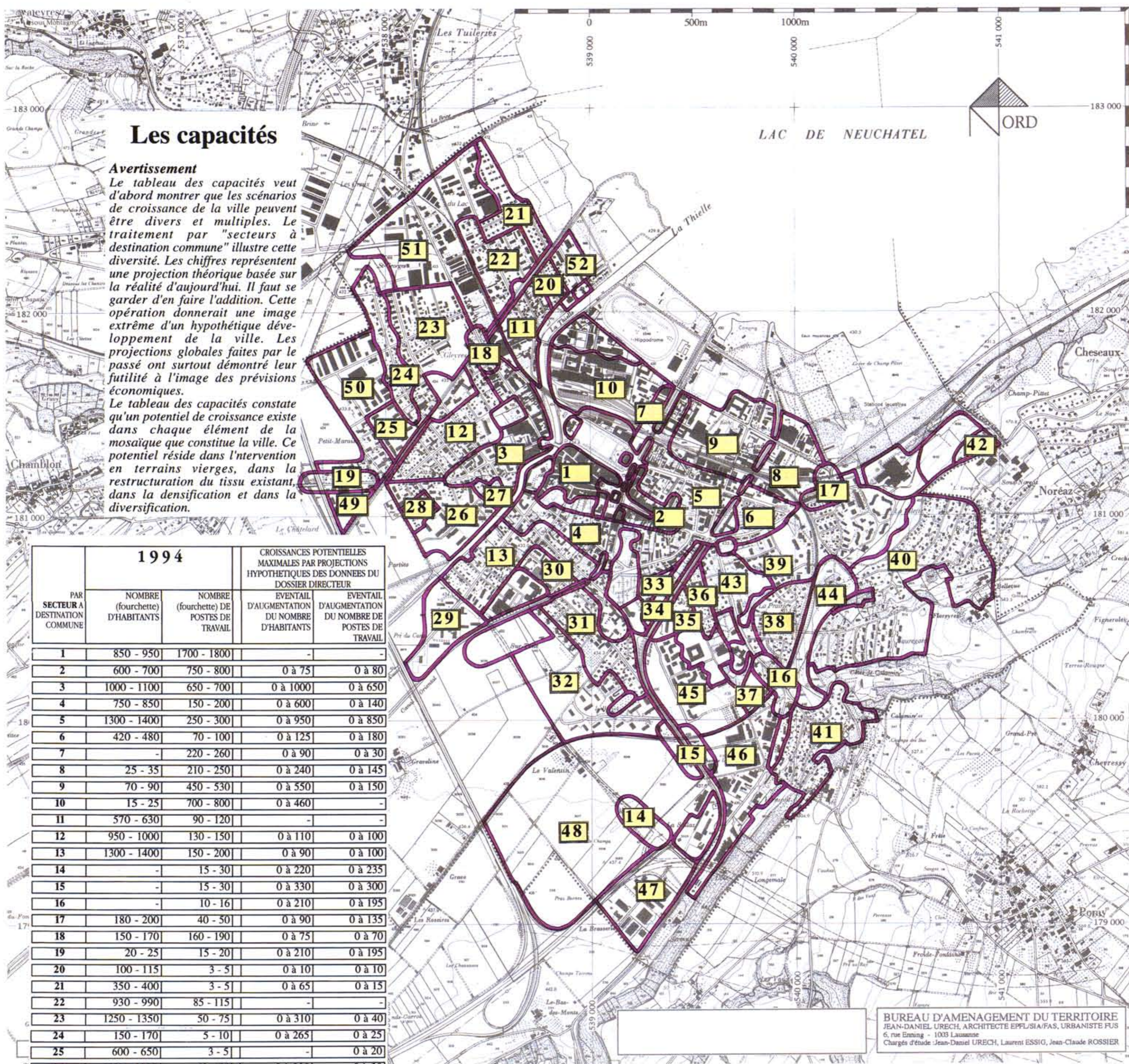
L- LIEU DU VALLON DE FLOREYRES

C'est le lieu d'un équipement collectif traditionnel de la vie civique et associative. La situation du vallon qui en fait l'unique accès ville-campagne en site naturel à proximité de la Cité des Bains montre que le privilège du lieu doit être partagé avec des équipements collectifs de plein air indispensables à la croissance du thermalisme et du tourisme.

4.2 - Plan Directeur des Equipements Collectifs : Les Grands Equipements



VI - Annexes: Références et Capacités



Références

- Le plan directeur cantonal, Etat de Vaud, mai 1987;
- Les mesures de protection en vigueur et les recensements : énumération détaillée dans le plan directeur du site, les valeurs naturelles et construites, planche 2.1;
- La conception de développement du Nord vaudois (ADNV, octobre 1983);
- Le plan directeur des rives du lac de Neuchâtel, commune d'Yverdon-Les-Bains ;
- Les transports publics dans le Nord vaudois (SAT, automne 1988);
- Le schéma directeur des circulations, ville d'Yverdon-Les-Bains (bureau Transitec, octobre 1990);
- Le plan directeur des déplacements, commune d'Yverdon-Les-Bains (bureau Transitec, novembre 1994);
- Le plan directeur intercommunal du secteur Chamard, St-Georges, Avenue de Grandson, communes de Montagny et Yverdon-les-Bains (Groupe Y, janvier 1992).
- La sécurité des enfants sur le chemin de l'école à Yverdon-Les-Bains (APEY, août 1991);
- Le plan partiel d'affectation du parc scientifique et technologique du Valentin (G.E.A., décembre 1992);
- L'étude générale des deux-roues en ville d'Yverdon-Les-Bains (travail de diplôme, ITEP - EPFL, DGC, Eric Grandjean, février 1993);
- Les entrées de ville d'Yverdon-Les-Bains (Groupe Y, 1985);
- Le cadastre du bruit routier, ville d'Yverdon-Les-Bains (avril 1992);
- Toutes les études concernées, en devenir ou achevées, en application de lois ou ordonnances, aux niveaux communal, cantonal ou fédéral.

