

Le projet urbain comme moyen de renforcer l'attractivité du territoire: le cas du projet de réaménagement du centre historique de Grandson

Brenda Tuosto

Sous la direction du Prof. Antonio Da Cunha

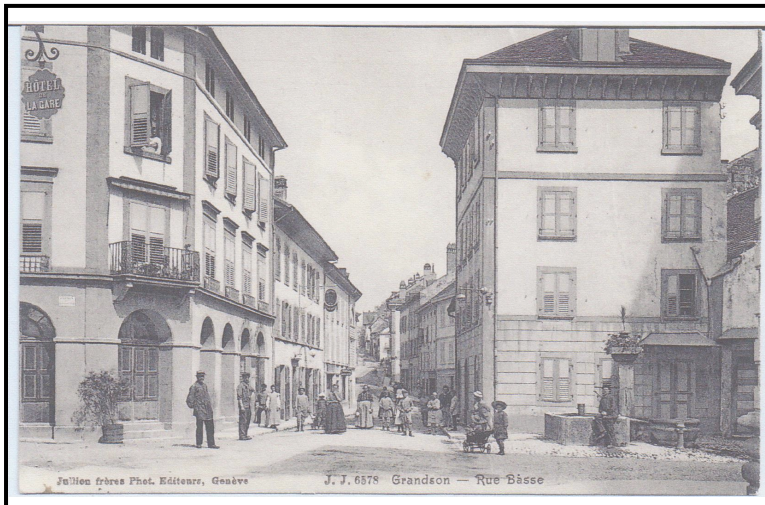


Photo de Jullien Frères, Rue Basse de Grandson (1914)

Remerciements

Mes remerciements s'adressent à Antonio Da Cunha, professeur à l'Institut de géographie de la Faculté des géosciences et de l'environnement de l'Université de Lausanne, pour avoir accepté d'être mon directeur de mémoire et pour ses conseils.

Je remercie Christine Leu, coordinatrice régionale à l'ADNV, de m'avoir guidée durant mes quelques mois de stage et qui m'a donné de précieux conseils lors de nos entretiens.

Je souhaite également exprimer ma reconnaissance aux habitants et aux commerçants qui m'ont offert un peu de leur temps en acceptant de m'entretenir avec eux.

Merci à Antonio Vialatte pour les nombreuses informations transmises lors de notre entretien, à François Payot, Carlos Castro et Rébecca Parisod pour avoir répondu à mes questions.

Je remercie profondément mon frère pour la grande confiance qu'il me témoigne et son soutien durant ces mois de rédaction.

Ma reconnaissance va également à mes parents qui m'ont toujours soutenue et encouragée tout au long de ma vie. Sans eux, ces études n'auraient pas été possibles.

Une pensée particulière s'adresse à mes amis et spécialement à Esther, que je souhaite remercier pour les nombreux moments d'amitié partagés, pour les moments de rire, de discussion et de soutien.

Enfin, mes plus profonds remerciements vont à Kevin, pour son soutien, sa patience et son amour.

Résumé court

Ce travail de mémoire présente les différentes thématiques de l'urbanisme contemporain intégrant plus particulièrement la question de la réhabilitation urbaine. Le territoire communal est analysé sous l'angle d'un diagnostic territorial présenté à différents niveaux géographiques. Le centre historique de Grandson fait l'objet d'une étude approfondie pour le renforcement de l'attractivité d'un centre régional.

Résumé long

Partant du diagnostic territorial, certaines caractéristiques observées motivent le besoin d'une transformation urbaine. Le manque de qualité de l'espace public, l'affaiblissement de l'attractivité territoriale et le caractère isolé de certaines zones sont les témoins d'un développement urbain inadapté aux besoins. Afin de remédier à l'absence de vitalité de certains quartiers, le principe de « reconstruire la ville sur la ville » apparaît comme un moyen de redonner de l'attrait à une région. Ce concept traduit les enjeux de la réhabilitation urbaine qui devient un outil urbanistique de plus en plus sollicité.

La commune de Grandson est un territoire qui se caractérise par une configuration et une organisation spatiale fortement influencées par le passé. La Place du Château, qui comme son nom le sous-entend, est aménagée selon les particularités du Moyen Age. Représentant le cœur du bourg grandsonnois ainsi qu'une zone touristique importante, l'espace public du Château fait donc l'objet d'une requalification. Par cette réalisation, la commune de Grandson, définie comme un centre régional par le Plan directeur cantonal, souhaite renforcer son attractivité. L'objectif de ce mémoire consiste à présenter les enjeux de l'urbanisme contemporain, de la requalification urbaine à travers sa genèse et les effets qu'elle génère. Une analyse plus fine porte également sur la composition urbaine d'espaces publics dotés d'animations et d'aménités. Le terrain d'étude est analysé en procédant par un diagnostic territorial à des niveaux d'échelles géographiques différents. Par l'analyse du territoire, sont mises en évidence les atouts et les faiblesses du territoire de Grandson. Les concepts théoriques développés, les observations et les analyses permettent de savoir si la réhabilitation urbaine pourra revaloriser la centralité régionale de Grandson.

Mots clés

Etalement urbain | Réhabilitation urbaine | Espace public | Attractivité territoriale | Mobilité | Diagnostic territorial | Mixité | Grandson | Place du Château | Plan de quartier.

Table de matières

PARTIE INTRODUCTIVE	4
1. INTRODUCTION	4
2. METHODOLOGIE	6
PARTIE THEORIQUE	9
3. URBANISME CONTEMPORAIN	9
3.1 PRINCIPES GENERAUX	9
3.2 RECONSTRUIRE LA VILLE SUR LA VILLE	12
3.3 REHABILITATION URBAINE	14
3.3.1 Genèse	14
3.3.2 Définition du concept	17
3.3.3 Définition des termes techniques	17
3.3.4 La valeur des lieux	17
3.3.5 Le changement des modes de vie	19
3.3.6 La face cachée de la réhabilitation	20
3.3.7 Synthèse	21
3.4 MARCHE A SUIVRE ET CONCEPTS CLES	21
3.4.1 Synthèse	23
3.5 ANALYSE TERRITORIALE	24
3.5.1 Introduction	24
3.5.2 La particularité du territoire suisse	24
3.5.3 L'échelle	25
3.5.4 Les composantes urbaines de l'espace public	26
3.5.5 Le diagnostic territorial	30
3.5.6 Synthèse	32
3.6 CONCLUSION INTERMEDIAIRE	32
PARTIE PRATIQUE	33
4. INTRODUCTION	33
4.1 PRESENTATION DU PROJET ET DE SES CONTRAINTES	33
4.1.1 Périmètre du Plan de quartier	34
4.1.2 Contraintes rencontrées	35
4.1.3 Synthèse	37
5. PRINCIPALES DYNAMIQUES DU TERRITOIRE	37
5.1.1 Démographie	37
5.1.2 Interprétations des résultats	45

Table de matières

5.1.3	Logements	47
5.1.4	Interprétations des résultats	48
5.1.5	Emplois	49
5.1.6	Interprétation des résultats	54
5.1.7	Mobilité	55
5.1.8	Interprétation des résultats	57
5.1.9	Equipements publics	57
5.1.10	Interprétation des résultats	58
5.1.11	Potentialités de développement	59
5.1.12	Interprétation des résultats	60
5.1.13	Synthèse intermédiaire	61
6.	STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL DE LA COMMUNE	62
6.1	INTRODUCTION	62
6.2	APPROCHE SENSIBLE DU PAYSAGE	62
6.2.1	Description morphologie	62
6.2.2	Césures	64
6.3	MODALITES DE GESTION DU PAYSAGE	66
6.3.1	Coordonner mobilité, urbanisation et environnement	67
6.3.2	Renforcer la vitalité des centres	73
6.3.3	Valoriser le tissu économique	79
6.4	SYNTHESE INTERMEDIAIRE	81
7.	POINTS DE VUE ET VISION DU TERRITOIRE	82
7.1	INTRODUCTION	82
7.2	CRITIQUES DU PROJET : LES DIVERGENCES D'OPINIONS	83
7.2.1	Les oppositions	83
7.2.2	Complications présumées	84
7.2.3	Sondages et entretiens	85
PARTIE FINALE		89
8.	RETOUR SUR L'HYPOTHESE	89
8.1	RAPPEL DES RESULTATS	89
8.2	EN REPOSE A LA LITTERATURE	90
8.3	EN REPOSE A L'HYPOTHESE	92
8.4	LIMITES DE LA METHODE	93
9.	CONCLUSION	94
BIBLIOGRAPHIE		98
ANNEXES		105

Liste des figures

FIGURE 1.1: PLACE DU CHATEAU DE GRANDSON	5
TABLEAU 3.1: LES TROIS CRITERES DU LIEU.....	28
ILLUSTRATION 3.2 : LES FRONTAGES PUBLICS ET PRIVES D'UNE RUE DE TYPE DE CELLES DE FRIBOURG	29
TABLEAU 3.3 : INDICATEURS DE DEVELOPPEMENT DURABLE UTILISES POUR L'ANALYSE DU TERRAIN.....	31
ILLUSTRATION 3.4 : LE TERRITOIRE	31
ILLUSTRATION 4.1: IMAGE DE SYNTHESE DE LA FUTURE PLACE DU CHATEAU	34
FIGURE 5.1 : TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN SUR 62 ANS POUR LA REGION ET LE CANTON.....	38
TABLEAU 5.2 : NOMBRE D'HABITANTS POUR LE CANTON ET LA REGION DE 1950 A 2012	39
FIGURE 5.3 : CARTOGRAPHIE DE LA CROISSANCE ANNUELLE MOYENNE DE LA POPULATION DU NORD VAUDOIS.....	40
FIGURE 5.4 : LES TCAM POUR LES CENTRALITES DU NORD VAUDOIS SUR 62 ANS.	41
FIGURE 5.5 : LES TCAM POUR LES CENTRALITES DU NORD VAUDOIS SUR 10 ANS.....	42
FIGURE 5.6 : NOMBRE D'HABITANTS DE GRANDSON DE 1950 A 2012	42
FIGURE 5.7 : NOMBRE D'HABITANTS AU KM2 EN 2012.	43
FIGURE 5.8 : EVOLUTION DES CINQ TRANCHES D'AGES POUR LA REGION DU NORD VAUDOIS DE 2000 A 2030	44
FIGURE 5.9 : DIFFERENTS TYPES DE LOGEMENTS DU NORD VAUDOIS EN 2011	48
FIGURE 5.10 : PART DES MAISONS INDIVIDUELLES DE CHAQUE CENTRALITE EN 2011	48
FIGURE 5.11 : EMPLOIS DANS CHAQUE SECTEUR POUR 2008.....	49
FIGURE 5.12: ACTIVITES AGRICOLES POUR CHAQUE EN 2011.	50
FIGURE 5.13 : EMPLOIS DU SECTEUR PRIMAIRE POUR LES CENTRALITES EN 2008.	51
FIGURE 5.14 : EMPLOIS DU SECTEUR SECONDAIRE POUR LES CENTRALITES EN 2008	52
FIGURE 5.15 : EMPLOIS DU SECTEUR TERTIAIRE POUR LES CENTRALITES EN 2008.....	53
FIGURE 5.16 : EVOLUTION DES ENTREPRISES GRANDSONNOISES DE 2003 A 2012	54
ILLUSTRATION 5.17 : CARTE SCHEMATIQUE DU RESEAU DES TP.....	55
TABLEAU 5.18 : RECENSEMENT DES EQUIPEMENTS PUBLICS.....	58
FIGURE 5.19 : SURFACE AGRICOLE UTILE CHAQUE COMMUNE CENTRALE EN 2011.....	59
ILLUSTRATION 6.1 : COMMUNE DE GRANDSON	62
ILLUSTRATION 6.2 : PERIMETRE AGGLOY	68
ILLUSTRATION 6.3 : CONCEPT DE DESSERTE EN TP DU PIED DU JURA.....	70
ILLUSTRATION 6.4 : IMAGE DE SYNTHESE DES FUTURS INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS	72
TABLEAU 6.5 : DISTANCES ENTRE UN CENTRE DE SERVICES ET UNE CENTRALITE DU NORD VAUDOIS	76
FIGURE 7.1 : CARTE CHOREMATIQUE DE LA COMMUNE DE GRANDSON.....	82
ILLUSTRATION 7.2 : IMAGE DE SYNTHESE DE LA FACE NORD DU CENTRE HISTORIQUE	87

Partie Introductive

« C'est presque une règle générale, que partout où il y a des mœurs douces, il y a du commerce ; et que partout où il y a du commerce, il y a des mœurs douces [...]. L'effet naturel du commerce est de porter à la paix ».

(Montesquieu, De l'esprit des lois, 1748)

1. Introduction

L'attractivité des territoires et la compétitivité régionale sont des objectifs soutenus par les politiques en matière d'urbanisme. Ils reposent sur des stratégies multidirectionnelles qui prennent en considération les dimensions économiques, paysagères, sociales et culturelles de chaque zone. Dans un contexte où la concurrence interrégionale domine l'ensemble des territoires, il est nécessaire de mettre en œuvre des mesures d'action permettant de rester compétitif à différents niveaux géographiques. Dès lors, la gestion du territoire a pour but non seulement une rentabilisation de l'occupation au niveau du sol, mais également la réalisation de stratégies permettant de renforcer certaines dynamiques du territoire. Parmi celles-ci figurent un principe d'aménagement prônant le renforcement des centres urbains. Ces derniers doivent alors être dynamisés et équipés de fonctions multiples afin de garantir une certaine attractivité. Ainsi, les zones d'habitations, d'activités et les équipements collectifs sont aménagés de façon à maximiser l'occupation du sol, à être accessible pour les usagers et à permettre l'équilibre territorial.

Le territoire helvétique présente des particularités qui exigent une certaine rigueur et un suivi des politiques d'aménagement du territoire. En effet, ce qui rend complexe le développement urbain en Suisse se caractérise par des surfaces exiguës, une évolution démographique, une forte augmentation de la mobilité et une détérioration des milieux naturels (Muggli, Fuchs et Vallotton, 2005). Ces éléments qui constituent le pays sont une entrave au bon fonctionnement du développement territorial. De plus, la pression urbaine accentuée ces 20 dernières années requiert l'élaboration d'un système urbanistique adapté. Des mesures stratégiques de développement territorial sont alors édifiées de façon à préserver les diverses régions. Elles sont orientées pour maintenir un cadre de vie de qualité malgré les contraintes citées. Parmi ces instruments urbanistiques figure notamment le principe de la réhabilitation urbaine qui fait l'objet de cette étude.

Le travail de Master présent est l'aboutissement d'une recherche approfondie sur la question de la requalification urbaine et de ses enjeux. Cette thématique s'articule dans une problématique contemporaine de l'aménagement du territoire. En effet, les besoins actuels sollicitent une surface au sol de plus en plus grande. Afin de maintenir les réserves de terrain pour les

générations futures, l'implantation de nouvelles constructions doit être repensée et limitée sous peine de voir les espaces verts disparaître rapidement. Cet impératif freine donc le développement urbain et envisage comme solution le réaménagement de zones centrales qui ont perdu de leur attrait au cours du temps. Le terrain d'analyse choisi concerne la commune de Grandson et spécifiquement la Place du Château. Située dans la région du Nord vaudois au bord du lac de Neuchâtel, le bourg de Grandson entreprend un projet de réhabilitation de son centre historique. En effet, cette place est qualifiée « *d'espace public avec un déficit d'image* » depuis de nombreuses années, plaçant la commune dans une situation embarrassante, en raison du titre de centralité régionale qu'elle arbore (Fischer & Montavon et al., 2007 : 14). Il est préférable qu'une centralité réponde à certains besoins comme la diversité en équipements publics, une accessibilité en transports publics (TP) performante et bien d'autres éléments dont fait défaut cette commune, malgré un réel potentiel.



Photo 1.1 : Place du Château de Grandson (B. Tuosto, 19.07.13)

Les intentions de ce projet s'inscrivent précisément dans une stratégie de revalorisation et de dynamisme dans sa fonction de centre régional en vue de remplir des critères en termes de densité, de mixité, de services, d'espaces publics et d'identité territoriale. L'image du centre du bourg reflète rétrospectivement celle de la commune. Cette dernière se compose de nombreux équipements publics et de possibilités d'accès, mais elle ne parvient pas à instaurer un dynamisme représentatif d'une centralité régionale. Le manque d'attractivité du cœur du bourg nuit à l'émancipation du champ d'influence de la commune sur la ville et les villages environnants.

Le principe de la réhabilitation urbaine démontre son intérêt dans la valorisation de certains sites ayant perdu de leur vigueur. Plusieurs exemples témoignent de l'utilité d'une telle opération. Parmi ceux-ci, figurent les quartiers de Greenwich Village à New York et de Soho à Londres qui ont réussi à projeter l'image de la ville au niveau international, grâce à des projets de rénovations urbaines effectués à l'échelle du quartier (Vinci, 2010). Il est également possible de citer un

exemple en Suisse romande, il s'agit notamment du quartier du Flon situé à Lausanne et dont les travaux de réaménagement se sont terminés en 2009. La transformation de sa configuration spatiale par l'implantation de nouveaux services a rendu possible la valorisation du centre-ville et la création d'un quartier au caractère avant-gardiste (Suisse tourisme, 2013). Ceci permet de démontrer le rôle fondamental de la réhabilitation urbaine dans le cadre de l'aménagement du territoire.

Il est dès lors possible d'amorcer la question centrale de cette recherche. Il s'agit de mettre en lumière les enjeux sociaux, culturels, paysagers et économiques du présent projet de réhabilitation qui concerne la commune de Grandson. Dans un deuxième temps, il est prévu d'évaluer la qualité et les perspectives d'avenir de cette centralité régionale. L'hypothèse de cette étude se base sur l'idée que le projet de réhabilitation du centre historique permette la création d'un nouveau dynamisme de l'espace public en question. Grandson se caractérisera alors par un pôle de commerces attractifs et, sur le plan régional, deviendra complémentaire des autres centralités.

Ainsi, le réaménagement de la Place du Château sera le début d'une réaction en chaîne qui permettra le renforcement de la centralité régionale de Grandson. Simultanément ceci engendrera un renforcement de son territoire qui, actuellement, manque de cohésion territoriale et d'interactions sociales. La requalification permettra à l'espace de la Place du Château de devenir un lieu considéré comme central aux yeux des habitants.

2. Méthodologie

Dans une volonté de vérifier l'hypothèse de recherche, il est utile de présenter la méthode utilisée. Le travail s'organise en deux grandes parties distinctes qui représentent un cadre théorique et un cadre pratique. La première consiste à exposer les divers concepts littéraires liés au thème de la requalification urbaine. Ceci permet de comprendre les tendances générales et les principes fondamentaux de l'urbanisme contemporain. Quant à la seconde partie, elle aborde le territoire communal de Grandson sous l'angle des données statistiques, des documents institutionnels régissant l'aménagement du territoire et des divers points de vue des acteurs concernés. Ce cadre pratique se réfère respectivement à trois types de données qui seront présentées ultérieurement et qui servent à l'analyse du territoire.

En premier lieu, se trouve le champ théorique qui décrit les différents concepts clés de cette étude. Les principes de l'urbanisme contemporain sont présentés afin de cerner les enjeux actuels en termes d'aménagement du territoire. Il s'agit d'expliquer de multiples notions, telles que celles de l'intensité et de la centralité urbaine, et mettre en évidence les stratégies de lutte contre l'étalement urbain. Ainsi, le principe de la réhabilitation urbaine apparaît comme une possibilité de déjouer les impacts causés par une dispersion du bâti. Le concept est traité de façon à cerner les enjeux de son action. Il s'agit de présenter sa genèse, ses différents termes techniques, ainsi que la démarche de sa mise en œuvre. En fin de partie théorique, se trouve l'analyse du territoire qui expose les différentes particularités du territoire suisse, l'échelle

d'intervention la plus adéquate et la manière dont se compose un espace public réussi. Ce chapitre permet de faire ressortir les prémisses de l'analyse du terrain qui suit. En d'autres termes, l'analyse du territoire est présentée de manière conceptuelle, mais prépare le lecteur à découvrir la partie empirique.

En second lieu, vient s'ajouter le cadre empirique qui s'organise selon trois sections distinctes qui sont : les données froides, les données tièdes et les données chaudes (Mager, 2012). Les premières se composent des données issues des statistiques et de la cartographie. Elles permettent de situer la commune de Grandson dans sa globalité en termes de chiffres. Les graphiques et tableaux présents dans ce document ont été effectués selon diverses thématiques qui comprennent la démographie, les logements, les emplois, la mobilité, les équipements publics et les potentialités de développement. Les secondes données se caractérisent par une analyse des affectations de la commune et la présentation des documents réglementaires qui guident la gestion du territoire. Les fondements institutionnels sont la base législative régissant les principes d'aménagement des différents territoires et, ceci, à plusieurs échelles d'interventions possibles. Ils mettent en avant les axes du développement régional facilitant une utilisation mesurée et rationnelle du sol. Ainsi, la démarche de cette étape s'organise selon la méthode de l'entonnoir, ce qui signifie que le territoire d'étude est analysé du global au local. En d'autres termes, cela se traduit par la mise en lumière de la situation actuelle de la commune de Grandson en fonction de trois chapitres développés par le Plan directeur cantonal. Il s'agit de coordonner mobilité, urbanisation et environnement, de renforcer la vitalité des centres et de valoriser le tissu économique. Ces trois principes ont été choisis, car ils concernent le projet de requalification de la Place du Château. Les dernières données qui concluent la partie pratique présentent les points de vue des acteurs concernés et la vision du territoire par la mise en valeur d'éléments qui structurent la commune. Au cours de cette étape seront récoltés les opinions et témoignages des habitants, des passants, des commerçants, ainsi que des autorités compétentes.

La matière sur laquelle se base l'étude se divise en deux parties. La première se définit par le cadre théorique qui permet de cerner les composantes d'un aménagement territorial durable adapté à la demande actuelle. De multiples auteurs et écrits mettent en évidence les enjeux de l'urbanisme contemporain et la manière dont un espace public peut être revalorisé. La seconde comprend le champ pratique qui assure l'analyse du projet de la Place du Château à l'aide d'outils variés et selon différentes dimensions. Les outils sont formés de graphiques qui ont été calculés sur la base des données issues de « Statistique Vaud », nommée auparavant « Service cantonal de recherche et d'informations statistiques ». Les documents réglementaires du Projet de Territoire suisse (PTS), du Plan directeur cantonal (PDCn), de l'Association pour le Développement du Nord vaudois (ADNV), du projet d'agglomération yverdonnoise (AggloY) et des différents textes communaux servent également d'outils pour l'analyse de terrain. La prise en compte des divers textes institutionnels permet d'examiner les dynamiques du territoire en fonction de plusieurs niveaux géographiques. En fin d'analyse, se trouve une partie de récolte des données qualitatives qui mettent en évidence les points de vue des acteurs concernés. En d'autres termes, il s'agit de recueillir les appréciations des individus à partir de sondages effectués sur le terrain et

les entretiens réalisés de vives voix. Ces derniers ont été réalisés avec des commerçants situés sur la place, ainsi qu'avec les commerces potentiellement intéressés à s'y implanter. Les sondages réalisés sur le terrain et les entretiens effectués donc permettent de compléter l'analyse de terrain et de saisir les enjeux de cette Place du Château.

La recherche de ce travail se base sur la littérature concernant la réhabilitation urbaine ainsi que sur l'analyse de terrain issue des données statistiques, des différentes modalités de gestion du territoire et des divers points de vue. Ce dernier point se réfère à une méthode qualitative assurant la récolte de données non chiffrées et permettant la compréhension du sujet traité. L'objectif consiste à vérifier l'hypothèse et à élaborer des théories à partir d'opinions. Il ne s'agit donc pas de mesurer les avis récoltés, mais de recueillir des témoignages personnalisés afin de saisir les enjeux qui influencent les pratiques des individus concernés. Cette méthode se base sur une démarche inductive qui fonde l'hypothèse de recherche à partir de l'expérience et de l'observation du territoire. Celle-ci se définit par la réalisation d'une théorie à partir de quelques cas particuliers qui ont au préalable été observés. Ainsi, le choix de cette méthodologie résulte du fait que la nouvelle Place du Château est encore au stade embryonnaire et qu'il est difficile de vérifier l'hypothèse de recherche uniquement par des plans et des photos de synthèse réalisés jusqu'à ce jour. Etant donné que le projet va certainement évoluer, l'intérêt de cette recherche n'est pas tant la vérification par des moyens concrets de la réussite du projet de la Place du Château que la faculté à démontrer le rôle fondamental de la réhabilitation urbaine à valoriser une centralité régionale telle que la commune de Grandson. Ainsi, ce travail va permettre d'évaluer le lien existant entre la requalification urbaine et le renforcement d'une centralité.

Partie théorique

3. Urbanisme contemporain

3.1 Principes généraux

Au cours des derniers siècles, la ville subit des transformations structurelles et organisationnelles qui évoluent au gré des besoins. Ces mutations urbaines engendrent des processus de territorialisation directement liés aux modes de vie des diverses générations. Ainsi, les structures et formes de la ville sont repensées et réorganisées selon les tendances de chaque société. L'aménagement urbain se compose d'éléments matériels, mais est également connoté de valeurs culturelles et de représentations collectives qui influencent sa morphologie. Ainsi, la ville se fonde à partir de concepts et d'idées que l'individu se crée. En effet, la création de la ville réelle n'est possible qu'à partir de la ville idéale fondée sur des représentations de l'individu (Breux, 2012). Le décalage existant entre ces deux dimensions peut expliquer le malaise ressenti envers certaines villes contemporaines qui sont peu représentatives des besoins physiques et psychiques des individus. Les représentations personnelles permettent de façonner la cité et facilite « *une acceptation spécifique du vivre-ensemble* » (Breux, 2012 : 50). Vivre en communauté est difficilement supportable lorsque l'espace est encombré d'obstacles qui nuisent à la possibilité de développer ses propres représentations et pratiques spatiales.

Les transformations physiques, économiques, sociales et culturelles de l'espace urbain actuel ont abouti à un nouveau régime d'urbanisation caractérisé par la métropolisation. Celle-ci se définit par un exode rural et une apparition de nouvelles entités territoriales, telles que les agglomérations urbaines (Da Cunha et Both, 2004). Cette nouvelle figure contemporaine de la ville se spécifie par une dispersion du cadre bâti, une amplification des déplacements motorisés, un accroissement du volume des déchets, des flux de matières et d'énergie nécessaire à la reproduction de la « pétroville fordiste » (Da Cunha et al., 2005 : 6). Selon Yves Chalas, ces conséquences sont propres à l'urbanisme contemporain et font partie intégrante de la redéfinition du centre et des centralités dans nos villes (2010). La notion de centre se définit comme l'espace principal d'une ville généralement délimité par des frontières distinctes. Toutefois, le phénomène d'étalement urbain enclenché dans les années 60 crée inévitablement de nouvelles zones en périphérie qui rendent les limites du centre floues. Une fois que ces zones étalées deviennent attractives et urbanisées, l'ensemble forme un tout, appelé centralité (Chalas, 2010). En somme, le centre est un lieu plus ou moins circonscrit, alors que la centralité se définit par des fonctions qui peuvent se trouver dans le centre. Selon la thèse de Bordreuil sur la production de la centralité « *du centre à la centralité, l'écart est celui qui oppose le lieu à la fonction* » (Lebrun, 2003 : 21).

Partie théorique

Dans l'idée de représentation de la ville, la centralité fait référence aux éléments qui rendent une ville attractive qui, sans dynamisme, n'aurait pas lieu d'être. L'étude d'Yves Chalas démontre plusieurs concepts caractérisant les notions de centre et de centralité.

En premier lieu, il évoque la notion de « mobilité fondatrice » qui a pour conséquence le rétrécissement des distances entre les villes (2010 : 26). En découle donc un rapprochement des territoires par une connexion facilitée entre eux. Il est difficile de se priver d'une voiture quand la ville a été pensée en fonction du potentiel du transport individuel motorisé. A la fois facteur d'insertion et d'exclusion, le potentiel de mobilité est devenu une forme de capital essentiel qui caractérise les modes de vie (Kaufmann et Jemelin, 2004). En effet, la mobilité constitue le droit à la ville, car elle contribue à construire l'individu. La solution pour créer un espace urbain de qualité ne réside pas dans l'exclusion de la mobilité mais plutôt dans le fait de se déplacer autrement (Lewis, 2012).

Le concept du « paradoxe de la centralité » se traduit par un affaiblissement du pouvoir des centres-villes historiques, mais parallèlement par des zones urbaines où l'utilisation de la notion de centralité n'a jamais autant été sollicitée (Chalas, 2010 : 29). Cette disjonction entre le centre et la centralité s'explique par une dispersion des fonctions hors du centre-ville traditionnelle.

A cela s'ajoute également la question de la « tripartition fonctionnelle de la centralité » (ibid. : 30). D'une part, ceci désigne l'importance qu'une centralité bénéficie de plusieurs activités ayant une capacité d'attraction importante. D'autre part, il est primordial que la centralité se dote d'un nombre d'habitants suffisamment élevé pour pouvoir engendrer une vie sociale. Dès qu'il n'existe plus aucune fréquentation du lieu, ni possibilités d'interactions sociales involontaires et non préméditées, l'existence de la centralité est menacée d'extinction. La centralité ne vit donc qu'aux travers des relations interdépendantes entre les individus et les activités. En dernier lieu, ce qui constitue également une centralité est la mixité sociale caractérisée par un mélange d'individus venus d'horizons divers. Ainsi, la centralité ne peut se réaliser qu'à partir du moment où toutes les frontières sociales, symboliques ou physiques sont ouvertes.

L'auteur distingue également 4 types de centralité : les anciens centres-villes, les bourgs et villages qui se sont urbanisés suite à l'exode urbain, les centralités des ex-banlieues destinées au logement et à l'usine, ainsi que les centralités périphériques composées de centres commerciaux, de plates-formes multimodales de transports, de centres de loisirs ou d'espaces verts (ibid.). Dans le cadre de cette étude, le réaménagement de la Place du Château s'inscrit dans une commune qui est directement rattachée au deuxième modèle de centralité.

La notion de « ville au choix » est à souligner, car elle met en évidence la faculté d'adaptabilité de la ville au gré des besoins des citoyens (ibid. : 33). Par son réseau de sociabilité, l'individu transforme involontairement son milieu pour qu'il coïncide avec son mode de vie. En effet, les lieux où il effectue ses achats, où il utilise les services d'une institution et où se trouvent ses loisirs composent la ville à la carte de chaque personne.

Un des éléments qui se supplée aux notions de centre et de centralité concerne la « fin du dualisme centre/périphérie » où l'existence des centralités fait disparaître cette distinction en intégrant la périphérie dans son rayon (ibid. : 34). Actuellement, les villes se dotent de centre

dont les limites sont de plus en plus floues, au point qu'il devient difficile de distinguer la couronne périphérique. Celle-ci se noie progressivement dans le rayonnement du centre qui peu à peu l'englobe dans son périmètre. Les habitants s'éloignent du centre afin de bénéficier d'aménités urbaines et l'automobile rend également plus facile la dispersion des lieux d'emplois dans des zones en périphérie. De cette affirmation, en découle la « non-séparation entre ville et non-ville » (ibid. : 37). Ceci traduit une société entièrement urbaine et un dualisme centre/périphérie et rural/urbain qui ne sont plus d'actualité. En d'autres termes, le centre s'étend et prend sur son passage la zone périphérique qui fait à son tour partie du centre, toutes deux forment une centralité. La zone urbaine s'étend alors jusqu'au milieu rural qui, peu à peu, s'urbanise. En effet, la construction massive d'habitations, le bétonnage de certaines routes autrefois gravillonnées, ainsi que la disparition des activités agricoles et des espaces verts accentuent le processus d'urbanisation en campagne. L'utilisation généralisée du transport individuel motorisé a engendré un étalement urbain qui a eu pour conséquence une croissance démographique dans certains villages isolés.

Certes, la notion de centralité perdrait de son sens si d'importants flux de personnes et d'activités ne viendraient pas drainer un lieu. Toutefois, celui-ci ne serait pas considéré comme tel si des espaces libres de toute construction ne le caractérisaient pas. En effet, les « *vides structurants* » sont des espaces publics ouverts qui apparaissent en tant que nouvelle monumentalité urbaine (ibid. : 36). Les espaces non-bâties, centraux et urbains façonnent et orientent les espaces bâtis. Le sentiment d'appropriation est d'autant plus fort, car les individus peuvent s'y installer comme bon leur semble et mener des activités sans aucune contrainte. Toutefois, le paradoxe des vides structurants réside dans l'occupation de ces espaces par une part de la population qui déstructure le lieu en le dégradant. En effet, plusieurs exemples peuvent confirmer cette théorie, c'est le cas notamment de la place de la Riponne à Lausanne ou de celle de la gare à Yverdon-les-Bains où certains marginaux viennent y consommer des produits illicites et dégagent donc une image négative de la ville. Ces espaces ont été aménagés de manière à ce que l'individu puisse développer ses propres représentations pratiques spatiales dans le but qu'une centralité y naisse. Or, au lieu de créer un lieu animé d'activités diverses et variées, ainsi que de possibilités d'échanges entre les individus, il s'avère souvent possible d'observer la présence d'individus en marge de la société qui génèrent des nuisances. Afin d'éviter que de telles phénomènes de dégradations se produisent, il est important que les espaces vides soient aménagés de manière à ce qu'ils ne deviennent pas uniquement des lieux de passage.

Ainsi, la ville évolue avec le temps, ce qui est ville aujourd'hui ne sera pas ville demain. Les composantes et caractéristiques urbaines changent, mais il est certain que le phénomène d'urbanisation gagne tous les territoires. En effet, toutes les activités et paysages sont soumis à l'action urbaine. La métropolisation se développe au détriment des autres centres et se voit renforcée. Ainsi, la ville-territoire est le modèle contemporain qui impose une confusion entre la ville et la non-ville.

3.2 Reconstruire la ville sur la ville

Afin de lutter contre l'accroissement du phénomène d'urbanisation, des actions sont menées pour préconiser un principe qui vise à « reconstruire la ville sur la ville ». Ce principe d'intensification de la vie urbaine met en évidence la possibilité de remanier la ville afin de l'adapter aux besoins actuels. Depuis des années, les infrastructures de mobilité augmentent, les projets de rénovation du bâti se développent et les expériences européennes en termes d'écoquartiers se propagent progressivement en Suisse. Ainsi, l'urbanisation contemporaine se caractérise par un principe de reconstruction, de modification ou de densification du milieu existant.

L'intensité urbaine est un concept relativement récent qui apparaît dans le but de transformer la morphologie de la ville. Le terme est synonyme d'augmentation et révèle un certain degré d'activités et de puissance qui dynamise un lieu. Quant à la densification, elle exprime une volonté de compacité qui ne signifie pas forcément que le sol est intense en termes d'attractivités, mais plutôt structurellement compact. Toutefois, ce processus ne génère pas de plus-value s'il est effectué massivement, à l'image de l'urbanisme des barres et des tours. Ce type d'architecture se réfère à la construction de bloc de bâtiments sur un axe vertical pour le premier et sur un axe horizontal pour le second. C'est la raison pour laquelle la Loi sur l'Aménagement du Territoire (LAT) ainsi que les diverses études en urbanisme proposent d'autres alternatives, notamment la construction verticale de logements tout en évitant les tours d'habitation qui sont considérées comme un gouffre énergétique. Ceci s'explique par une quantité très importante d'énergie et de matières nécessaires lors de la construction, de l'entretien et, en cas de démolition, ceci induit des pertes flagrantes. De plus, la surdensification n'est donc pas considérée comme un moyen approprié de produire la ville.

L'intensité urbaine se fonde sur le principe de la mixité fonctionnelle qui permet le rassemblement des commerces et des habitations. L'interaction entre les personnes, les marchandises et les différents moyens de communication créent de l'intensité urbaine. Néanmoins, il n'est de véritable mixité fonctionnelle qu'à travers l'interaction des diverses activités. Alain Bourdin ajoute ainsi :

« La mixité fonctionnelle n'a aucun intérêt si les activités implantées n'interfèrent pas entre elles à l'image des abeilles et des pépiniéristes » (2013).

Ainsi, avant de pouvoir parler de mixité des usages et des usagers, il est important de mettre en évidence la notion de partage des services et de mise en scène du quartier. Ceci permet de produire de l'intensité urbaine qui est à la base de la cohésion sociale. Un moyen de mettre en pratique ce concept est de réhabiliter les rez-de-chaussée inutilisés de certains bâtiments. En effet, ceux-ci permettent « *d'établir des complicités avec l'espace public auquel ils offrent la vue, la sécurité et la vitalité* » (Michel, 2013 : 7). Le rez-de-chaussée est ainsi l'endroit où la vie d'un quartier s'enrichit et c'est par l'implantation de commerces que la rue s'anime. Le rez-de-chaussée a longtemps été mis de côté au profit du développement de grandes infrastructures hors de la ville. Pourtant, le plein pied des bâtiments offre la possibilité de redonner vie à des quartiers inanimés et, de ce fait, de recréer de l'identité territoriale. En effet, le rez-de-chaussée est porteur d'image, d'économie et de lien social au sein d'une ville (ibid.). Il est en somme une

manière de prendre en considération les composantes sociales, économiques et environnementales de la ville durable.

Dès lors, l'intensité urbaine crée une régulation de la densification dans le souci de reproduire de la qualité urbaine. Il en résulte une concentration en termes d'occupation du sol, et une économie d'énergie liée à la limitation des déplacements (Da Cunha et Kaiser, 2009). Ainsi, la notion d'intensité urbaine permet d'effectuer des économies d'échelle par la proximité des fonctions, mais aussi par l'interaction entre celles-ci. Par la coordination des différentes affectations, ce principe est en lien avec le champ du développement durable. Etant donné que la ville n'est pas durable, mais qu'elle peut contribuer à la durabilité, il est utile de mettre en place des moyens de maîtrise de l'urbanisation afin de créer un espace vivable sur le long terme (Da Cunha, 2012). L'urbanisme durable apparaît alors comme une stratégie de transition nécessaire pour une ville écologique et équitable.

La notion de densité est liée à la vision durabiliste puisqu'elle tend à maîtriser la consommation des ressources critiques, tels que le sol, l'énergie fossile et le temps des hommes. Concernant le temps, il est en effet considéré aujourd'hui comme une ressource rare, ceci s'explique notamment par un changement des modes de vie. En d'autres termes, les individus n'ont plus le temps d'observer et d'admirer les aménités que l'environnement leur offre. Ils ne font plus rien eux-mêmes, à commencer par la cuisine où ils préfèrent tout acheter dans les supermarchés afin de gagner du temps. Il est vrai que la démocratisation de la voiture a sa part de responsabilité. Le sentiment de liberté que la voiture produit a permis à l'individu d'effectuer plusieurs tâches en une journée et d'effectuer des distances jusque-là jamais égalées, mais ce n'est pas sans conséquence. En effet, la cohésion sociale se réalise uniquement si l'individu prend le temps d'interagir avec son prochain. La mixité sociale se base sur le même principe, il n'y aurait aucune relation s'il n'y avait d'échanges entre deux classes sociales différentes. Ainsi, un espace public ou un quartier ne vit qu'à travers l'interaction produite entre les commerçants et les passants et celle-ci ne se construit qu'avec la volonté de prendre son temps. Une citation d'Antoine de Saint-Exupéry met en avant l'importance de la dimension temporelle:

« Les hommes n'ont plus le temps de rien connaître. Ils achètent des choses toutes faites chez les marchands. Mais comme il n'existe point de marchands d'amis, les hommes n'ont plus d'amis » (1943).

Certes cet énoncé ne concerne pas directement le domaine de cette recherche, toutefois il peut également s'appliquer pour le cas de la problématique actuelle de la vie de quartier. En effet, les gens ne prennent plus forcément le temps d'interagir, ils prennent possession d'objets et de lieux sans leur donner de véritable valeur. Ainsi, les modes de vie évoluent et ne correspondent pas toujours à une amélioration de la vie quotidienne. Ceci explique donc la nécessité d'intégrer le concept du développement urbain durable dans les nouveaux projets d'aménagement afin de rendre la vie plus agréable. En découle ainsi la notion de justice environnementale qui se caractérise par l'harmonisation des objectifs de reproduction du capital social et environnemental (Da Cunha, 2010). Celle-ci met en évidence la nécessité d'avoir accès à des ressources vitales et à un cadre de vie de qualité.

Afin de réaliser ces objectifs, diverses actions sont proposées :

- réhabiliter l'habitat et qualifier l'espace public ;
- développer l'accessibilité à des systèmes de transports de qualité et moins polluants ;
- promouvoir l'accessibilité aux équipements collectifs ;
- renforcer les habitations et prévenir les risques ;
- intégrer les politiques d'aménagement du territoire, des transports et de l'environnement (Da Cunha, 2012).

Parmi ces cinq points principaux, les premiers et le dernier élément sont directement en lien avec le thème de cette recherche. Le premier volet concerne la requalification de l'habitat et de l'espace public. Le second, en revanche, se rapporte à la stratégie 1 du Plan directeur cantonal qui souhaite « coordonner mobilité, urbanisation et environnement ». Il s'agira donc d'approfondir les enjeux de ses éléments issus du concept de la durabilité. Ainsi, pendant la période d'avant-guerre, les villes étaient composées de quartiers où l'interaction sociale et l'identité territoriale étaient sollicitées. Dès les années 1930, l'urbanisme fonctionnaliste des CIAM privilégiant les grandes infrastructures, la séparation de zones de logements et d'équipements collectifs organisait le territoire. Toutefois, ce modèle a, depuis, été contesté pour une gestion de la ville plus variée et dont les fonctions sont mixées. Les espaces publics apparaissent alors comme une manière de recréer de la qualité en ville. Actuellement, un des courants de pensée auquel une grande partie des urbanistes se réfèrent, concerne le développement urbain durable qui met en avant plusieurs principes de gestion du territoire. Les notions d'intensité et de centralité urbaines sont liées à ce concept et favorise la création d'espace public attractif.

3.3 Réhabilitation urbaine

Le thème de la requalification urbaine est abordé de façon à comprendre quels sont les éléments déclencheurs, les différents termes et la mise en application du concept. Finalement, figure l'explication sur la méthode pour effectuer une analyse de territoire et les divers éléments qui composent ce dernier.

3.3.1 Genèse

L'historique de la réhabilitation urbaine est décrit afin de mettre en évidence les enjeux qui ont permis d'aboutir à un tel concept. Dans ce cas précis, la question de l'amélioration du logement sera abordée afin d'expliquer le phénomène de réaménagement d'un quartier. Ainsi, il est question de développer les différentes phases de la transformation de la ville.

Le modèle du quartier ancien était au cœur de la vie des habitants durant les périodes d'avant-guerre. Pourvu de cheminements, de possibilités de flânerie, d'activités et, donc, d'un certain dynamisme, le quartier faisait partie intégrante de la vie des citoyens. Ces espaces traditionnels, hérités du passé, se dotent de significations qui permettent la création d'un lieu propice à la convivialité et à l'échange entre les habitants. Toutefois, l'expansion urbaine débutée au cours du XIX^{ème} siècle ne manifeste plus autant de respect pour les quartiers anciens. La mise en œuvre

des politiques de lutte contre l'habitat insalubre, caractérisant le courant de pensée hygiéniste, contraint à la démolition partielle ou totale d'anciens quartiers (Noël, 1998). Le patrimoine local et ancien disparaît progressivement. Jugé peu adapté aux modes de vie moderne et peu adaptable aux interventions techniques nécessaires pour l'amélioration du confort, l'idée de l'inconfort de l'habitat ancien gagne peu à peu l'esprit des habitants. Ainsi, le quartier ancien est considéré comme la cause de la dégradation de la santé des habitants.

Le développement de l'urbanisme hygiéniste et l'essor de la mobilité spatiale favorisent une certaine rupture avec le passé. L'accès à un logement plus lumineux, aéré, doté de normes de confort modernes révèle la réussite sociale des ménages (ibid.). De ce fait, la non-reconnaissance du passé, la volonté de changement, ainsi que la croissance économique et technique caractérisent la production de nouveaux styles de logements. Les politiques s'orientent vers la construction de nouveaux quartiers, logements et équipements publics afin de répondre à l'augmentation de la population. Toutefois, l'accroissement démographique et la pression foncière exercée sur les terrains en ville poussent à l'intensification de la densité et à la localisation de logements en périphérie. De plus, les lieux publics ne permettent plus l'interaction entre les habitants, car ces espaces dépourvus de constructions, deviennent alors des lieux de circulation et de stationnement ne favorisant plus la qualité de vie.

Dans les années 1930, apparaît un type d'architecture et d'urbanisme moderne défendu par le Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) et présenté dans ses grandes lignes dans le manifeste fonctionnaliste de la Charte d'Athènes. Cette conception de l'aménagement urbain se démarque des formes architecturales anciennes par l'idée de ville fonctionnelle, de séparation des fonctions et de construction rationnelle se basant sur le principe du zoning (Tranda-Pittion, 2011). Le précurseur de ce courant Haussmann voyait la ville séparée selon 4 fonctions distinctes qui sont habiter, circuler, travailler et se divertir (ibid.). La Charte d'Athènes se caractérise alors par 3 principes: le zonage, la séparation des circulations et le rejet de la ville traditionnelle. Le premier se définit par une organisation du territoire qui se divise en zones et qui fixe pour chacune d'elles une utilisation du sol spécifique. Le second terme traite de la séparation des différents usages de la route entre les voitures, les piétons et les vélos. Finalement, il s'agit de renoncer au modèle de ville traditionnelle avec pour ligne directrice, un propos du Corbusier : « *là où naît l'ordre naît le bien-être* ». L'idée étant que l'aménagement des villes se réalisait avec la plus grande rigueur afin de séparer les différentes fonctions urbaines. L'architecture des CIAM impose donc un certain standard de l'aménagement et supprime la notion d'espace public qui permettait le développement de la sociabilité.

Les interrelations entre le public et le privé disparaissent alors et, dès le début des années 70, ce modèle commence à être contesté. La situation des villes est telle qu'un phénomène d'exode urbain s'enclenche. La réussite sociale apparaît donc dans ce détachement à la ville et produit un certain faire-valoir. Ce processus débute dans un premier temps par les classes aisées pour, finalement, atteindre les classes moyennes qui cherchent un meilleur cadre de vie.

Il apparaît dès lors nécessaire que les politiques urbaines s'orientent vers un modèle prônant la transformation et la revalorisation de l'espace existant. Le contexte de l'après-deuxième guerre mondiale fait surgir une multitude de problèmes quant aux logements, à l'attractivité des

quartiers, à l'environnement naturel et aux rapports sociaux entre voisinage. En effet, dès les années 80, le déclin progressif des centres urbains et le délabrement dû à un manque d'entretien des infrastructures et des équipements collectifs commencent également à poser de sérieux problèmes (Noël, 1998). Dans les quartiers centraux, la fonction résidentielle perd de son attrait à cause des nuisances urbaines. Les stratégies de rentabilisation liées à la valeur foncière, tel que le gel des terrains et des immeubles rendent désormais difficile l'obtention d'un logement à prix raisonnable en ville. C'est la raison pour laquelle, la population développe un intérêt grandissant pour la campagne. De plus, les problèmes environnementaux et politiques participent à diffuser une image négative de la ville. Face à ces difficultés de financement et de gestion, l'amélioration de l'habitat existant paraît être la réponse aux nouvelles demandes. Plutôt que la création de nouvelles habitations, la priorité est donnée à la transformation et à l'adaptation des nouvelles demandes des espaces urbains centraux.

Ainsi, la politique de l'aménagement de 1980 se caractérise par le passage du quantitatif au qualitatif. Par l'évolution des modes de vie et, inéluctablement, par un changement de la structure des ménages, la demande en logements se diversifie et se complexifie. En effet, le modèle classique des familles nombreuses tend à diminuer au profit des ménages de petite taille constitué généralement d'une seule personne. Le recul de l'année de mariage et de la mise en couple, ainsi que l'augmentation des divorces et de la maternité célibataire sont des facteurs qui accroissent le nombre de ménages et, de ce fait, augmentent la demande en logements de petites tailles. A ces effets structurels, s'ajoute également la notion de temps (ibid.). En effet, au début du XXème siècle, l'individu vivait avec des cycles de vie relativement stables, mais au cours des années, ceux-ci ont fini par devenir plus divergents en fonction des besoins. Les rythmes de vie s'organisent selon une multitude de séquences conjugales, familiales, professionnelles ou autres raisons personnelles rendant les demandes d'habitat encore plus complexes et difficiles. Dès lors, le renouvellement du construit apparaît de plus en plus comme une potentialité de développement évidente. Les politiques d'aménagement des centres-villes intègrent la réhabilitation urbaine. Cette dernière constitue un potentiel non négligeable qui permet de façonner l'espace existant et se positionne ainsi au cœur des processus d'urbanisme.

Ainsi, ce concept se base sur l'idée de ne plus recourir à la méthode « *tabula rasa* ¹ », mais de redécouvrir la valeur des tissus anciens de la ville (Eleb-Harlé et Berthier, 2007 : 1). Le projet urbain apparaît alors comme la solution d'aménagement des villes contemporaines. Un des premiers principes de la création d'espace public continu est la valorisation du passé. Le Professeur Da Cunha ajoute que « *le renouvellement urbain, conçu dans un espace intégré et inscrit dans la perspective de la reconstruction de la ville sur la ville, est une approche stratégique majeure de développement de la ville européenne du XXIe siècle* » (Da Cunha, 2007 : 6). En effet, ce principe permet d'améliorer ou de créer de nouvelles fonctions aux quartiers. La préservation du caractère traditionnel d'un lieu permet à l'individu de se projeter et de continuer à se l'approprier. En définitive, la dimension symbolique du lieu ne peut qu'en être sollicitée, puisque la réhabilitation contribue à produire de l'historicité et, donc, de l'identité territoriale.

¹ Qui signifie « *table rase* »

3.3.2 Définition du concept

La réhabilitation est un processus de transformation spatiale affectant partiellement ou entièrement une zone urbaine dans le but d'effectuer une régénération du tissu. L'adaptabilité et la valorisation d'un objet ou d'un lieu en sont les maîtres mots. La structure principale en est conservée, mais des éléments récemment instaurés viennent répondre à la nouvelle demande. L'objectif principal est d'améliorer le cadre de vie de la population en conservant les valeurs patrimoniales et culturelles, ainsi qu'en garantissant une adaptation aux besoins de la vie quotidienne. Par ailleurs, il est nécessaire de garder à l'esprit que la réussite ou non d'une telle opération dépend de la réalité de chaque contexte territorial.

3.3.3 Définition des termes techniques

Les termes de réhabilitation, renouvellement ou requalification sont à distinguer de ceux de restauration et de rénovation. En effet, le premier groupe de mots signifie la mise en état d'un objet selon ses caractéristiques initiales, tandis que le second suppose des interventions plus radicales, telle que la démolition (Piron, 2003). Ainsi, la réhabilitation agit pour revaloriser une zone après un processus de détérioration tout en conservant la morphologie urbaine de départ. Il existe plusieurs formes de mutations urbaines, l'une est progressive, l'autre procède par bond (ibid.). La première se caractérise par une transformation du quartier parcelle par parcelle, au gré des disponibilités foncières et des décisions individuelles d'investisseurs publics ou privés. La structure de base du quartier reste inchangée. En revanche, la seconde forme de renouvellement urbain rend une zone lâche plus dynamique en changeant radicalement de typologie. En d'autres termes, à dominante résidentielle, elle devient un lieu d'activités plus intense induisant ainsi des modifications de trame urbaine et d'usages (ibid.).

Les raisons d'une réhabilitation de quartiers concernent d'une part, l'obsolescence technique des bâtiments et, d'autre part, l'obsolescence de la forme urbaine (ibid.). La première définit le besoin de changer de logements, lorsque pour des raisons d'hygiène et de sécurité ceux-ci ne sont plus tolérés. L'obsolescence de la forme urbaine agit dès que la configuration de la ville a perdu de sa signification au fil des époques. En effet, l'évolution de la taille d'une zone urbaine peut entraîner le rapprochement d'une zone générant des nuisances, telles que des activités industrielles. En effet, à l'origine ces dernières étaient situées hors des murs de la ville, mais avec le développement de la ville, elles se voient progressivement imbriquées dans le tissu urbain. Dès lors, il devient nécessaire que le quartier en question soit requalifié, faute de quoi, la cohésion du tissu urbain peut en être affectée.

3.3.4 La valeur des lieux

Le terme de valeur présente une certaine ambiguïté, car le système de référence qui le définit est propre à chacun. En effet, dans sa conception se mélangent la valeur marchande, la valeur vénale, ainsi que la valeur esthétique (Ergmann, 1995). Cette dernière se subdivise en deux types de catégories : l'une relève de l'ordre des préférences propres à chacun et l'autre se réfère à un ordre collectif et social (ibid.). La valeur esthétique d'un lieu ou d'une chose évolue au fil du

temps selon les courants de pensées. Durant l'urbanisme fonctionnaliste, il était de mise de « fonctionnaliser » l'esthétique afin de créer de la hiérarchie sociale.

Selon Sylvia Ostrowetsky :

« Le véritable problème est le suivant : à chaque fois que nous discutons de l'esthétique, nous essayons toujours de trouver le sens de l'esthétique en dehors de l'esthétique elle-même : ça sert à classer et à reclasser, à reproduire les positions de classe, à faire circuler et à faire fonctionner un marché de l'art, etc. Ça n'est jamais ce que c'est, c'est-à-dire une jouissance esthétique. Et cette jouissance esthétique est quelque chose qui a sa propre positivité (...) Il faut absolument penser l'esthétique en tant qu'émotion et en tant que capacité de jouissance en tant que telle, "d'appétit" (...) » (cité par Segaud, 1995 : 381).

En d'autres termes, l'esthétique fonctionnaliste met en avant la volonté de créer un lieu esthétique et de percer les mystères de sa réalisation. Or, c'est en voulant la reproduire que sa conceptualisation s'écarte de l'esthétique elle-même. En effet, lorsqu'il s'agit de créer un lieu esthétique, il est nécessaire de le produire de façon à ce qu'il éveille en chacun un certain désir et donc qu'il soit générateur d'une ambiance conviviale et chaleureuse. Certes, les méthodes actuelles de concevoir un espace public sont diverses de celles prônées par le fonctionnalisme, mais l'esthétique figure toujours parmi les objectifs des aménageurs de l'espace public. La manière de créer un lieu esthétique a évolué en présentant des styles architecturaux design et épurés laissant l'utilisateur dans un univers futuriste. Les espaces publics sont toutefois aménagés de façon à être en harmonie avec le cadre architectural qui les entoure, mais nombreux sont ces lieux qui ne suscitent aucune émotion ni sens commun de la part des passants et des habitants.

Le rôle de la réhabilitation urbaine est ainsi de recréer de l'esthétique dans un lieu inanimé et morne. La valeur d'un lieu réhabilité dépend donc du prix du marché, de son coût direct et de la beauté qu'il émane. Le temps qui passe peut ainsi faire augmenter cette valeur. En effet, certains terrains peuvent généralement bénéficier d'une hausse de prix. En revanche, si une construction nuisible, telles qu'une autoroute ou une décharge s'y implante, le terrain sera soumis à une diminution de sa valeur. Certes, le temps peut détériorer un quartier, mais en le réhabilitant sa valeur ne peut en être qu'augmentée, car il permet de conserver la symbolique du lieu tout en lui offrant une adaptation technique. Ceci accentue le fait que la valeur d'un ancien quartier réhabilité ne se limite pas seulement à la question marchande et vénale. Ainsi, le « *projet doit pouvoir, dans sa formulation de transformation, emmener l'ensemble du quartier dans une dynamique de création de valeur* » (Klouche cité par Duarte, 2010 : 210).

3.3.5 Le changement des modes de vie

Etant donné le lien existant entre la structure d'un quartier et le mode de vie des individus, l'observation des comportements laisse entrevoir l'apparition d'une société nouvelle. Il s'agit d'une société « où se dissolvent les classes sociales et où la grande majorité de la population aurait fondamentalement le même style de vie fondé sur le même type de consommation avec des différences de quantité, de qualité, de fréquence et de luxe dues aux seules différences de revenus » (Noël, 1998 : 6-7). En d'autres termes, l'auteur met en évidence l'homogénéité du type de consommation par l'augmentation des revenus ouvriers qui engendre une hausse des niveaux de vie pour toute la population. Ce qui a, pour conséquence, la consommation des mêmes objets, mais avec des différences de quantité, de qualité et de fréquence selon les revenus. Finalement, les individus se heurtent tous aux mêmes aspirations sans pouvoir être égaux face aux différences de revenus. Désormais, le caractère individualiste grandissant provoque un accroissement de la demande en termes de services et, surtout, de mobilité individuelle, qui n'est pas sans conséquence pour le territoire. En effet, les problèmes liés aux pollutions environnementales, à la congestion routière, au bétonnage massif et au manque de possibilités d'interagir entre les habitants dénaturent l'habitat de l'homme.

Ces contraintes sont étroitement liées au changement des modes de vie. En effet, le temps effectué au travail diminue au profit de la réalisation des loisirs. L'être humain n'aspire plus à s'acharner dans les tâches de son emploi, mais plutôt d'assurer son développement personnel. En conséquence, il s'épanouit de plus en plus dans de nombreuses activités proches de la nature qui lui permettent de gérer les pressions quotidiennes. Or, il est souvent possible d'observer que les activités sportives et de loisirs peuvent nuire à l'environnement. Il s'agit notamment de certaines activités utilisant un moteur, telles que les courses de motocross ou encore les activités de randonnée, comme la marche ou le VTT. Ces dernières peuvent perturber les espèces vivantes notamment par l'abandon de déchets, le piétinement des jeunes pousses et par le bruit généré. Une fois qu'un équilibre entre nature et loisirs est maintenu, la préservation de la biodiversité et la mise en valeur du patrimoine naturel peuvent être assurées. L'existence de couloirs écologiques favorisant la prolifération des espèces doivent donc être recensés, protégés et mis en réseau afin d'élaborer un couloir écologique favorisant la prolifération des espèces. Ceci favorise donc la préservation de l'espèce animale et végétale, ainsi que la faculté à l'être humain de mener une vie authentique et saine dans son quotidien.

A l'aire de l'individualisme, l'habitant ne connaît plus son voisin et n'achète plus ses produits dans son village préférant avoir un panel de choix important. Actuellement, l'identité d'un quartier ne se fonde plus sur l'interaction d'une communauté, mais à travers le partage de signes abstraits et de relations non-réelles aux autres et aux choses (Noël, 1998). Ceci relève d'une communication entre les individus qui reste insignifiante. Ces explications démontrent la difficulté à créer un véritable lieu pourvu de sens communs. En effet, le partage d'une même réalité, de valeurs ou d'objectifs de même ordre crée une reconnaissance identique des lieux de vie, ce qui a pour effet d'accentuer le sentiment d'appartenance. Les différents types d'appartenance, telles que sociale, familiale, religieuse, culturelle ou autres participent à la

création de l'identité de chacun. Chaque personne dispose d'un référentiel de lieux qui a fait partie intégrante des diverses appartenances personnelles. Il s'agit notamment du lieu de naissance, d'origine, d'habitation, de loisirs, des proches, des amis, d'achats ou encore les lieux rêvés. Tous ces espaces constituent le patrimoine identitaire géographique de chacun qui, selon les individus, sera en partie ou non mobilisé (Guérin-Pace, 2006). Les sens olfactifs, visuels, auditifs, voir même tactiles permettent à l'homme de ressentir le milieu qui l'entoure, générant ainsi des émotions qui traduisent l'ambiance du lieu. La représentation de l'espace est propre à chacun mais aboutit vers une réponse commune : le sentiment d'appartenance à une zone favorise la sensation d'appartenir à une communauté et favorise la participation des citoyens pour s'investir dans leur lieu de vie.

3.3.6 La face cachée de la réhabilitation

Le recul des activités industrielles a laissé des parcelles inanimées pouvant être utile à des projets de réhabilitation. Toutefois, cette reconversion est problématique, puisque les coûts liés à un assainissement de la zone industrielle sont souvent exorbitants. La déprise d'une zone engendre la polarisation des activités économiques induisant ainsi une concurrence accrue entre les différentes utilisations du sol. La réhabilitation est donc un outil de renforcement d'un quartier en friche qui permet d'attirer des habitants venant des zones périphériques ou d'autres villes. Ainsi, le milieu rural ou périurbain a, depuis les années 90, perdu de son attrait au profit d'un désir de retour en ville (Da Cunha, 2012). En effet, depuis une dizaine d'années, une nouvelle tendance apparaît : les riches réinvestissent des quartiers entiers (Louis et Zendali, 2013). Ceci a pour conséquence d'augmenter le niveau de vie des quartiers et poussent à l'exil les classes populaires autrefois résidentes.

Les projets de renouvellement impliquent une amélioration physique du lieu ce qui finit par attirer de nouveaux habitants. Ceci peut donc engendrer un phénomène de transformation du profil socio-économique du quartier. Le niveau de vie se voit donc rehaussé, ce qui provoque un phénomène de gentrification affecté par une classe nommée les « bobos ² » (ibid.). Le phénomène de « boboïsation » est déjà ancré dans certaines villes d'Europe, notamment à Berlin où règne une lutte entre les anciens locataires et les nouveaux qui font augmenter le prix des loyers. Le quartier sous-gare à Lausanne est progressivement affecté par ce phénomène, les commerces de proximité changent, la prolifération de bureaux, la création d'hôtels ou de centres de congrès, ainsi que la multiplication de boutiques de luxe, de restaurants ou la desserte en transports publics sont des facteurs qui participent au processus d'embourgeoisement du quartier (Noël, 1998). Ainsi, la classe populaire est la première victime de la reconstruction d'un quartier. Les riches cherchent la proximité des services et la mixité sociale. Or, en s'y rapprochant, ils contribuent à faire disparaître toutes ses qualités.

Si l'intérêt pour la réhabilitation d'anciens quartiers provient d'une volonté de développer la ville de manière plus authentique ou du changement des modes de vie, il réside également dans la redécouverte du patrimoine et de l'ancien. En effet, les politiques de protection pour le

² « Bobos » pour bourgeois-bohème

patrimoine culturel, l'attachement à l'histoire rurale ou industrielle, le succès des brocantes et l'intérêt pour tout objet artisanal sont des activités qui sont à nouveau en vogue. Ainsi, la recherche de l'histoire, du travail artisanal et la quête vers plus d'authenticité ne constituent pas uniquement des valeurs aux yeux des habitants, mais restent un atout majeur de marketing pour valoriser une zone géographique. Il est ainsi utile que d'anciens quartiers soient préservés, car ils constituent une valeur intéressante pour le tourisme pouvant apporter un capital économique certain à la région toute entière. Le patrimoine culturel et naturel joue un rôle essentiel dans le dynamisme d'une région. Une rénovation urbaine représente une occasion de mettre en valeur et de faire évoluer la richesse patrimoniale d'une entité territoriale. En effet, il s'agit d'une réelle plus-value pour la région. La valorisation du patrimoine permet de favoriser la diversité régionale et de faire ressortir la complémentarité entre les territoires. Les monuments historiques et sites culturels finissent par avoir une valeur sociale et paysagère forte au sein des habitants.

3.3.7 Synthèse

En résumé, la réhabilitation urbaine permet à d'anciens quartiers de retrouver leur valeur d'antan tout en subissant des adaptations modernes. Ces derniers se présentent ainsi comme le support d'une vie sociale, d'une multitude d'interrelations fondées sur des relations de voisinage et de services de proximité. Ils deviennent alors le témoin d'une époque révolue, symbolisant le mythe du village en ville. Ce style de vie est de plus en plus recherché par les habitants qui souhaitent retrouver un cadre de vie authentique. Le modèle de la maison individuelle situé en campagne est certes toujours attrayant, mais la possibilité de vivre en ville proche de multiples services redevient une aspiration. D'ailleurs, l'écrivaine Choay ajoute que la « *maison devient un signe et non plus un moyen de créer des interrelations affectives avec d'autres comme lorsqu'elle est symbole, elle est devenue une manière de se situer sur l'échelle des classes sociales et de faire des comparaisons envieuses aux autres* » (Noël, 1998 : 23). Dès lors, l'acquisition d'une villa caractérisée par une série d'aménités n'est plus une nécessité absolue pour accueillir une famille nombreuse. La raison d'une telle possession relève d'une compétition au sein des classes sociales. La réhabilitation urbaine apparaît comme une alternative, à l'heure où le sol est une ressource rare, où les impératifs environnementaux sont évidents et où les modes et rythmes de vie font subir à notre milieu un changement constant.

3.4 Marche à suivre et concepts clés

Le contenu d'un tel projet n'est certes jamais identique à celui d'un autre, cependant, une marche à suivre générale permet de guider les opérations afin d'en faciliter la réalisation. Concernant la méthode, elle se développe selon 5 points clés :

- **intégration** : soulève l'importance de prendre en compte le territoire environnant, à savoir de garder à l'esprit le contexte territorial dans lequel le projet de réhabilitation va s'insérer ;
- **globalité** : met en évidence l'analyse du site sous les différents aspects du développement durable ;

Partie théorique

- **concertation** : consiste à revendiquer l'intervention publique, un cadre de gouvernance approprié et d'y intégrer une démarche participative ;
- **flexibilité** : exige une adaptation et une évaluation continue des interventions ainsi en vue d'une éventuelle réorientation de la stratégie ;
- **adaptabilité** : définir un cadre pouvant servir de guide pour faciliter la gestion de projets de réhabilitation dans d'autres régions (Casanovas, 2007).

Afin d'organiser la méthode, il est possible de mettre en évidence des particularités qui permettent d'organiser la démarche. A savoir, un partenariat engagé en amont qui permet d'avoir le soutien des partenaires compétents dès le début, ce qui implique un dialogue permanent entre les décideurs, les concepteurs et les maîtres d'ouvrage ; une conception ouverte où le projet peut évoluer mais la philosophie doit être rapidement connue ; un diagnostic partagé de développement durable incluant un partage territorial afin d'intégrer le quartier dans un périmètre plus large favorisant l'intercommunalité et inclure différents acteurs ; ainsi que le droit à l'expérimentation et à l'innovation (Charlot-Valdieu et Outrequin, 2006).

En premier lieu, le projet doit s'inscrire dans une approche pluridisciplinaire qui consiste à aborder un sujet selon différents points de vue. Il s'agit en effet de faire intervenir les architectes, les urbanistes, les autorités locales, les associations, les habitants et bien d'autres acteurs dans le projet. L'écoute des habitants et l'observation du site sont donc des éléments essentiels avant de réaliser le réaménagement d'une zone. Ainsi, lorsqu'il s'agit de passer de l'intention à l'acte, trois principes majeurs sont à retenir :

- principe d'intégration (transversalité) : intégrer les acteurs et coordonner les actions afin de trouver des compromis ;
- principe de précaution (proactivité) : l'absence de certitudes scientifiques ne doit pas servir de prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives ;
- principe de participation (démocraticité) : procédures institutionnelles impliquant les principaux acteurs concernés (Da Cunha et Rey, 2010).

L'outil le plus efficace permettant de mobiliser la participation des habitants est celui qui relève de la démocraticité. La prise en compte de ce crédo de développement urbain durable est nécessaire, d'autant que le 10^{ème} principe de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement atteste que « *la meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'assurer la participation de tous les citoyens concernés, au niveau qui convient. (...) Les Etats doivent faciliter et encourager la sensibilisation et la participation du public en mettant les informations à la disposition de celui-ci. Un accès effectif à des actions judiciaires et administratives, notamment des réparations et des recours, doit être assuré* » (Organisation des Nations Unies, 1993). En effet, pour que le projet d'une requalification urbaine soit réussi, il est impératif que la société soit sensibilisée, consultée, concertée pour d'éventuelles négociations et qu'une coopération entre habitants et autorités compétentes soit envisagée.

L'enjeu des villes durables consiste à gérer les conflits existant entre la densité et l'étalement, la proximité et l'éloignement, le milieu construit et l'environnement, ainsi qu'entre les différents acteurs urbains (Chalas, 2010). C'est la raison pour laquelle l'aménagement local constitue de plus en plus une solution majeure. En effet, la Charte d'Aalborg, à laquelle Lausanne a adhéré en

1998 marque la reconnaissance du rôle prépondérant des villes dans le développement durable. Cette initiative démontre l'importance de la participation des politiques publiques et des habitants à ces processus décisionnels. La démocratie qui peut se traduire par des enquêtes, des ateliers, des débats, des lettres d'information, des conférences ou d'autres types de participation sociale permet à la ville d'être le reflet des besoins de ses citoyens.

Réaliser un projet de réhabilitation est une démarche complexe, car elle intervient dans un espace déjà construit et donc habité. Les enjeux politiques et administratifs se mêlent à ceux de la vie quotidienne. Il est également plus difficile à gérer sur le plan financier et technique que la construction neuve, car les adaptations sont parfois plus coûteuses et complexes que la remise à zéro. Ainsi, un processus de requalification ne débutera pas sans l'approbation des pouvoirs politiques. Grâce à cela, le projet peut alors être orienté et justifié politiquement vers la résolution d'une grande variété de problèmes (Chalas, 2010). Une fois que les autorités politiques ont manifesté leur engagement, il est possible de définir les procédures de réaménagement concernant la zone géographique.

Les décisions prises en amont sont guidées par la gouvernance qui rassemble les mécanismes, les processus et les institutions permettant aux citoyens de s'exprimer, d'exercer leurs droits, d'assumer leurs obligations et de régler leurs conflits (Da Cunha et Rey, 2010). Ce concept met en évidence l'interdépendance des pouvoirs en se traduisant concrètement à travers les démarches d'Agenda 21, les projets et les politiques publiques. La réhabilitation comporte des enjeux sociaux variés et implique des relations de pouvoir et de domination entre des groupes. C'est la raison pour laquelle, malgré la diversité des acteurs, le processus doit s'orienter vers les mêmes stratégies.

3.4.1 Synthèse

En définitive, le renouvellement urbain vise la création d'un espace de qualité. Il tend également à renforcer la sociabilité et à favoriser la cohésion sociale. Du point de vue environnemental, il cherche à intégrer les enjeux actuels et à mettre en place des activités touristiques lorsqu'elles sont compatibles avec l'historicité des lieux (Casanovas, 2007). La réhabilitation agit comme un moyen de réintégrer un lieu existant avec une structure qui persiste mais un contenu qui change. Afin de réaliser les stratégies de la réhabilitation, il est important que les instruments urbanistiques se développent. Les défis de l'urbanisme contemporain sont nombreux, mais peuvent être résolus par des stratégies d'affectation du sol, de mobilité, de mixité sociale et fonctionnelle, ainsi que de protection de l'environnement.

3.5 Analyse territoriale

3.5.1 Introduction

Afin de comprendre dans quel contexte s'insère la commune de Grandson, il est utile de présenter les diverses spécificités relatives au système polycentrique du pays. Dans cette idée, il s'agit d'identifier les différents types de centralités qui composent le territoire suisse et d'en faire ressortir les composantes principales. L'analyse du territoire se poursuit avec l'étude de l'échelle. Il s'agit de démontrer que la planification urbaine varie en fonction de l'échelle d'intervention et que, dans le cas de cette étude, il est nécessaire de mettre en évidence un niveau d'échelle pertinent. Suite à cela, la notion d'espace public sera abordée afin d'exposer les éléments qui permettent de rendre une ville attractive. In fine, il est question d'approfondir la manière d'effectuer le diagnostic de territoire à l'aide d'indicateurs et de concepts à retenir pour la partie empirique.

3.5.2 La particularité du territoire suisse

L'organisation du territoire se caractérise par des grands centres urbains ou des centres métropolitains, des centres urbains moyens et des centres ruraux (Office fédéral du développement territorial, 2012). En lien avec le terrain d'étude, ce sont ces deux derniers types de modèles qui feront l'objet d'un approfondissement. Le Projet de Territoire Suisse définit un centre urbain moyen ou petit comme étant « *une localité assurant d'importants services centraux au niveau régional ou national. Un petit centre urbain compte au moins 8'500 habitants ainsi qu'au moins 3'500 personnes actives (équivalent plein temps); un centre urbain moyen compte au moins 40'000 habitants ou personnes actives (équivalent plein temps). De plus, les centres urbains moyens ou petits sont situés à une distance minimum de 10 kilomètres d'un centre plus important, ou constituent la commune centre d'une agglomération* » (2012 : 99). Ainsi, Yverdon-les-Bains répond aux critères de centres urbains moyens, contrairement à Grandson qui n'entre dans aucune des catégories citées.

A cette configuration spatiale, s'ajoute également trois types de centralités qui peuvent être d'importance cantonale, régionale et locale. En premier lieu, les centres cantonaux se dotent des agglomérations reconnues par la Confédération, telle que la ville d'Yverdon-les-Bains (Etat de Vaud, 2012). Selon la définition du PDCn, les centres cantonaux servent d'ancrage au réseau des villes suisses et font office de nœuds de communication entre les transports et l'information (ibid.). Ceux-ci se composent des services quotidiens, tels que l'alimentation, les emplois et les formations de base, ainsi que des besoins ponctuels qui sont les banques, les assurances, les hôpitaux et les centres de formation supérieure. Ces derniers sont utilisés de manière moins régulière et permettent donc une mise à disposition plus éloignée que celle de services quotidiens.

Les centralités régionales servent à drainer le territoire de manière équitable. Pour conserver leur titre, elles doivent remplir les critères suivants :

- le niveau en équipements et en services ;

Partie théorique

- la taille et la densité de population et d'emplois (2000 de chaque). Le nombre de services sur le territoire doit être suffisant et varié, notamment une banque, une pharmacie, un médecin, une crèche, etc. ;
- les activités économiques ;
- la capacité d'accueil et d'échanges : espaces publics, interfaces, liaisons, mesures contre les nuisances ;
- les centralités historiques et une desserte équitable du territoire (Etat de Vaud, 2012).

La région du Nord vaudois se compose de 6 centralités régionales qui sont Chavornay, Grandson, Orbe, Sainte-Croix, Vallorbe et Yvonand. Ces centres sont définis comme des villes ou des bourgs fournissant un apport économique important sans influence nationale réelle. Ces centres offrent les services hebdomadaires, les compétences et les fonctions administratives, telles que banques, assurances, pharmacies, etc. Disposant d'une bonne accessibilité en transport en commun et individuel, ils fonctionnent souvent comme des pôles d'emplois. En d'autres termes, ils se composent d'éléments qui permettent l'attractivité économique et de ce fait la création d'emplois.

Quant aux centres locaux, ils sont des villages servant d'intermédiaires aux centralités importantes et ne proposent que les services quotidiens. Pour le Nord vaudois, les centralités locales proposées sont Ballaigues, Baulmes, Champagne, Concise, Ependes, Method et Romainmôtier-Croy. Toutefois, seuls Baulmes et Concise ont été reconnus comme centres locaux par le canton, les localités restantes sont en attente de réponse. Les centralités locales sont essentielles pour maintenir une desserte équitable en services de proximité, telle que l'alimentation et les écoles, etc. Ces centres sont de plus en plus la cible des familles, des services et des activités qui cherchent un lieu à l'abri des nuisances urbaines. Malgré un centre historique réhabilité par de nouvelles fonctions, tels que des commerces et habitations, la tendance est à la dispersion. En effet, nombreuses sont les constructions de villas en marge de la commune. Ceci a pour conséquence d'accentuer le phénomène de périurbanisation qui génère une dispersion du bâti. Afin de lutter contre cette tendance, le PDCn divise le territoire en plusieurs entités territoriales qui permettent de maintenir un réseau de centres couvrant l'ensemble du canton et en évitant qu'une région n'en soit lésée.

3.5.3 L'échelle

La question de l'échelle renvoie à celle de la planification. Ceci permet de délimiter la réalisation d'une planification et de faire intervenir les politiques d'aménagements correspondantes.

Se basant sur le concept du développement durable, qui reste un principe incontournable, il est utile de démontrer que la ville reste une échelle pertinente. Ceci provient du fait que d'ici 2050, les 75% de la population mondiale seront urbaines (Charlot-Valdieu et Outrequin, 2006). Les démarches de la réalisation de la durabilité s'opèrent en premier lieu à l'échelle du quartier, car ceci permet de concilier les préoccupations des habitants avec les principes globaux de développement durable, où l'idée maitresse est de « penser globalement et agir localement ». Lors de la réalisation d'un projet, il est nécessaire de réfléchir à l'impact global qui peut être

général. De même qu'effectuer des actions au niveau local peut avoir une portée plus large et influencer le comportement et les attitudes d'autrui.

Le rôle des municipalités dans la mise en œuvre du développement durable est important. Elles permettent de rendre public les besoins et les attentes des habitants à des niveaux géographiques supérieurs. Tel énoncé par le principe précédent, il ne faut pas sous-estimer les projets réalisés à petite échelle, comme le quartier. Par définition, celui-ci est une partie d'une ville ayant sa physionomie propre et une certaine unité (Le Petit Robert, 2003). Il se distingue par des traits spécifiques lui conférant une certaine individualité. Selon Charlot-Valdieu et Outrequin, les critères de délimitation des quartiers sont variés (2006). Ils peuvent dépendre de la situation géographique ou topographique, en faisant la distinction entre « quartier du centre » et « quartier périphérique ». La morphologie urbaine permet également de définir un quartier, notamment par rapport à son style architectural ou à son mobilier urbain. Les fonctions présentes et le groupe socio-économique qui l'habite caractérisent un quartier. Finalement, les notions d'accessibilité à des services et de relation à un pôle économique sont des éléments importants pour permettre la différenciation entre plusieurs quartiers. Cette portion de ville se caractérise par des limites très différentes :

- limites administratives : circonscription électorale ;
- limites sociales : relève du « sens commun » donné au quartier ;
- limites fonctionnelles : centres de services ;
- limites géographiques : éléments physiques du paysage qui délimitent le quartier (Charlot-Valdieu et Outrequin, 2006).

Les quartiers se distinguent les uns des autres par leurs propriétés physiques et mentales. Le quartier est une entité vivante et son évolution dépend de son organisation sociale et de sa relation avec l'ensemble de la ville. En Amérique du Nord, la ville étalée a longtemps servi de modèle. Aujourd'hui, certaines villes s'orientent vers un système de quartiers plus européens assurant de la mixité fonctionnelle, de la densification qualitative ainsi que la présence de petits commerces. D'ailleurs, le politicien Jean-Louis Borloo ajoute :

« La bonne santé d'une ville, c'est la vitalité de ses quartiers » (cité par Charlot-Valdieu et Outrequin, 2006 : 25).

L'échelle du quartier représente un territoire vécu et quotidiennement fréquenté. Cette dimension urbaine lui confère une position importante pour la vie de quartier, les espaces publics, la perception urbaine, la participation des habitants, la gestion et la préservation des biens communs. L'attractivité d'un quartier apparaît alors comme le témoin d'un développement urbain de qualité.

3.5.4 Les composantes urbaines de l'espace public

Une fois que l'échelle du quartier a été mise en évidence, il est utile d'exposer les éléments qui composent un espace public. Ceci dans le but de permettre la création d'un lieu dynamique et attractif.

La notion d'espace public a été développée dans les travaux d'Habermas au cours des années 60-70 dans un contexte d'apparition de la nouvelle gauche et de la révolution estudiantine (cité par

Trom, 1989). Il correspond à des espaces de rencontres et d'interactions sociales où le milieu physique offre la possibilité aux citoyens de se l'approprier. L'espace public regroupe donc tous les éléments appartenant au domaine public qui sont libres d'accès.

En réaction à l'urbanisme fonctionnaliste opérant des années 1930 à 1960, l'espace public prend progressivement de l'importance au sein de l'aménagement urbain. La qualité des espaces historiques a pu démontrer son utilité et sa valeur à travers les âges. De multiples fresques et récits historiques témoignent de l'attractivité et de la convivialité générée en ses lieux communs.

La déclaration suivante met en évidence la valeur des espaces publics historiques :

« Le recours aux espaces publics répondrait pour partie à une volonté plus ou moins explicite de renouer avec les qualités urbaines et les conceptions de la ville historique, et de réhabiliter des systèmes d'espaces et pratiques de vie urbaine tombées en désuétude, ou déqualifiées sous la pression des transformations économiques et sociales et des mécanismes d'urbanisation des années 50-75 » (Plan Urbain, 1988 : 19).

Cette affirmation démontre que les quartiers anciens d'avant-guerre se composaient d'éléments qui favorisaient une certaine qualité et attractivité qui, aujourd'hui, sont recherchés. En effet, les phénomènes d'industrialisation et de démocratisation de l'automobile des années 50 ont participé à nuire à la qualité du cadre de vie des citoyens. En effet, ces processus qui ont généré un éloignement entre les lieux de travail et d'habitat pour le premier et une accentuation du zoning pour le second ont engendré un fractionnement de la ville. Dès lors, le modèle du quartier ancien offrant une multitude de possibilités d'échanges avec ses voisins, les passants et les commerçants redevient d'actualité.

La réalisation d'un espace public gravite autour d'enjeux de type gestionnaire, social et culturel, ainsi que politique qu'il est utile d'explicitier (ibid.). Ceci se traduit par la nécessité de gérer la ville et de maîtriser son développement. Il est également important de créer des espaces de rencontres et d'interactions sociales où la cohésion et l'identité sont favorisées. Finalement, il est question d'exposer le rôle des collectivités dans la valorisation de l'image de la ville où l'espace public devient le signe de l'identité territoriale. Ceci participe donc à créer de l'urbanité ce qui met en évidence la qualité des rapports humains en société et le savoir-vivre (ibid.).

La ville se compose de trois types d'espaces urbains qui sont « *les espaces vides générateurs de tensions entre les éléments du bâti* », « *les espaces de médiation permettant la vie sociale* » et « *les espaces de valeurs et signes de la culture urbaine* » (Fleury, 2004 : para. 4). Les objectifs d'un tel espace participent au dynamisme d'un centre et à la revalorisation d'un quartier résidentiel par des activités, tels que des cafés, des commerces, des salles de divertissement et bien d'autres lieux d'interactions. En effet, une multitude de groupes et d'individus coexistent de manière très divergente au gré des besoins, des aspirations et des comportements de chacun.

Ainsi, l'espace public est un espace vécu et perçu par chaque usager, sa composition peut alors en être hétérogène. Toutefois, il existe un référentiel commun doté d'un type de mobilier urbain et d'aménagement souvent réutilisé. Il s'agit notamment des voiries, des espaces verts, des places de jeux, des aires de rassemblement, des jardins, des cheminements piétons et cyclistes,

ainsi que d'autres accessoires et aménagements devant être entretenus de manière régulière par les autorités publiques (Soulier, 2012).

Si ces éléments peuvent être physiquement différents, leur fonction reste celui de favoriser le sentiment d'appropriation de la part des habitants. L'appropriation est ainsi le rapport entre la fréquentation d'un lieu et le bien-être procuré par l'individu (ibid.). Afin qu'un lieu soit porteur de valeur et de possibilités d'identification, il doit remplir plusieurs conditions que Marc Augé développe.

dimension identitaire	dimension historique	dimension relationnelle
<ul style="list-style-type: none">• l'interaction sur son lieu favorise la production d'une image collective, du sentiment d'appartenance	<ul style="list-style-type: none">• l'ancrage du passé dans les aménagements présents	<ul style="list-style-type: none">• les interrelations entre les individus, typique de l'espace public

Tableau 3.1: Les trois critères du lieu (Augé, 1992).

Les espaces qui ne répondent pas à ces critères et qui présentent des composantes urbaines à tendance solitaire sont considérés comme des non-lieux (Augé, 1992). Ces espaces se caractérisent par un profil monofonctionnel. Ils ne sont disposés à offrir qu'un seul usage, sans possibilité de connexion avec le reste du territoire. En d'autres termes, les endroits destinés aux moyens de transports, tels que les aéroports, les autoroutes, les échangeurs et les places de parcs sont des éléments qui génèrent une certaine vitesse et, de ce fait, une césure sur le paysage. Ces composantes n'agissent pas forcément en faveur d'une possibilité d'appropriation du lieu et favorisent donc un détachement de l'individu à son environnement. L'anthropologue Marc Augé rajoute que les moyens de télécommunications modernes, tels qu'internet et la télévision forment également des non-lieux, les guichets automatiques et centres commerciaux n'échappent pas non plus à cette règle (ibid.).

Ainsi, ces endroits constituent des espaces standardisés et réduits à des fonctions uniques qui destituent toute adaptation aux besoins des citoyens. Il en va de même pour les espaces publics faisant office de site voué à la commémoration d'un monument ou d'un personnage historique qui sont, en réalité, sujets à une artificialisation du lieu. Ainsi, cette consommation de l'histoire a pour effet de mettre en scène le passé de manière artificielle dans le but qu'il soit ressenti comme historique (ibid.). Ceci engendre une fausse reproduction de l'espace, mal ressentie par les usagers et formant donc un non-lieu. Partant de cette idée, il est important que le réaménagement d'un espace public n'apparaisse pas aux yeux des habitants comme un lieu préfabriqué. En effet, l'analyse sur le contenu d'un espace public est inséparable des valeurs attribuées aux formes urbaines et à l'organisation sociale.

L'aménagement urbain compte divers éléments d'architectures et d'urbanisme permettant de rendre un espace public attractif et vivant. Nicolas Soulier met en évidence la notion de frontages (2012). Ce terme comprend le terrain privé se situant entre la limite de la propriété privée et la façade du bâtiment tournée vers la rue ; il s'agit d'une combinaison d'éléments architecturaux, tels que des clôtures, perrons, vérandas, jardins, etc. Le frontage constitue une ouverture sur la

rue et un accès aux propriétés. Il est une composante de l'espace public importante, car c'est là que les gens interagissent. En effet, il s'inscrit à la fois dans un cadre spatial où les individus se déplacent à tout moment et dans un cadre social permettant l'interaction entre les individus (Soulie, 2012).

- 1= frontage privé
- 2= frontage public

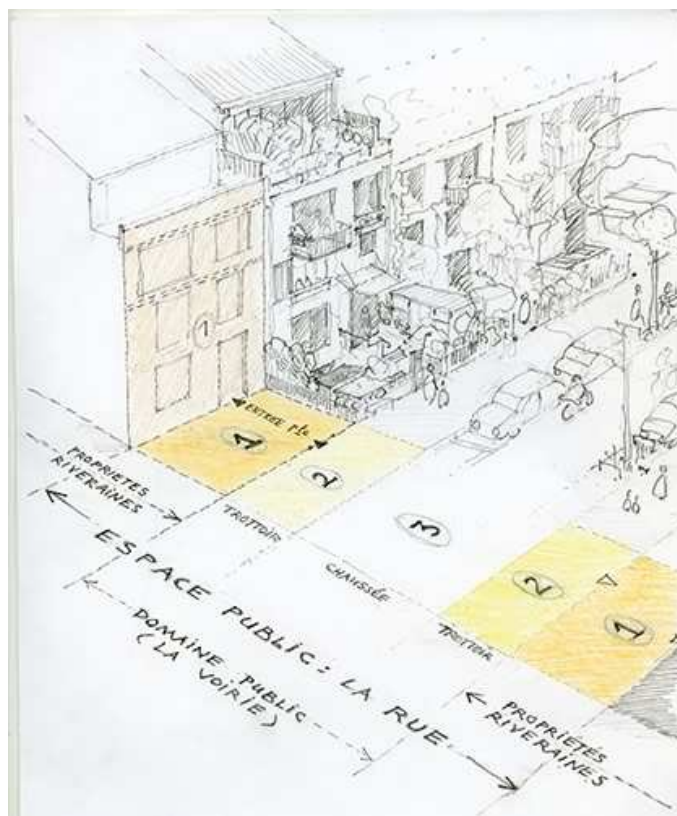


Illustration 3.2 : les frontages publics et privés d'une rue de type de celles de Fribourg (Soulie, 2006 : 127)

D'autres mesures viennent participer au dynamisme des rues, notamment celles de la limitation de la vitesse à 30km/h. La modération du trafic permet la cohabitation des diverses composantes de l'espace. La réglementation allemande concernant cette mesure est déjà ancrée dans plusieurs villes. En Suisse, « *il est maintenant largement reconnu que l'abaissement de la vitesse de circulation est un facteur déterminant pour la sécurité des usagers non motorisés. A vitesse plus lente, la cohabitation entre usagers (re)devient possible* » (Groupe-conseil romand, 2011 : para. 1). Cette restriction à 30km/h permet, d'une part d'éviter les accidents, de réduire le bruit et la pollution de l'air et, d'autre part, de lutter contre les agressions envers la vie urbaine. En effet, dès qu'un espace public n'est pas une voie de circulation, il est utilisé comme un lieu de stationnement, laissant ainsi toujours une prépondérance à la voiture.

Dans l'aire de l'automobile, il n'est pas étonnant que les vélos, les fauteuils roulants ou les mamans avec leurs poussettes désertent les rues. Pourtant, le vélo est un moyen de transport avec un fort potentiel. En effet, il est un outil de convivialité, car il permet à l'utilisateur de ressentir l'environnement qui l'entoure. Le cycliste se sépare alors de cette boîte individuelle en métal qui lui sert de voiture et qui a tendance à isoler les individus entre eux. Ainsi, faire du vélo change l'attitude des gens et transforme des individualités en communauté (Soulie, 2012). Le partage

modal au sein d'une rue est un principe fondamental si l'on veut créer des quartiers attractifs, mais il est souvent confondu par un morcellement des usages. Séparer les divers utilisateurs de la voie publique, c'est-à-dire la piste cyclable pour les vélos, la route pour les voitures et le trottoir pour les piétons est un type de zoning effectué à une petite échelle. L'espace public se retrouve alors divisé en voies, pistes et trottoirs dont les interactions sont problématiques. Le meilleur moyen d'effectuer ce partage est de mélanger les différentes pratiques. Chacun sera alors amené à négocier sa vitesse et sa trajectoire pour respecter l'autre. Il est alors préférable de créer un espace sans passage obligé ni signalétique afin que la rue dicte elle-même le déroulement des déplacements. La place centrale de Bienne en est un bon exemple, puisque piétons et automobilistes se mélangent et gèrent leurs déplacements en se respectant les uns les autres.

Il est dès à présent possible de mettre en évidence les domaines de la mixité fonctionnelle, sociale, intergénérationnelle et morphologique qui permettent de rendre un quartier attractif (Bourdin, 2013). L'inspectrice générale du développement durable, Ariella Masboungi, accentue l'importance de « *faire la ville par et pour le piéton* » (2013 : 9). Cette conception incite à un changement radical des modes de vie et provient de la notion anglo-saxonne de « ville marchable » (Masboungi, 2013). Le piéton est considéré comme l'acteur principal des rues commerciales. Celles-ci doivent alors être pensées afin de rendre aux marcheurs le plaisir de la déambulation et la possibilité de s'approprier des lieux. L'exemple clé pouvant être le témoin d'un changement fondamental sur la conception de créer la ville est celui de Birmingham, situé à l'ouest de l'Angleterre. Durant les années 1970 et 1980, la ville est considérée comme « la plus laide d'Europe » (ibid.). Suite à cette déclaration, la ville met en œuvre un projet de requalification de son centre ainsi que la création d'un pôle commercial et d'un quartier d'affaires (ibid.). L'aménageur Argent entreprend cette réalisation en insistant sur le réaménagement des rez-de-chaussée et de l'espace public. Restant propriétaires de ces parties de bâtiments, l'urbaniste a pu intervenir sur l'occupation de ces espaces (ibid.). Ceci a permis à de nombreux commerces de s'y implanter ce qui a changé l'image de la ville.

3.5.5 Le diagnostic territorial

Plus concrètement, il s'agit d'effectuer un diagnostic territorial de la commune de Grandson afin de concevoir et planifier une analyse souligne les forces et les faiblesses de la zone d'étude. Il s'agit également d'identifier les sources d'informations pertinentes et construire des indicateurs, ainsi que de synthétiser et représenter graphiquement les données obtenues (Mager, 2012). Dans le but de dresser un portrait de la commune, les différentes composantes du tableau suivant permettent de réaliser ce diagnostic de territoire. Ce tableau permet de procéder à une analyse de terrain en intégrant les trois pôles du développement durable. Certes, une analyse complète exigerait la prise en compte d'un plus grand nombre d'indicateurs, mais ces quelques aspects permettent d'avoir une vision globale du terrain d'étude.

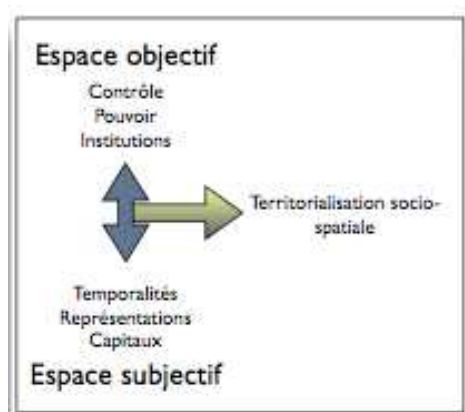
Partie théorique

Social	Economie	Environnement
<ul style="list-style-type: none"> • structure socio-économique de la population • formation et type de profession • nationalité • structure par âge • sociétés locales • équipements publics • desserte en transports publics 	<ul style="list-style-type: none"> • emplois • entreprises locales • marchés locaux • commerces de proximité • fréquence des transports publics 	<ul style="list-style-type: none"> • entreprises polluantes • affectation du sol • structure du parc de logements • densité de population • chemins de mobilité douce • fréquence des transports publics

Tableau 3.3 : Indicateurs de développement durable utilisés pour l'analyse du terrain.

Le diagnostic territorial est une notion abordée dans de nombreux écrits permettant une analyse spatiale complète. En rapport avec l'étude en question, un accent sera mis sur les deux premiers pôles.

Dans un premier temps, il s'agit d'analyser le milieu. Celui-ci fait référence aux éléments d'ordre naturel (reliefs, climats, sols), construit (habitats, infrastructures de transports, entreprises), naturel anthropisé (surfaces cultivées, fleuves canalisés, parcs) et de leur mise en relation (Mager, 2012). En second lieu, le diagnostic territorial se compose d'une étude de l'espace géographique qui comprend l'ensemble des lieux et de leurs relations. Quelques règles générales d'urbanisme sont alors mises en évidence afin d'identifier certains phénomènes. Puis, s'ajoute la prise en compte du territoire, représentant l'espace approprié par un groupe social. Les facteurs psychologiques et sociologiques du sentiment d'appartenance sont alors identifiés.



Le territoire se compose alors d'un espace objectif défini par l'être humain comme le milieu où il subvient à ses besoins élémentaires, à savoir manger, s'abriter et se reproduire (ibid.). Tandis que l'espace subjectif se réfère aux expériences et aux représentations de l'individu. Ces deux dimensions du territoire participent donc à former un espace perçu et vécu de manière à favoriser le sentiment d'appropriation.

Illustration 3.4 : Le territoire (Mager, 2012 : 6).

3.5.6 Synthèse

Le diagnostic territorial est une méthode d'analyse du territoire permettant la combinaison des différents domaines qui structurent un espace perçu et vécu, tels que la démographie, la mobilité, l'économie, les bâtiments, l'aménagement et l'utilisation du sol. Il met en évidence la prise en compte des diverses échelles, tels que le canton, la région, l'agglomération et la commune. La question de l'échelle est essentielle puisqu'elle permet à un projet urbain d'avoir différents objectifs et d'être planifiés par les autorités publiques compétentes. Les composantes urbaines des espaces publics démontrent donc les mesures qui permettent de rendre un lieu partagé convivial et animé. Par un besoin de créer des sites communs et dotés de significations, la problématique des espaces publics est au centre des projets de renouvellement. Il est dès lors possible d'analyser le projet de renouvellement de la Place du Château à Grandson sous l'angle de ces aspects.

3.6 Conclusion intermédiaire

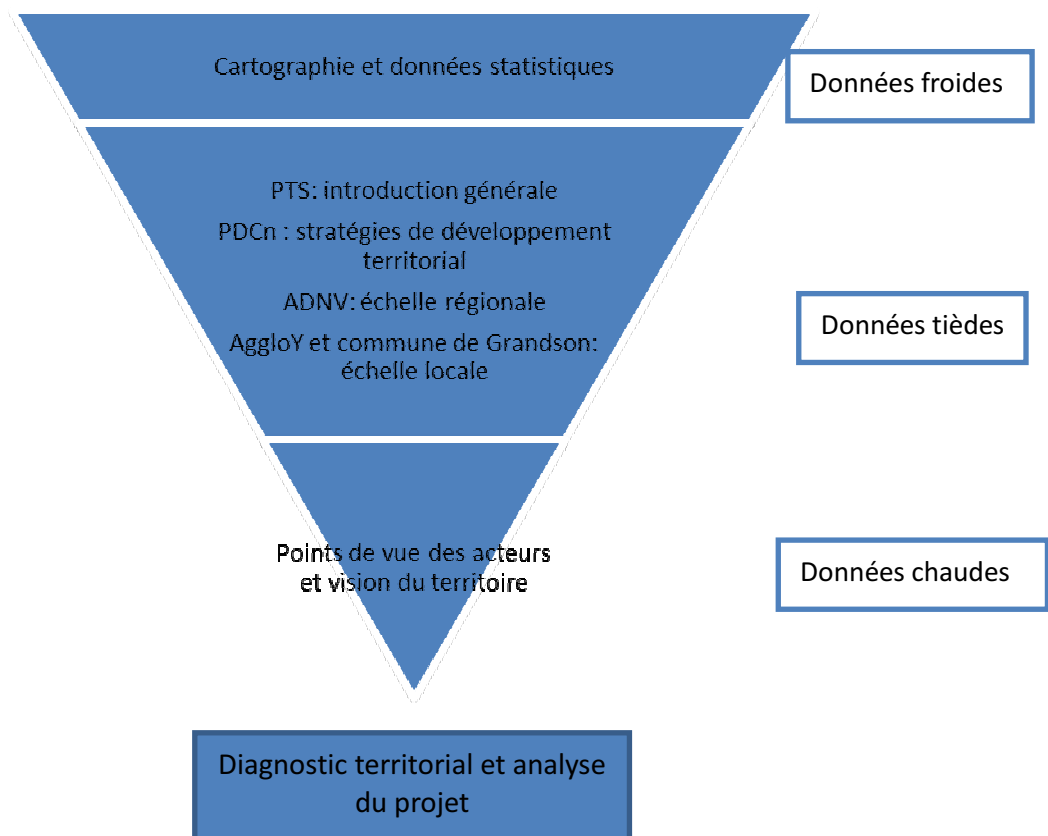
L'urbanisme contemporain a traversé différentes phases qui ont permis d'aboutir à un régime métropolitain. Les objectifs ont évolué au gré des besoins en mettant en évidence quelques concepts fondateurs, tels que reconstruire la ville sur la ville, les notions de centralité ou d'urbanisme durable. Les composantes des espaces publics et des quartiers ont également été présentées afin de rendre compte des solutions améliorant l'animation et l'attractivité des lieux. De plus, par les caractéristiques actuelles de l'aménagement du territoire en Suisse, il est possible de constater que réaménager des zones manquant de dynamismes constitue une alternative à la dispersion du bâti.

De manière générale, la ville doit donc être pensée selon les principes du développement durable si elle veut pouvoir offrir une qualité de vie à ses habitants. Le modèle de la ville étalée, caractérisant le régime métropolitain actuel, n'a fait qu'accentuer l'empreinte écologique et les divisions sociales de l'espace. Au contraire, le processus de réhabilitation agit comme un outil du développement durable puisque son action vise à redonner un environnement offrant une multitude de services et de liens dans un espace accessible par la mobilité humaine.

Partie pratique

4. Introduction

Le cadre empirique s'organise selon trois sous-parties qui sont les données froides, les données tièdes et les données chaudes. Les premières exposent les résultats statistiques avec un peu de cartographie afin de présenter la situation actuelle de la commune et de la situer parmi les autres centres du Nord vaudois. Les données tièdes mettent en évidence trois des objectifs du Plan directeur cantonal afin de montrer les intentions de Grandson pour combler ses lacunes. En dernier lieu, il s'agit de mettre en valeur le territoire communal et son centre historique par les différentes interviews et sondages effectués, ainsi que par la perception de la commune.



4.1 Présentation du projet et de ses contraintes

Avant de réaliser l'analyse du territoire communal, il est important de bien cerner les enjeux et les contraintes du projet de la Place du Château par l'élaboration d'une présentation générale de son périmètre et de son histoire. Ceci permet d'identifier le périmètre d'implantation et les nouvelles affectations du centre historique. D'autre part, il s'agit de mettre en évidence les enjeux et contraintes rencontrés depuis la reprise du projet jusqu'à sa mise en vigueur.

4.1.1 Périmètre du Plan de quartier



Illustration 4.1: Image de synthèse de la future Place du Château (Thibaud-Zingg, 2012)

La surface totale du périmètre du Plan de quartier est de 4'786m²³ et le projet d'AggloY envisage un potentiel de 110 habitants et de 30 emplois (Thibaud-Zingg, 2012). Elle comprend les parcelles communales et une zone privée, ainsi qu'un terrain constitué du domaine public. Les coûts de ce projet se montent à 25 millions de francs (ibid.). Le périmètre du plan de quartier se situe au nord de la place du Château sur une parcelle communale et la partie ouest de la Place appartient à un propriétaire privé, soit 38% de l'ensemble de la parcelle. Le site se situe donc dans le prolongement du bourg historique. Le projet structure l'espace de la Place du Château par un tracé orthogonal prenant sa référence à l'implantation des bâtiments projetés dans le Plan de quartier, proposant un tapis rectangulaire accompagné sur ces deux longueurs par un encolonnement lumineux⁴. L'espace public est entrecoupé par la route cantonale qui se composera non plus d'une route à 40km/h, mais à 50km/h. Bien qu'une augmentation de vitesse soit envisagée, les données récoltées montrent qu'il est rare de rouler à plus de 50km/h sur cette place⁵. Au centre se trouveront les abris de bus et de vélos ayant une capacité de 51 à 65 cases (Ingénieurs-Conseils EPFL-SIA-SVI, 2011). La surface nord sera dépourvue de tous mobiliers fixes permettant différentes utilisations, tels que des manifestations ponctuelles. Quant à la partie sud de la place, elle sera composée de quelques mobiliers fixes couverts par une petite dizaine d'arbres.

³ Annexe 1 : maquette et plans de la future Place du Château

⁴ Annexe 2 : image de synthèse des lumières

⁵ Annexe 3 : trafic journalier moyen actuel et futur

La profondeur du Plan de quartier est d'environ 55 m et sa longueur d'environ 95 m. Un périmètre d'implantation des constructions enterrées projette un parking souterrain de 150 places permettant de répondre aux besoins de stationnement publics et privés. Concernant l'affectation de la surface brute de plancher (SBP) du projet, il est envisagé de considérer 3'677m² pour les logements et 2'352 m² pour les activités (Ingénieurs-Conseils EPFL-SIA-SVI, 2011). Sur la partie inférieure de la place sera affectée une activité artisanale. De manière plus détaillée, les 2'352m² destinées aux activités seront partagés de manière égale en services dédiés à une clientèle régionale (banque, poste), en magasins à clientèle régulière (pharmacie, droguerie, kiosque, petit magasin d'alimentation, etc.), ainsi qu'en magasins spécialisés (librairie, papeterie, bijouterie, ameublement, électroménager, informatique-électronique, etc.).

En résumé, la mise en place d'une zone piétonne sur la place publique avec la création de deux volumes qui sont le parking au sous-sol, ainsi que des commerces et des logements au niveau supérieur. Actuellement, le nombre des commerces dans le bourg a considérablement diminué pour n'offrir que des « services minimums ». En effet, depuis 1955-60, la commune a perdu une trentaine de ses commerces (Payot, entretien, 2013). Le projet doit tenir compte des besoins en termes de croissance démographique et économique pour 15 ans (Thibaud-Zingg, 2012). Le principe du parking souterrain permettra de réduire de manière considérable la présence de voitures en surface. Ce projet de mobilité s'insère dans le programme du Plan directeur communal (PDCOM) souhaitant préserver les jardins autour de la vieille ville.

4.1.2 Contraintes rencontrées

Ce Plan de quartier a été conceptualisé à partir d'un avant-projet conduit par la Municipalité de Grandson depuis le début des années 1970 (Municipalité de Grandson, 23 août 2012). Il n'est donc pas nouveau, mais est l'œuvre d'une volonté engagée il y a déjà plus de 40 ans. Toutefois, il faut attendre 1996 pour que le premier plan de quartier soit soumis à l'enquête publique et mis à l'examen préalable des services cantonaux (Canton de Vaud, 2012). Une année plus tard, le premier préavis municipal est accepté, mettant en concours le projet de la Place du Château.

Le mandat d'étude pour l'aménagement de l'espace public de la Place du Château débutera en 1998 et c'est le bureau d'architecture Thibaud-Zingg à Yverdon-les-Bains qui recevra le 1^{er} prix. Le bureau est accompagné des mandataires spécialisés suivants : CERT-Aragao ingénieurs conseils EPFL – SIA à Lausanne, Jaquier Pointet SA ingénieurs EPFL – SIA géomètres officiels à Yverdon-les-Bains, ainsi que Richardet et Associés SA ingénieurs civils EPFL – SIA – USIC à Yverdon-les-Bains. En 2000, un examen préalable complémentaire est proposé au Conseil communal pour un nouveau plan de quartier. Du 29 août au 28 septembre 2000, le projet est mis à l'enquête publique, mais la procédure d'approbation est suspendue cette année par la commune (ibid.). Le projet recommence les allers-retours entre l'investisseur intéressé, le groupe Losinger-Marazzi SA à Lausanne, la Municipalité et les services de l'Etat.

Une série d'obstacles, dont le classement architectural de l'église libre et de l'ancien local des pompes prolonge une nouvelle fois le traitement du dossier. Peu après, est effectuée une

modification de la valeur du recensement architectural de 5 à 3 de l'entrepôt communal⁶ et de la Chapelle de l'Eglise libre (Municipalité de Grandson, 31 mars 2010). La section Monument et sites, les bureaux Thibaud-Zingg et Fischer & Montavon⁷, ainsi qu'une délégation de la Municipalité font finalement évoluer le projet en rendant possible la démolition des bâtiments mentionnés. Le projet finit par être accepté, mais les diverses priorités et le changement de municipalité en 2006 retardent encore l'avancée du Plan de quartier. La reprise de l'étude en 2008 demande des mises à jour et le projet subit quelques modifications (Canton de Vaud, 2012). Il faudra attendre juillet 2010 pour que le projet soit soumis à l'examen préalable du canton. Suite à cela, il subira des modifications et, une année plus tard, il est à nouveau soumis à l'approbation du canton. En mars 2012, le projet définitif est mis à l'enquête publique et est accepté le 6 septembre de la même année. Selon Antonio Vialatte, délégué en urbanisme de la Municipalité, le Plan de quartier de la Place du Château a fini par être accepté par le canton et mis en vigueur le 18 janvier 2013 (Municipalité de Grandson, 7 mars 2013b). Selon le procès-verbal de la Municipalité de Grandson, la poursuite du projet est en cours avec le bureau Losinger pour trouver des investisseurs privés pour le financement du parking souterrain. Il est nécessaire de préciser que les coûts liés à sa construction pourront être en partie amortis par l'instauration d'un parking payant.

L'information, la concertation et la participation au projet ont été orchestrées entre le Service du développement territorial (SDT), le Service Immeubles, Patrimoine et Logistique, Section Monuments et Sites (SIPAL-MS), la Commune de Grandson et les mandataires qui ont décidé de limiter le Plan de quartier de la Place du Château à l'espace public de la place et au pied du coteau situé sur le front nord. Le projet propose de remplacer la zone intermédiaire⁸ par la zone à bâtir. Cette nouvelle affectation correspond à une zone de centre de localité avec affectation mixte comprenant habitations et activités peu dérangementes (Thibaud-Zingg, 2012). La nécessité de légaliser cette nouvelle zone est justifiée dans la mesure où ce secteur est situé à l'intérieur de la zone à bâtir et qu'il est stratégique pour le village de Grandson : il sera par conséquent nécessaire à la construction pour les quinze prochaines années.

Les processus de décastration et de désaffectation vont s'appliquer pour ce projet: cela consiste à transférer des surfaces de propriétés privées de la commune au domaine public communal et d'autre part, il s'agit d'un transfert des surfaces des domaines publics communaux aux domaines privés de la commune (ibid.). Selon le Plan de quartier réalisé par le bureau Thibaud-Zingg, des servitudes et conventions seront également mises en œuvre afin de régler les questions de passages piétons (2012). Les servitudes règlent les questions de voisinage et de droit de passage. Il s'agit d'une forme de limitation de droit privé dans le domaine de la propriété foncière. Le principe est de pouvoir créer une obligation ou une interdiction sur un bien-fonds

⁶ Il s'agit de la petite déchetterie

⁷ Mandataire du PDCom

⁸ Zone inconstructible, constitue une réserve de développement pour le futur. Certaines communes disposent aujourd'hui de zones à bâtir surdimensionnées, tandis que des zones intermédiaires ont été prévues (Muggli, Fuchs et Vallotton, 2005).

servant au profit d'un bien-fonds dominant (Ruegg, 2010). En effet, il est possible de créer des servitudes de toutes sortes dès lors que les propriétaires fonciers sont d'accord : par exemple un propriétaire peut acheter une servitude de non constructibilité en indemnisant son voisin pour qu'il renonce de construire une maison de trois étages afin que la vue qui s'en dégage soit préservée. Les propriétaires de fonds qui subissent une servitude de passage peuvent réclamer une indemnité qui viendrait compenser les inconvénients occasionnés, tels que la dépréciation du terrain, les dommages matériels et bien d'autres nuisances. Toutefois, le montant de cette indemnisation peut parfois être source de conflits, c'est pourquoi sans accord à l'amiable le cas peut aller jusque devant un juge (ibid.).

4.1.3 Synthèse

L'idée principale est de garder le vide au milieu de la place pour pouvoir organiser des manifestations. Le Projet d'AggloY met en évidence trois objectifs résumant l'enjeu de cette réalisation, à savoir « *contenir l'étalement urbain, offrir une grande valeur d'image et une bonne qualité de vie en exploitant le thème de l'eau et de la nature et favoriser les transports publics et la mobilité douce et maîtriser le trafic individuel motorisé* » (Thibaud-Zingg, 2012 : 15). La Municipalité souhaite effectuer un report modal de la voiture aux transports publics. Toutefois, le bureau d'ingénieurs et d'urbanisme enregistre une augmentation de la part du trafic automobile. Ces deux dernières affirmations sont en contrariétés, ceci suscite donc des interrogations quant aux enjeux de ce nouveau centre historique. En effet, l'augmentation du nombre de véhicule contraste avec la volonté de réduire le trafic de transit. Le but est tout de même de faire diminuer la vitesse du trafic, d'augmenter la fréquence des transports publics et de favoriser l'usage du vélo. Par ailleurs, la Municipalité est « *certaine que cette ultime version du plan de quartier est garante d'une revitalisation du cœur de la cité et qu'elle est susceptible d'apporter un espace de qualité* » (Municipalité de Grandson, 23 août 2012 : 3).

5. Principales dynamiques du territoire

Cette section présente les différentes thématiques du territoire caractérisant ainsi la situation actuelle de la commune. Les données statistiques sont regroupées selon les thèmes suivants : la démographie, la structure du parc de logement, les emplois, la mobilité, les équipements publics ainsi que les potentialités de développement. Ces domaines sont présentés de façon à positionner la centralité régionale de la commune parmi les centres du Nord vaudois.

5.1.1 Démographie

La thématique de la démographie permet de mesurer l'attractivité du canton, de la région et de la commune de Grandson. Dans un premier temps, il s'agit de présenter les données et informations à une échelle plus large afin de mettre en évidence le contexte dans lequel Grandson s'est développé.

Partie pratique

La courbe suivante a été réalisée en calculant le taux de croissance annuel moyen (TCAM) de l'évolution démographique du Nord vaudois et du canton pour la période de 1950 à 2012. Le TCAM a pu être calculé sur la base des données de Statistique Vaud (2013). En trait tillé y figure la courbe de tendance, en bleu représente l'évolution démographique du canton avec son échelle sur la droite et en vert-rouge correspond celle du Nord vaudois.

L'attractivité du canton de Vaud se traduit par une augmentation démographique estimée entre 160'000 et 190'000 pour la période de 2010 à 2030 (Etat de Vaud, 2012). La totalité de la population du canton attendra donc 874'000 habitants en 2030, soit une croissance annuelle moyenne de 0.9% (Statistique Vaud, 2010).

Les données suivantes présentent l'évolution démographique sur une période de 62 ans pour le canton et le Nord vaudois. L'échelle adaptée pour les deux niveaux géographiques se trouve sur chaque côté du graphique. Au cours d'une période de 62 ans, la population du Nord vaudois a, de manière générale, suivi une croissance tendancielle. Toutefois, quelques fluctuations sont visibles, notamment en 1970 et en 2002. La première marque une baisse importante de la population qui ne tarde pas à augmenter puisqu'en 1980 l'évolution démographique affiche à nouveau une croissance. La seconde fluctuation affiche une hausse en 2002 jusque-là jamais égalée. Par rapport au canton, la région du Nord vaudois emprunte de manière générale la même progression avec une plus forte croissance dès 2005.

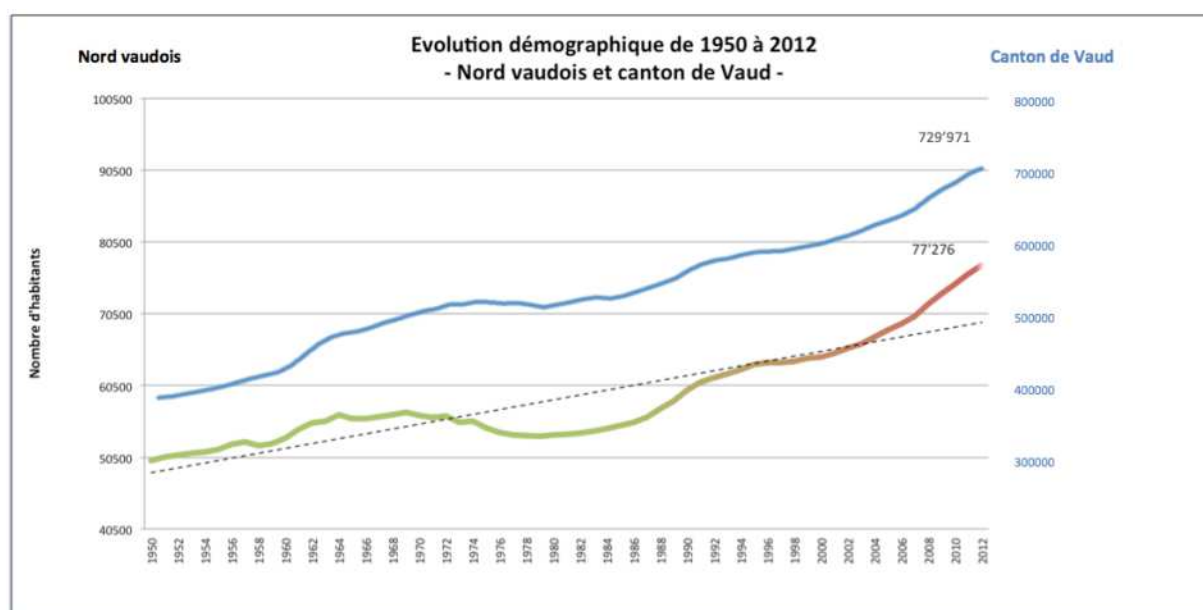


Figure 5.1 : Taux de croissance annuel moyen calculés sur 62 pour la région du Nord vaudois et le canton de Vaud. Données sources : Statistique Vaud.

Partie pratique

Il est possible de calculer le rapport de la population régionale par rapport au canton de 1950 à 2012. La part de la population du Nord vaudois constitue un 1/10 de la population vaudoise.

	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2012	TCAM
Canton	379'589	429'264	511'966	521'658	574'661	615'978	708'177	729'971	1.06%
Nord vaudois	50'054	53'204	56'332	53'656	59'880	64'485	74'650	77'276	0.70%
Rapport NV/VD	10.59%								

Figure 5.2 : tableau du nombre d'habitants pour le canton et la région du Nord vaudois de 1950 à 2012.
Données sources : Statistique Vaud

Afin de rendre l'information plus lisible, il est utile de présenter une cartographie de l'évolution démographique de la région sur les 10 dernières années. La carte suivante représente le territoire du Nord vaudois avec ses 72 communes. Le lac de Neuchâtel sert d'élément structurant et l'échelle a été effectuée selon les seuils naturels. Ceci signifie que la mise en classe actuelle traduit les écarts de valeurs les plus importants. De plus, les centralités cantonales, régionales et locales sont identifiées par une étoile de différentes tailles.

La carte montre des zones en rouge qui correspondent aux taux de croissance annuels moyens les plus importants et en bleu les TCAM les plus bas. Bien que la croissance démographique se localise surtout dans un axe nord-est à sud-ouest, la répartition reste passablement hétérogène. Quant aux valeurs les plus élevées, elles se localisent surtout sur les communes situées sur la Plaine de l'Orbe et autour du lac de Neuchâtel.

Champagne, Grandevent et Villars-Epeney avec des taux supérieurs à 3%. La plaine de l'Orbe et quelques zones à proximité du lac se distinguent par des niveaux de croissance annuelle moyens relativement importants. En revanche, un nombre important de communes à faible croissance se situe sur le Jura et en direction de la Broye.

Quant aux niveaux de décroissance les plus bas, ils se positionnent à Bioley-Magnoux, Premier et Novalles avec une valeur de -1% de croissance. Les zones avec décroissance figurent sur la carte de manière disparate, avec une prédominance au sud-est, à l'ouest et au nord-est de la région. Concernant les communes à faible croissance ou ayant une croissance nulle, elles sont éloignées du centre cantonal se trouvant ainsi sur la limite administrative de la région du Nord vaudois.

Il est possible d'observer une certaine attractivité des zones proches du lac et en direction de Lausanne. En revanche, celle-ci est moins perceptible sur le Jura dans les communes situées en montagne.

Cette carte permet de situer la commune de Grandson dans son contexte régional et de la situer par rapport aux autres zones centrales. Sur les 72 communes, elle se situe au 26^{ème} rang ce qui lui confère une place moyenne au sein du classement nord vaudois. Bien qu'elle affiche un taux de 1.52 % de 2002 à 2012, ceci reste inférieur à sa voisine d'en face, Yvonand.

Partie pratique

Evolution démographique sur 10 ans

Taux de croissance annuel moyen de la population de 2002 à 2012

Communes du Nord vaudois

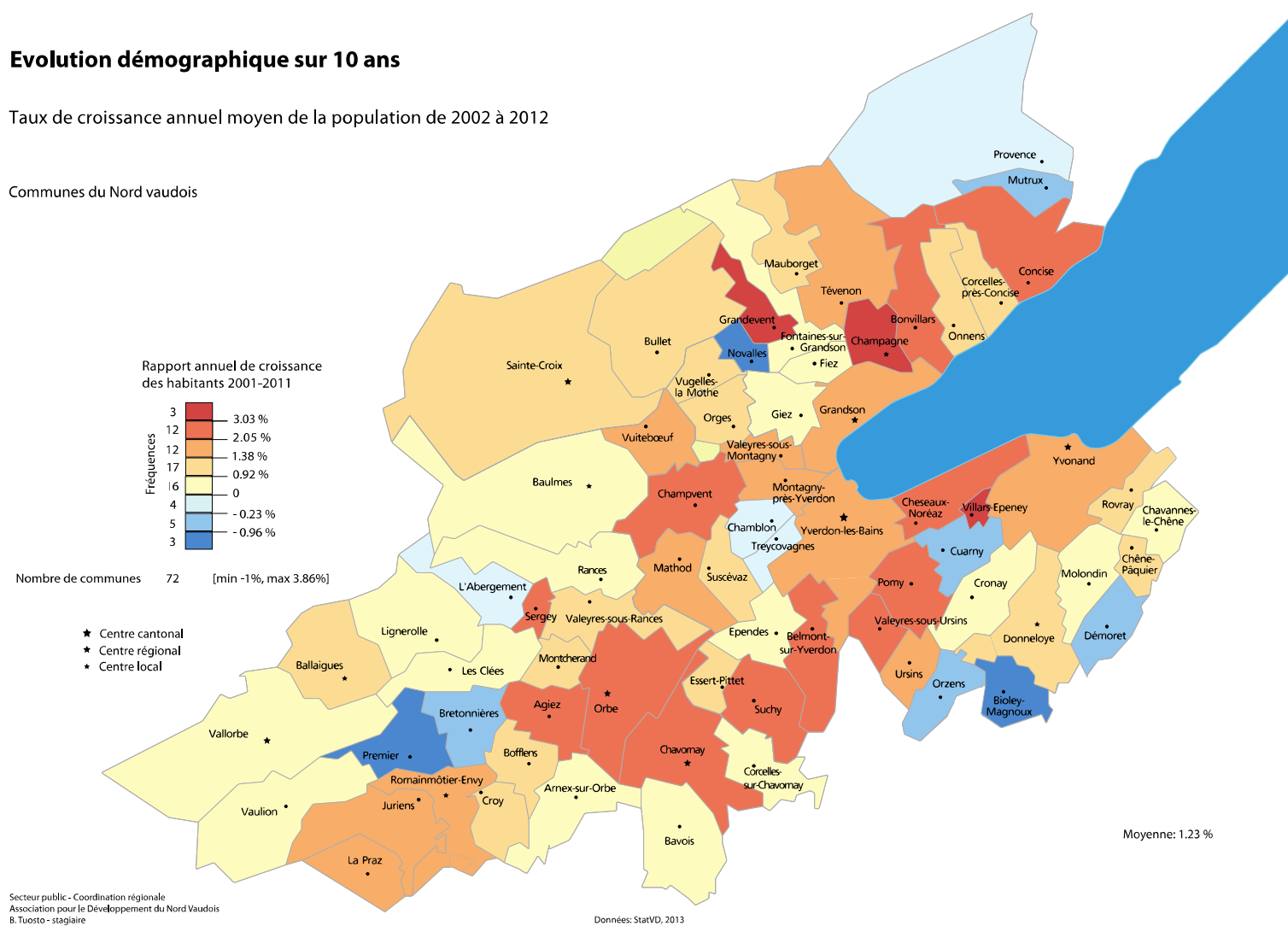


Figure 5.3 : Cartographie de la croissance annuelle moyenne de la population du Nord vaudois. Données sources : Statistique Vaud

Parallèlement à ces résultats, il est utile de mettre en évidence la localisation de cette augmentation démographique. De 1985 à 2005, l'accroissement de la population dans les centres cantonaux a été inférieur à celui des centres régionaux qui ont connu un taux de croissance supérieur au canton, soit de +32% (Service du développement territorial, 2006).

Le graphique ci-dessous présente l'évolution démographique des différents centres du Nord vaudois. Les données ont été calculées sur une durée de 62 ans également et les couleurs correspondent aux divers types de centralités. La majorité des centralités régionales, telles que Chavornay, Yvonand, Champagne, Orbe et la centralité cantonale d'Yverdon sont considérées comme étant attractives pour les nouveaux arrivants, puisqu'elles affichent des taux supérieurs à 1% de croissance annuelle moyenne. En revanche, Grandson n'atteint pas tout à fait 1% et se situe parmi les derniers centres régionaux, juste avant Vallorbe et Sainte-Croix.

Le graphique suivant présente l'évolution démographique selon les diverses centralités avec un code de couleur qui est conservé tout au long de cette étude. En violet se sont les centralités cantonales, en orange se caractérisent les centralités régionales et en bleu se présentent les centralités locales.

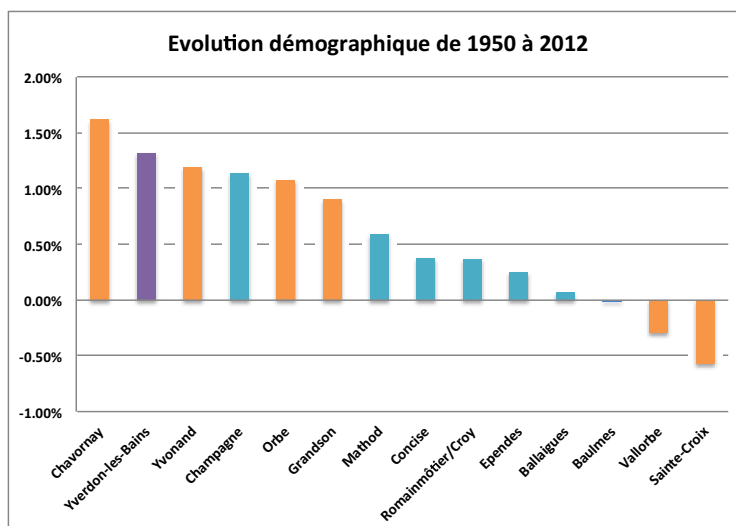


Figure 5.4 : les TCAM calculés pour les centralités du Nord vaudois sur 62 ans. Données sources : Statistique Vaud

Les données statistiques précédentes montrent que la croissance démographique du Nord vaudois augmentait de manière considérable, surtout à partir de 2002. Dès lors, il est intéressant d'exposer l'évolution de la population de 2002 à 2012. La commune qui affiche le taux le plus élevé est Champagne avec presque 4% de croissance annuelle moyenne. Aucune centralité ne présente des niveaux négatifs, mais les communes d'importance régionale de Sainte-Croix et de Vallorbe, ainsi que d'importance locale de Baulmes et d'Ependes peinent à attirer de nouveaux arrivants. Quant à Grandson, bien qu'elle affiche 1.5% de croissance depuis 2002, dans le classement des centralités régionales, elle se situe toujours en troisième position depuis la fin. De plus, même si sa valeur est supérieure à celle calculée sur 62 ans, elle a perdu deux rangs. Ceci signifie que son niveau de croissance est inférieur à celui des autres centralités, communes d'importance locales y comprise.

Partie pratique

Ainsi, Orbe (8%), Sainte-Croix (6%) et, en large partie, Yverdon-les-Bains (83%) détiennent les parts démographiques les plus importantes. En revanche, la commune de Champagne contient les 4% de la population du Nord vaudois, tout comme les centralités régionales de Chavornay et de Vallorbe. Ainsi, seules les communes d'Yverdon-les-Bains et d'Orbe comptent plus de 5'000 habitants. Ste-Croix, Grandson, Yvonand, Vallorbe et Chavornay sont des communes de moyenne importance en termes d'habitants (entre 2'000 et 5'000 habitants), les centres restant comptent moins de 2'000 habitants.

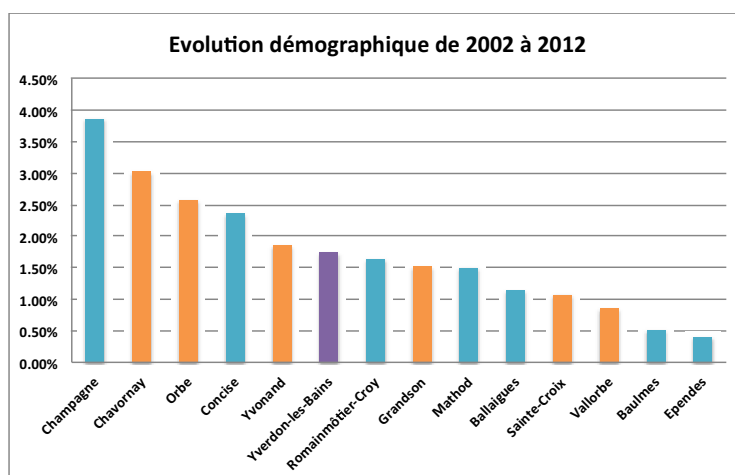


Figure 5.5 : les TCAM calculés pour les centralités du Nord vaudois sur 10 ans. Données sources : Statistique Vaud

Par l'observation du graphique suivant sur la commune de Grandson, il est possible de constater une baisse de la population en 1970. Néanmoins, cette diminution n'a pas duré puisque dès 1980, la courbe a suivi progressivement la tendance. Depuis l'an 2000, la population affiche une augmentation importante et dépasse légèrement la courbe tendancielle. Toutefois, à partir de 2010 la croissance démographique se caractérise par une vitesse d'accroissement plus basse qu'en 2000. Actuellement, la commune atteint plus de 3'000 habitants, dont 36% de la population se situe aux Tuileries.

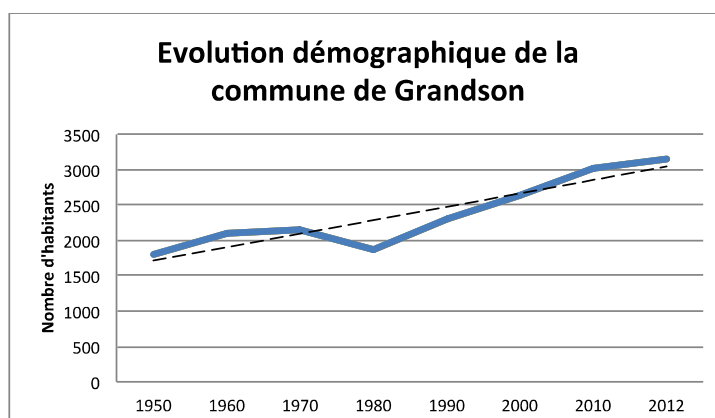


Figure 5.6 : Graphique du nombre d'habitants de Grandson de 1950 à 2012. Données sources : Greffe municipal.

Une fois que l'évolution démographique a été explicitée, il est utile de se rendre compte de l'emplacement des populations par rapport à la surface totale de chaque commune. La densité de population est à mettre en évidence au niveau régional et communal. La densité de population pour le Nord vaudois permet de démontrer que les villes d'Yverdon, de Grandson et d'Orbe affichent un nombre d'habitants au km² le plus élevé, suivies de près par les centres régionaux et les communes faisant partie du périmètre AggloY qui sont Chamblon, Cheseaux-Noréaz, Montagny, Pomy, Treycovagnes et Valeyres-sous-Montagny. En revanche, la densité de population est faible pour les communes qui présentent une croissance démographique faible, exception faite de Concise. Cette dernière se caractérise par un taux de croissance annuel moyen de 2.36%, ce qui est supérieur à la commune de Grandson. En revanche, la surface de Concise étant plus importante et les habitants moins nombreux, elle figure parmi les centralités avec une densité de population faible. Concernant l'ensemble de la région du Nord vaudois, les territoires situés le long du Pied du Jura jusqu'au nord-est du district de Grandson, ainsi que quelques zones situées à la frontière du district de la Broye se caractérisent par une densité de population relativement faible.

Afin de se rendre compte de la situation des centralités, il est utile d'en dresser un graphique. Les communes centrales d'Yverdon-les-Bains, Orbe, Grandson, Chavornay, Champagne et Yvonand se trouvent dans la tranche des fortes densités. Les trois communes suivantes se caractérisent par une moyenne densité. En dernier lieu, se trouvent les centralités locales avec de très faibles densités d'habitants, soit moins de 100 hab./km².

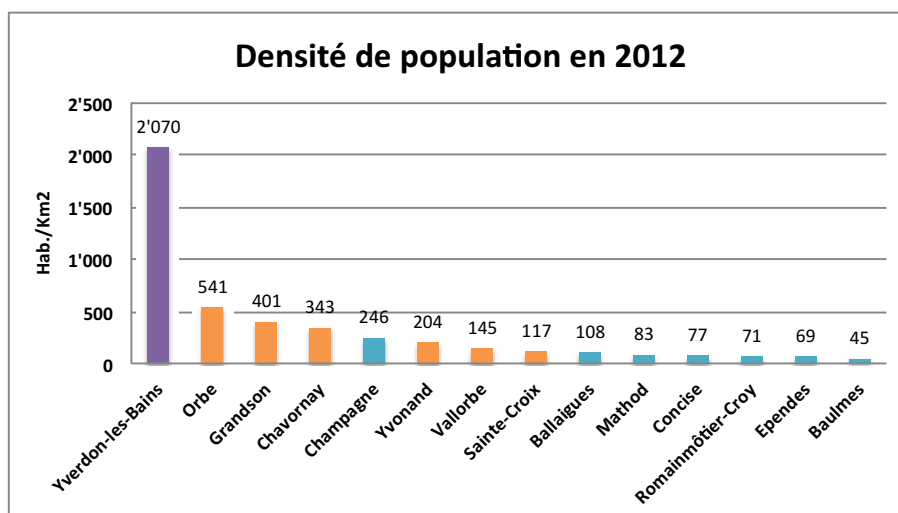


Figure 5.7 : nombre d'habitants au Km² en 2012. Données sources : Statistique Vaud.

En définitive, la croissance démographique caractérisant certaines communes périphériques peut poser problème sur le long terme. En effet, l'accroissement du nombre d'arrivants exige une quantité de sol en zones à bâtir qui puisse répondre à la demande. En lien avec la mesure A11 « *Légalisation des zones à bâtir* » régissant les plans directeurs communaux, une commune définit sa croissance démographique en fonction de sa vision du développement pour les 15

prochaines années (Etat de Vaud, 2012 : 48). Le PDCn quant à lui, prescrit une politique de localisation de ce développement :

- dans les centres, il s'agit de créer de nouvelles zones à bâtir et de favoriser la densification afin d'utiliser au maximum les capacités d'accueil des lieux, tout en tenant compte du patrimoine, de l'environnement et de cadre de vie ;
- hors des centres, cette légalisation doit être maîtrisée à raison de 15% de croissance annuel moyen en 15 ans, de 2008 à 2023 (Dapples et al., 2011).

En effet, hors des centres, la croissance démographique en 15 ans ne doit pas dépasser le rythme cantonal qui a précédé le PDCn, ce qui revient à dire que le rythme moyen de la croissance annuelle devrait être de 1% jusqu'en 2023. Après avoir calculé le TCAM de 2008 à 2012, la moitié des communes du Nord vaudois ont déjà atteint 1% de croissance annuelle moyen. Parmi les zones centrales qui n'ont pas encore atteint le seuil des 1% se trouvent les trois centralités locales de Method, Baulmes et Ependes, ainsi que le centre régional de Vallorbe. La majeure partie des centralités a également dépassé ce seuil, puisque Champagne se caractérise par un TCAM de 6%, juste derrière Cheseaux-Noréaz avec ses 7% de croissance annuelle en 4 ans. Toutefois, une grande part des communes périphériques affiche des taux de croissance annuel moyen supérieur à 1%.

Le graphique suivant complète les informations concernant la population. Il s'agit de la structure démographique par tranches d'âge de 2000 à 2030. De manière générale, il est possible de constater une présence forte de personnes entre 30 et 59 ans. Toutes les tranches d'âge affichent une croissance, exception faite des jeunes de 15 à 29 ans qui semble se stabiliser, voir diminuer. Ceci pourrait donc pronostiquer un phénomène de vieillissement de la population pour la région du Nord vaudois.

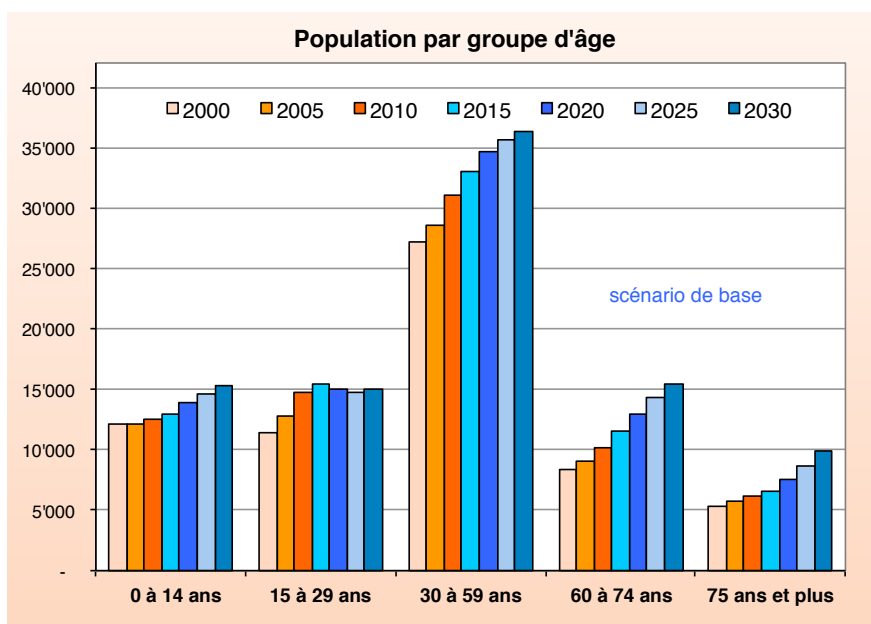


Figure 5.8 : Graphique illustrant l'évolution des cinq tranches d'âges pour la région du Nord vaudois de 2000 à 2030 effectué par le canton de Vaud (Statistique Vaud, 2010).

5.1.2 Interprétations des résultats

L'année 2002 se caractérise par une hausse démographique importante pour la région. Les raisons de cette attractivité peuvent provenir de l'augmentation de l'immigration étrangère, ainsi que d'une perte d'engouement pour l'agglomération lausannoise. En effet, cette dernière est touchée en 2002 par un taux de vacance de 0.29%, contre 0.84% pour la région du Nord vaudois (Statistique Vaud, 2012a). En effet, le manque de logements et la hausse des loyers peut entraîner une migration des habitants vers des régions moins chères. La région du Nord vaudois, qui est beaucoup moins prisée par les personnes aisées qu'à Lausanne, reste plus accessible pour les familles et les personnes vulnérables, telles que les étrangers, les personnes âgées ou les étudiants. Cette dernière classe peut à plusieurs reprises ne pas pouvoir se loger dans un centre urbain, par faute de moyens financiers et de disponibilités des logements dédiés aux étudiants. En effet, il arrive souvent qu'ils doivent se loger en périphérie des centres cantonaux qui affichent des loyers moins chers. En effet, les centres urbains ont l'avantage d'offrir de la proximité en termes de commerces, de lieux de formation et de moyens de déplacements.

Concernant la cartographie du taux de croissance annuelle moyen de 2002 à 2012, les valeurs les plus importantes touchent des communes relativement isolées et rurales. La commune de Champagne se positionne en première place, devançant toutes les communes nord vaudoises y compris les centralités de taille supérieure. Ceci s'explique par une situation géographique stratégique, puisqu'elle est à moins de 5 minutes d'une jonction autoroutière réalisée en 2004, à moins de 10 minutes d'un centre cantonal et disposent de deux grandes entreprises générant un certain dynamisme économique. De plus, caractérisée d'un profil territorial rural, elle offre un cadre de vie de qualité à ses habitants.

En revanche, les communes de Grandevent et Villars-Epeney qui ne présentent pas d'atouts particuliers ont vu leur nombre d'habitants doublé en l'espace de 10 ans. Cette hausse est à relativiser, puisqu'en 2002 elles se composaient d'une quantité de population très faible, à savoir 155 habitants pour la première et 57 habitants pour la seconde. En 2012, l'effectif a presque doublé sans pour autant présenter une quantité de population très importante. Ceci a inévitablement hissé les deux zones aux premiers rangs.

La commune de Grandson se situe en milieu de classement des centralités de la région avec un taux de croissance annuel moyen qui n'est pas aussi élevé que pour sa voisine Champagne, mais tout de même supérieur à la moyenne du Nord vaudois. Sa proximité avec la sortie et entrée d'autoroute ainsi que sa situation au bord du lac lui confère également des privilèges qui favorisent son attractivité. Les communes affichant une croissance faible sont celles situées loin du rayonnement économique que génère le centre cantonal. Sur le graphique des centralités de 2002 à 2012, les centres locaux de Baulmes et d'Ependes sont en fin de liste. Si Baulmes n'attire pas forcément de nouveaux arrivants, ce n'est pas par manque d'équipements publics. En revanche, la situation d'Ependes est telle qu'aucun commerce de proximité n'existe. Le dividende commun de ces deux localités se trouve dans la desserte en transports publics. En effet, toutes deux sont desservies à raison d'un train par heure. Ceci peut certainement expliquer leur manque d'attractivités.

Partie pratique

L'augmentation démographique de ces 20 dernières années s'est principalement localisée dans les centres de petites ou moyennes tailles au détriment des grands centres urbains, tels que Genève ou Lausanne. Ceci provient du fait que les zones régionales ou périphériques rassemblent les avantages des grandes centralités urbaines ainsi que des localités isolées. En effet, la présence de services urbains divers, comme des infrastructures de transport, des commerces et des espaces verts. Les centres régionaux se caractérisent par une bonne desserte en transport public, des équipements publics variés et une qualité paysagère notable. En revanche, les centres cantonaux sont généralement très urbanisés et exposés à de multiples nuisances générées par le trafic automobile et l'afflux massif d'individus. Ceci pourrait porter préjudice à l'attractivité des centres et inciter les habitants à vivre dans des lieux en périphérie.

Depuis 1950, les centralités de Chavornay, d'Yverdon-les-Bains, d'Yvonand, de Champagne et de Grandson voient leur nombre d'habitants croître en moyenne de 1% par an. Les trois premières communes se caractérisent par un arrêt CFF avec des fréquences performantes. Yvonand ne dispose pas forcément d'un niveau de desserte aussi élevé que les deux centres cités, mais située en bord de lac et comprenant de multiples équipements publics, elle a su développer son attrait. Quant à Orbe, Champagne et Grandson, même si ces localités ne présentent pas de liaisons ferroviaires directes avec Lausanne, elles bénéficient d'une bonne offre de transports publics, d'équipements de loisirs variés et de quelques commerces de base. Les centres locaux suivants présentent une évolution démographique plus faible étant donné leur distance avec un centre de services importants, tel qu'Yverdon.

Concernant les deux communes d'importance régionales Sainte-Croix et Vallorbe, en l'espace de 62 ans le nombre d'habitants a chuté suite à une multitude de facteurs. Le recul des activités de l'horlogerie et de l'industrie qui occupaient le marché du travail durant les années 70-80 a poussé de nombreux habitants à quitter le Jura et la Vallée pour la Plaine offrant d'autres emplois. De plus, leur situation géographique rend leur accessibilité moins aisée en raison de la distance et des aléas climatiques hivernaux.

Ainsi, la thématique démographique met en évidence le fait que la commune de Grandson reste attractive pour de nouveaux arrivants, mais que contrairement à sa voisine Champagne, elle ne présente pas des taux de croissance très élevés. Cela s'explique par une politique volontariste de développement qui se traduit par la création de nouveaux quartiers d'habitation et la réhabilitation des grands volumes offerts par les anciens ruraux. Concernant l'évolution démographique et la densité de population, Grandson se trouve généralement au milieu du classement des centres du Nord vaudois.

5.1.3 Logements

Les futures habitations projetées par le Plan directeur cantonal de 2007 n'arriveront sur le marché qu'à partir de 2018 (Schmidt et Yenny, 2011). Ceci s'explique par un décalage entre les réserves théoriques et les réserves immédiatement disponibles. En effet, la thésaurisation⁹ concerne une part importante des terrains en zone à bâtir, ce qui rend la réserve réelle incapable de répondre à la demande en logements. Cette situation nuit à la qualité de vie, puisque le taux de vacance du canton est de 0.6% alors qu'il devrait être de 1.5% ce qui n'est plus le cas depuis 1999 (Statistique Vaud, 2013). Les modifications de la Loi sur l'aménagement du territoire récemment acceptées en votation (mars 2013) visent également à encourager les cantons à lutter contre le phénomène de la thésaurisation.

La quantité de sol destinée à la construction ne suit plus la demande et la pénurie en habitation est un problème majeur. En effet, entre 1990 et 2003, la production de logements se situe entre 2'100 et 2'400 nouvelles habitations par an (Etat de Vaud, 2012). Or, selon les perspectives démographiques, il faudrait construire 3'500 à 4'000 nouveaux logements par année pour répondre à ce besoin. Le déficit est donc d'environ 1'500 logements par an (ibid.). Partant de la stratégie de renforcer les centres urbains, il est possible de mettre en évidence quelques paradoxes. Certes, il est tentant d'aller s'installer dans les centres plus petits que les métropoles, mais cet attrait induit une dispersion du tissu urbain. De plus, malgré les mesures engagées par les autorités publiques pour centraliser les habitants, la pénurie de logement les en dissuade aussitôt. Il en résulte un tissu urbain discontinu et lâche qui engendre des coûts exorbitants, des distorsions sociales et des dégradations environnementales qui affectent sur le long terme l'attrait du lieu choisi.

Parallèlement à l'écart se creusant entre la demande et l'offre en logements, l'évolution de la structure des ménages n'arrangent pas la situation. Les districts du Jura-Nord vaudois et de Payerne présentent une évolution des taux de croissance de logements les plus élevés du canton. Les centres urbains se doivent de capter les habitants en répondant à la demande de logements, c'est la raison pour laquelle les politiques de logement et d'habitat sont une priorité. En effet, nombreux sont les Vaudois qui ne trouvent pas d'habitations dans les villes.

Selon les données du canton, il est possible de constater que la moitié du territoire du Nord vaudois se compose de maisons à plusieurs logements, idem pour le canton. Néanmoins, la part des maisons individuelles est supérieure à 20% et dépasse la valeur cantonale. Afin d'effectuer une analyse plus fine du territoire, il est utile de comparer les différents graphiques effectués pour toutes les centralités du Nord vaudois¹⁰.

⁹ Un terrain en zone à bâtir est dit thésaurisé lorsqu'il est conservé sans intention d'exploiter de potentiel constructible (Schmidt et Yenny, 2011 : 24).

¹⁰ Annexe 4 : Graphique sur la structure du parc de logement selon le type d'habitation pour chaque centralité en 2011.

Partie pratique

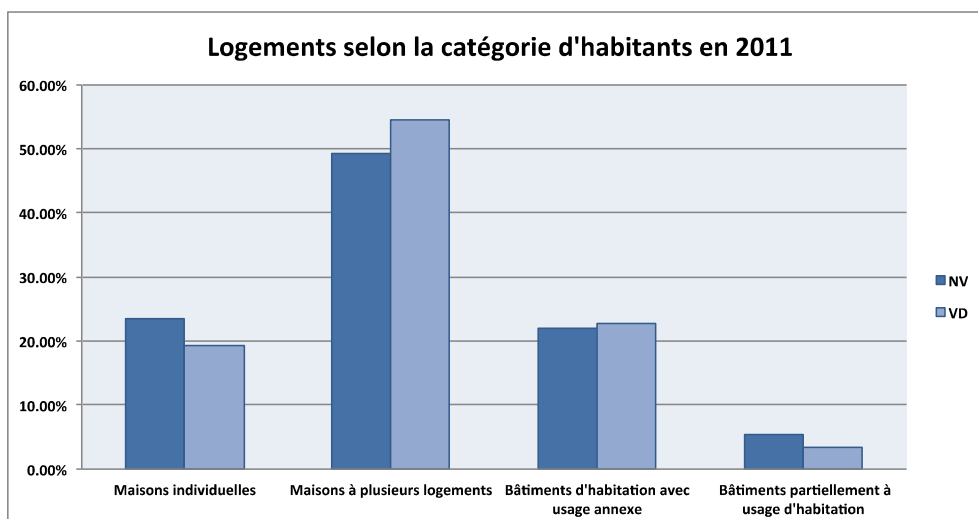


Figure 5.9 : La moyenne des différents types de logements du Nord vaudois figurent en bleu foncé et la moyenne du canton de Vaud en bleu clair pour l'année 2011. Données sources : Statistique Vaud.

Le graphique de la part des maisons individuelles résume les graphiques en annexe réalisés pour chaque centralité. En 2011, il est possible de constater que la plupart des centralités locales affichent des valeurs supérieures à la majorité des centres régionaux, sans pour autant représenter plus de la moitié du parc de logement. En revanche, Yvonand avec plus de 40% de logements en villas, suivie par Grandson se trouvent parmi les données les plus élevées.

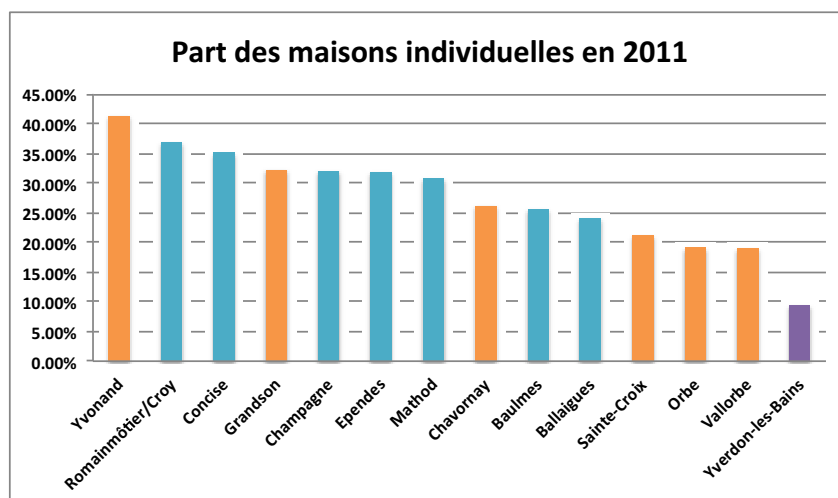


Figure 5.10 : Graphique illustrant la part des maisons individuelles de chaque centralité en 2011. Données sources : Statistique Vaud.

5.1.4 Interprétations des résultats

Afin de répondre à la demande en termes de logements et de limiter l'étalement urbain, la réhabilitation urbaine de quartiers au sein d'une ville est une alternative que la LAT préconise. Ce processus lutte contre la dispersion du cadre bâti en revalorisant l'existant et en participant au renforcement des centralités.

En 2011, la part des maisons individuelles dans le Nord vaudois apparaît plus importante que celle du canton. Ceci peut s'expliquer par une urbanisation moins oppressante n'incitant pas à la

construction de logements sur plusieurs étages. Les surfaces sont plus vastes et les usages au niveau du sol moins conflictuels. La densification n'est donc pas appliquée de façon systématique.

Le graphique résumant la part des maisons individuelles pour les centres du Nord vaudois montre que les centres locaux sont les plus enclins à disposer de ce type d'habitations. Ceci résulte du fait qu'ils disposent de surfaces plus importantes pour l'implantation de maisons individuelles qu'en ville. Toutefois, les centralités d'Yvonand et de Grandson se composant au minimum de 30% d'habitations en maison individuelle devançant le reste des centres régionaux. Ceci s'explique par une politique de densification moins contraignante qu'à Orbe par exemple (Gremion, 15 mai 2009). De plus, leur proximité avec le bord du lac a pu également favorisé l'implantation de l'habitat individuel, prenant comme modèle les nombreuses résidences secondaires bordant le lac (Fischer & Montavon et Antoniazza, 2007). De manière générale, il faut relever que ces communes ne disposent pas d'architectes ou d'urbanistes attirés. La vision générale et prospective est donnée à travers les Plans directeurs communaux.

5.1.5 Emplois

Le graphique ci-dessous illustre la part de chaque secteur d'emplois pour le Nord vaudois et pour le canton en 2008. Ceci démontre que la part des emplois dans le domaine tertiaire occupe une place importante pour la région et le canton avec plus de 60% du marché du travail. Quant aux secteurs primaire et secondaire, le NV dépasse la portion cantonale. La région affiche des taux pour les activités agricoles de 8%, soit le double du canton et de 27% pour les activités industrielles alors que la moyenne cantonale est de 19%. Les emplois sont concentrés autour des communes plus densément peuplées comme Yverdon-les-Bains et Orbe. Deux tiers des communes (47 sur 72) ont moins de 500 habitants et moins de 50 emplois.

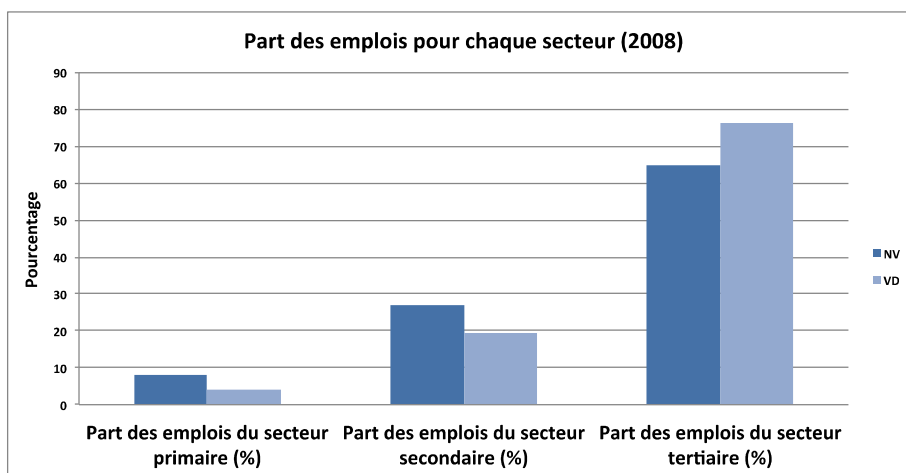


Figure 5.11 : Emplois dans chaque secteur pour 2008. Données sources : Statistique Vaud.

Promouvoir la vitalité économique, sociale et politique permet de stimuler la construction de services et d'infrastructures de qualité. Même si actuellement, le canton est attractif en termes d'offres d'emplois dans le domaine des services, ceci n'a pas toujours été le cas. En effet, en une

cinquantaînes d'années, il est passé du statut de territoire rural doté de villes moyennes à celui d'espace métropolitain (Etat de Vaud, 2012).

Les données statistiques suivantes présentent la surface de la production agricole de chaque district vaudois par rapport à la surface totale du canton pour l'année 2011. La production agricole comprend la zone agricole, la zone agricole protégée, la zone agricole spécialisée ¹¹, la zone viticole et la zone viticole protégée. Par cette illustration, il est possible de constater que le district le plus représentatif de la production agricole du canton est le Jura-Nord vaudois avec un taux de 27%. En revanche, la zone affichant une part de cette activité la moins importante est l'Ouest lausannois avec une valeur de 0.22% du territoire vaudois. Ces résultats démontrent la dimension encore bien marquée de l'agriculture dans le district du Jura-Nord vaudois.

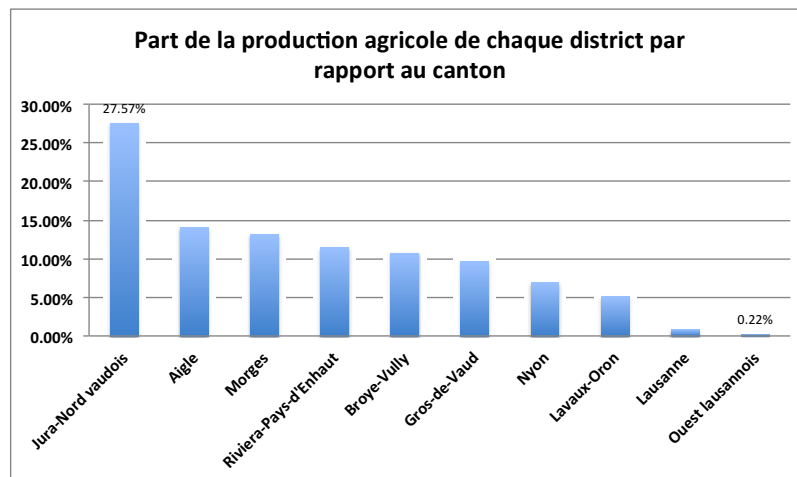


Figure 5.12: Activités agricoles pour chaque en 2011. Données sources : Statistique Vaud.

L'agriculture est au cœur des préoccupations des Suisses, notamment dans les zones rurales. Les activités primaires ne servent pas uniquement à produire de la nourriture pour les habitants des différentes régions, elles ont également la fonction d'entretenir le paysage et de maintenir l'occupation des zones décentralisées (Swissworld, 2013). En 2009, la taille moyenne des exploitations était de 21.5 ha, alors qu'en 1990 elle n'était que de 11.5 ha (ibid.). Selon les données publiées par cette même source, la tendance actuelle est à la disparition de certaines petites exploitations au profit des plus grandes infrastructures. De plus, la majorité des surfaces agricoles utiles en Suisse est dédiée aux pâturages servant de terrains pour alimenter le bétail (ibid.).

¹¹ La notion de « zone agricole spécialisée » définit, la possibilité de produire sans lien direct avec le travail de la terre, tels que les horticulteurs, les maraichers ou les éleveurs hors sol (Quincerot, 2003).

Afin d’approfondir les données sur les emplois, il est utile de s’intéresser à la répartition des différents secteurs en fonction des centralités du Nord vaudois. Les centres locaux tels qu’Ependes, Method, Concise, Baulmes et Românmôtier-Croy occupent sans grande surprise les premières positions du classement avec plus de 30% d’activités agricoles. Ce résultat correspond avec leur profil plus rural, en comparaison avec les centres régionaux. Ces dernières présentent une part des emplois dans le secteur primaire beaucoup moins importante. Seul le centre local de Ballaigues fait exception à la règle en raison d’un ratio d’emplois très élevé dans le secteur secondaire.

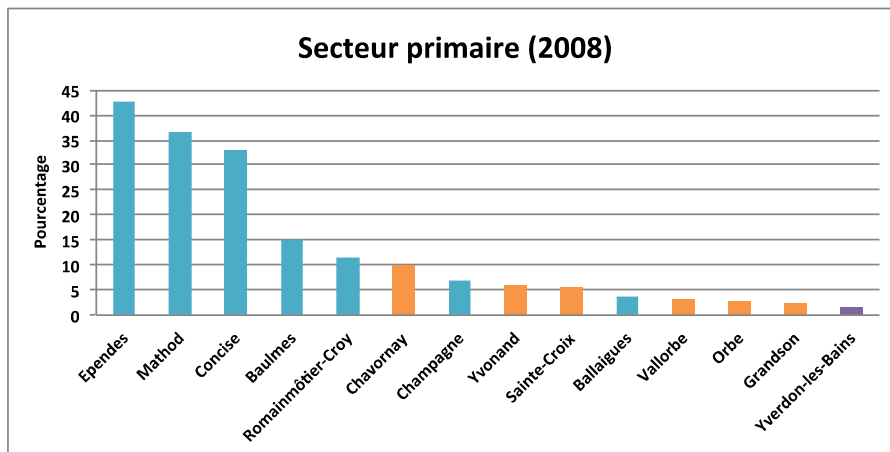


Figure 5.13 : Emplois du secteur primaire pour les centralités en 2008. Données sources : Statistique Vaud.

Les industries traditionnelles subissent peu à peu le même sort que les activités agricoles. La modernisation a transformé le secteur industriel de manière drastique en y rejetant progressivement les métiers d’artisans. En raison de l’ouverture des marchés, des emplois traditionnels sont en déclin. Les activités industrielles sont, pour la plupart, délocalisée pour des raisons de coûts. Les zones industrielles sont des endroits mal desservis en transports publics et qui n’apportent aucune qualité visuelle au territoire. De plus, par manque de main-d’œuvre et par l’implantation de nouvelles usines spécialisées sur le territoire suisse, il est fréquent de recourir à des employés venus d’autres pays. Ceci génère donc une augmentation du trafic individuel motorisé en provenance de la France le plus souvent et le problème de la congestion automobile rencontrée est accentué par un pendularisme croissant. Toutefois, il est possible d’observer que de nombreuses activités de type secondaire persistent dans diverses zones du Nord vaudois.

Il est possible de constater que la part des emplois du secteur secondaire se démarque des autres branches, par la présence de quelques valeurs extrêmes, notamment de Champagne, Ballaigues et Baulmes qui se situent au-dessus de la moyenne. Par la réalisation d’un graphique, il est possible de noter que Champagne occupe la 1^{ère} place en termes d’emplois dans le secteur secondaire avec 81% des emplois.

De par l’observation de terrain et les communications personnelles obtenues avec certains collaborateurs des entreprises situées sur les diverses régions, il est possible de mettre en évidence le champ d’influence que certaines activités génèrent. En effet, Champagne et

Ballaigues ont plus de 70% des emplois de la commune dans le domaine de la transformation des matières premières. Pour la première zone, la situation s'explique par la présence de deux entreprises qui sont les flûtes de chez « Cornu » et de « LN industries » rassemblant toutes deux une centaine d'employés. Ceci correspond approximativement au $\frac{3}{4}$ des emplois de toute la commune. Quant à la seconde, elle se caractérise par un taux de 71% d'emplois dans le secteur secondaire de la fabrication d'instruments pour dentistes grâce à la localisation de l'entreprise « Dentsply Maillefer » générant 1'400 employés. La commune de Baulmes qui est affectée par une série d'activités artisanales, d'entreprises de construction « Bollini » et de travaux spéciaux en résine « Moll » se voit également dans les premiers rangs du classement. Concernant les activités économiques et emplois de la région, la micro-technique est un domaine qui développe de nombreuses activités notamment au sein d'entreprises ou d'écoles, telles que le CPNV qui se localisent à la fois sur Yverdon et sur Sainte-Croix, ainsi de l'école d'ingénieur située dans le centre cantonal.

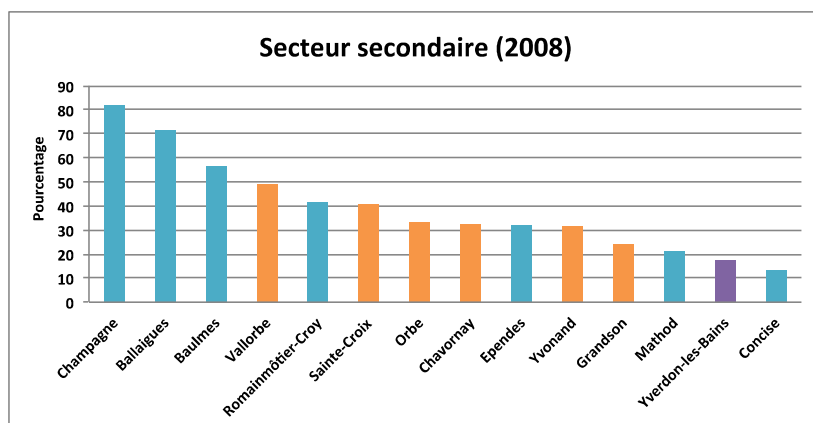


Figure 5.14 : Emplois du secteur secondaire pour les centralités en 2008. Données sources : Statistique Vaud

Concernant les données statistiques sur les emplois tertiaires, elles sont les plus importantes dans la ville centre de la région et dans les centralités régionales. Grandson se situe au deuxième rang, car elle dispose de deux collèges, de quelques petites écoles et d'autres petits commerces. Après l'observation du graphique présentant toutes les communes du NV, Chamblon, Cheseaux-Noréaz, Yverdon-les-Bains, Montagny-près-Yverdon et Grandson présentent des taux d'emplois dans le domaine des services les plus élevés. La présence d'hôpitaux et d'écoles obligatoires favorise grandement une portion importante de ces emplois.

Après la réalisation d'un graphique des données emplois du domaine tertiaire pour les 72 communes du Nord vaudois, il est possible de constater qu'Orbe occupe la 11^{ème} place avec un taux de 64%. Ceci s'explique pour la majorité par une portion importante de commerces, ainsi que par une centaine d'emplois au sein de l'entreprise « Nespresso » proposant quelques métiers dans le tertiaire. Chavornay se présente également comme une commune à dominante tertiaire avec un taux de 57%. Ceci résulte de la présence de nombreuses entreprises de logistiques de transports, notamment des entreprises de « Transbett », « Herhaus Manfred », « PESA-Port-Franc & Entrepôts de Lausanne-Chavornay ». Le site Y-Parc, Yverdon-les-Bains regroupe le plus vaste parc technologique de Suisse. Au carrefour des axes autoroutiers

principaux (Neuchâtel, Berne et Lausanne/Genève) et ferroviaires de Suisse, ce dernier représente un site stratégique de localisation d'entreprises. Le domaine de l'industrie de précision (mécanique) se compose du plus grand nombre d'entreprises du site. Toutefois, le plus grand nombre d'emplois est généré par des activités tertiaires. Au total, le site compte 130 entreprises et 1'400 emplois, avec 15'000 m² de surfaces encore à louer (Aebi, 4 septembre 2012).

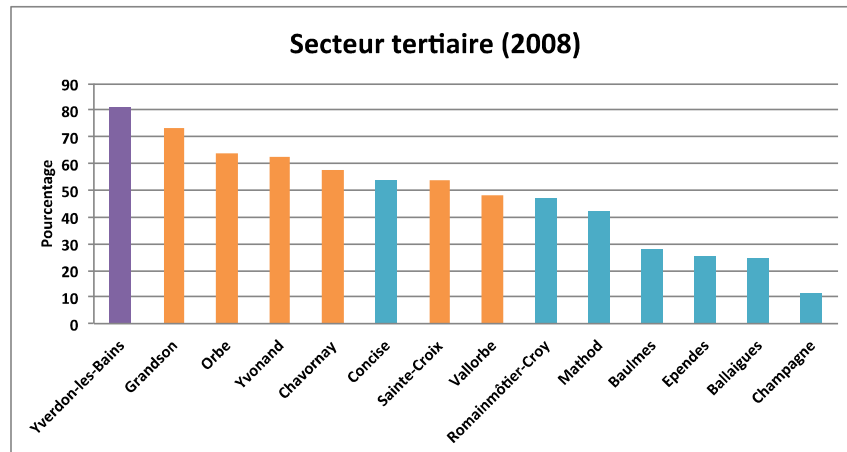


Figure 5.15 : Emplois du secteur tertiaire pour les centralités en 2008. Données sources : Statistique Vaud.

Concernant la commune de Grandson plus spécialement, une augmentation du nombre d'emplois est visible jusqu'en 2011 (Greffé municipal, 2013). Après le calcul du taux d'accroissement de 2003 à 2012, il est possible de constater qu'en l'espace de 9 ans, le nombre d'emplois a augmenté de 51% et la quantité d'entreprises de 40%. Dans sa totalité, la commune compte actuellement 1'285 emplois, dont un peu moins de 10% sont issus du domaine scolaire qui est de la gestion du canton (Bohnenblust, 2013). Au cours des dix dernières années, le nombre d'entreprises a légèrement augmenté sans pour autant afficher une courbe exponentielle. L'entreprise occupant le plus d'emplois au sein de la commune concerne le centre de formation du Repuis générant plus de 200 emplois, suivi par Cand Landi avec 150 emplois (Greffé municipal, 2013).

La morphologie du territoire vaudois a subi des transformations suite aux processus d'urbanisation, tels que l'étalement urbain, la fragmentation du territoire, le bétonnage, l'essor de la mobilité individuelle motorisée et la formation d'agglomérations. La structure fonctionnelle du canton a également évolué vers une tertiairisation des emplois, une intensification des connexions intra et inter urbaines, ainsi que vers une augmentation des flux pendulaires.

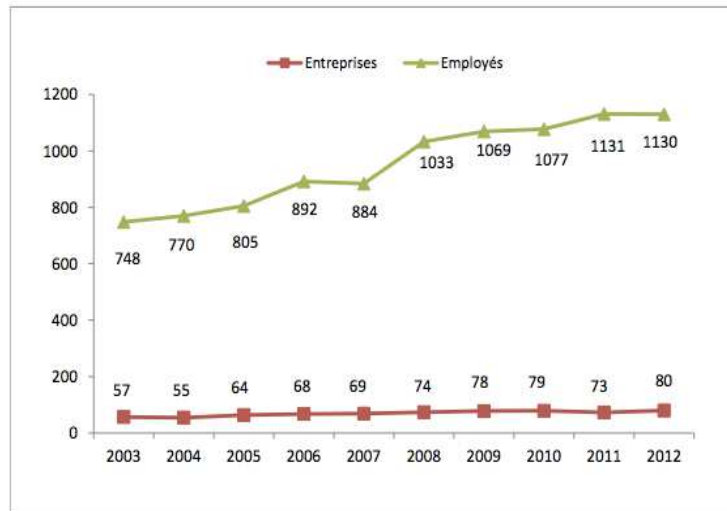
Evolution des entreprises grandsonnoises

Figure 5.16 : Evolution des entreprises grandsonnoises de 2003 à 2012 (Greffe municipale, 2013).

5.1.6 Interprétation des résultats

Bien que la région du Nord vaudois se caractérise par des emplois majoritairement dans le secteur des services, le pourcentage d'activités primaires vaut le double de celui du canton. Ceci montre que l'ancrage du passé agricole de la région est encore présent, même avec 8% des emplois.

La répartition du secteur primaire montre sans grand étonnement les centralités locales en tête du classement, suivies des centres régionaux et finalement d'Yverdon. Toutefois, Ballaigues et Champagne font exception à la règle. En effet, ces deux communes se composent d'entreprises dans l'industrie qui les hissent au premier rang du secteur secondaire. Concernant les emplois du domaine tertiaire, Grandson se situe en deuxième position avec plus de 70% de postes de travail dans les services. Ceci s'explique par la présence des écoles accueillant tous les élèves du district grandsonnois, ainsi que par les quelques centres de formation et de soins médicaux présents sur la commune. Au vu de ces résultats, il semblerait que la centralité régionale de Grandson soit une zone passablement attractive et étendant son champ d'influence sur les zones avoisinantes. Au cours des 10 dernières années, le nombre d'emplois a cru plus vite que le nombre d'entreprises.

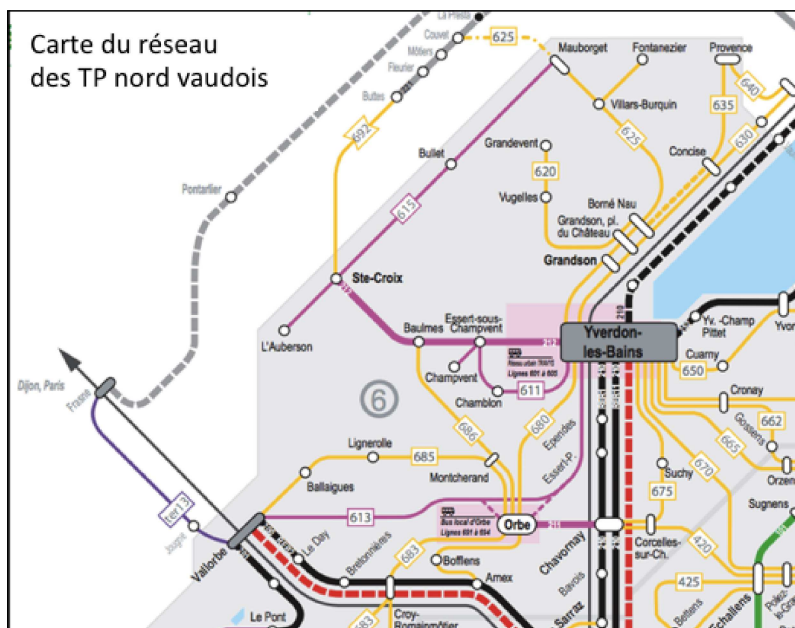
Les emplois générés par la commune relève principalement des activités scolaires, avec une majorité d'emplois issus du centre de formation spécialisée au Repuis. Bien que la commune soit la première centralité régionale au classement des emplois du domaine tertiaire, elle ne présente pas de pôle économique rayonnant au niveau suprarégional. Toutefois, Grandson a su maintenir un bon équilibre entre le nombre d'habitants et le nombre d'emplois, puisque le ratio du nombre d'emplois sur la population active est de 80% (PDCOM, 2011).

5.1.7 Mobilité

La raison de l'accroissement du phénomène d'étalement urbain n'est pas uniquement liée à l'accroissement démographique, la mobilité a sa part de responsabilité. En effet, l'essor de l'automobile a permis une consommation du sol sans précédent qui a engendré une dispersion de l'habitat. La qualité du réseau routier n'a pas non plus favorisé la limitation de la mobilité individuelle. Ainsi, en 2000, les trois quarts des trajets sont effectués en voiture sur tout le territoire vaudois (Etat de Vaud, 2012). Le potentiel de déplacement individuel a pris un tel essor que les distances entre les régions se sont raccourcies. L'engouement pour la route n'a cessé d'augmenter depuis les années 60, contrairement au rail qui affiche une courbe en diminution (Etat de Vaud, 2012). L'impact de la voiture est tel que les valeurs limites de l'OPair et de l'OPB ont été dépassées à plusieurs reprises à certains endroits, en particulier aux abords des autoroutes, sans oublier le mitage créé par cette liberté de déplacement. L'accessibilité en TP est bonne dans les centres cantonaux et régionaux, tandis que les lignes desservies par les Réseaux Express Régionaux (RER) restent relativement peu denses.

L'absence d'actions publiques et privées privilégiant l'usage des transports publics va à l'encontre des offres proposées par les Chemins de Fer Fédéraux (CFF). Ces dernières années, il est possible d'observer que la distance entre les lieux de domicile et lieux de travail se stabilise après avoir longtemps subi une forte augmentation. Une variante a toutefois été observée ces dernières années : sur 100 km parcourus, 42 km sont consacrés aux loisirs et 28 km seulement aux trajets domicile-travail (Krayenbühl et Liudet, 2006). En majeure partie, le transport individuel motorisé est le plus souvent sollicité pour aller faire des loisirs et non pour aller travailler.

La carte du réseau des transports publics du Nord vaudois donne un bref aperçu de la desserte de la région. Les diverses lignes de bus et de trains sont représentées et couvrent l'ensemble du territoire avec une prédominance au sud de la région. L'influence de l'arc lémanique est visible par la quantité plus importante de réseaux de transport dans cette zone.



Jaune = CarPostal
Rose = Travys (bus ou train)
Noir = lignes ferroviaires

Illustration 5.17 : Carte schématique du réseau des TP (Canton de Vaud, 2008).

Partie pratique

La commune de Grandson dispose de 8 arrêts de bus qui sont situés aux Tuileries, à la gare de Grandson, au Château, au Revelin, au Crêt-au-Moine, au Repuis, à Borné-Nau, à Péroset et à Corcelettes. La gare du bourg se compose d'un P+Rail gratuit offrant la possibilité aux usagers des TP de laisser leur voiture sur place et de prendre un des 4 trains circulant par jour. Bien que le réseau ferroviaire ne soit pas très performant, les bus CarPostaux comblent ces lacunes en offrent une fréquence relativement soutenue avec en moyenne 1 bus par heure. Toutefois, de multiples liaisons circulent souvent à vide, faute de passagers. La mobilité douce dans la région est facilitée par les pentes douces du plateau et rendue agréable par la traversée de la Grande Cariçaie qui relie Yverdon-les-Bains à Yvonand. Cette zone est le plus grand marais de Suisse bordant un lac (Association de la Grande Cariçaie, 2013). De multiples chemins de randonnées pédestres et cyclistes sont présents également sur la rive nord du lac, d'Yverdon-les-Bains à Concise. Dans la centralité cantonale, il est possible de déposer son propre vélo dans un parking sécurisé à la gare. Des vélos en libre-service peuvent être loués dans les communes d'Yverdon, d'Orbe et de Sainte-Croix. A cela s'ajoute également des offres supplémentaires pour les habitants. En effet, la ville d'Orbe offre 300.- pour l'achat d'un vélo électrique tandis qu'Yverdon-les-Bains délivre chaque année de nouvelles subventions. En revanche, Grandson ne propose aucune offre de ce genre si ce n'est la possibilité d'acheter une carte journalière CFF.

Selon le document intitulé « *Schéma régional des déplacements* », le réseau autoroutier nord-sud reliant les deux centres cantonaux, ainsi que les tronçons d'est en ouest bordant les communes d'AggloY constituent une part importante du trafic nord vaudois (ADNV, 2012).

Les communes de Champagne, Chavornay, Concise, Ballaigues, Grandson, Orbe et Yverdon-les-Bains se situent dans une zone de maximum 5 minutes en voiture d'une jonction autoroutière. En revanche Vallorbe est à moins de 10 minutes alors que Sainte-Croix et Yvonand se trouvent au-delà de 10 minutes. Le trafic routier enregistre 10'000 véhicules par jour entre Yverdon et Grandson, plaçant ce tronçon comme l'un des plus fréquentés de la région (ADNV, 2012). Pourtant, entre 2005 et 2010, les routes cantonales, connectant Yverdon à Grandson et Montagny ont connu une diminution du nombre de véhicules par jour d'au moins 10%. Le reste du territoire affiche par contre une stabilisation, voire une augmentation de 10% du trafic (ibid.). Comme alternative à la voiture, il existe également la possibilité d'effectuer du covoiturage dans le NV grâce aux diverses plateformes internet, telles que « Covoiturage – Arc jurassien », « E-covoiturage », « Karzoo » ou encore « Tooxme ». Le potentiel du covoiturage dans le Nord vaudois est certain, car nombreux sont les villages mal desservis en bus ou en train et qui bénéficient de places à proximité d'autoroute pour développer des parkings de covoiturage. Entre la commune de Grandson et de Champagne à quelques mètres de l'entrée d'autoroute pour Neuchâtel ou Yverdon-les-Bains, se trouve une aire de stationnement pour covoitureurs.

5.1.8 Interprétation des résultats

Comme susmentionné, la région du Nord vaudois, dont le centre est Yverdon-les-Bains, présente une forte composante rurale, avec une alternance de surfaces agricoles, viticoles et boisées et de petits villages. Ces éléments posent des exigences spécifiques pour l'organisation des transports, avec une très large prépondérance (80%) du transport individuel motorisé (ADNV, 2012). En effet, l'implantation périphérique des magasins d'alimentation et autres services quotidiens favorise l'utilisation des moyens de transport individuel motorisé. De plus, la structure du paysage nord vaudois composée principalement de villages ruraux et isolés ne facilite pas non plus l'organisation des transports publics. Ceci participe donc au processus d'étalement urbain et à la fragmentation du territoire, ce qui, de ce fait, représente un défi supplémentaire pour les transports en commun.

Concernant la commune de Grandson, les infrastructures en termes de mobilité sont nombreuses sur le territoire. La desserte en bus est bonne, mais pourrait être améliorée aux heures de pointes et en soirée. Sans parler du train qui n'est pas concurrentiel de la voiture. Les liaisons ferroviaires avec la capitale du canton sont rares, puisque seulement 4 trains par jour s'arrêtent. Ainsi, pour une localité située à 10 minutes d'un centre cantonal, la connexion en transport public routier ne se fait qu'à raison d'un bus par heure. Consciente de ses lacunes, la commune a mis au point des projets d'amélioration de la desserte en transport public qui seront réalisés pour 2015. Ceci sera développé dans les chapitres suivants.

5.1.9 Equipements publics

Le recensement des différents services pour toutes les centralités du NV permettent de définir si Grandson dispose de beaucoup d'équipements publics.

Le tableau ci-dessous dresse les équipements publics et services de proximité de la commune de Grandson. Après comparaison avec les autres centralités du Nord vaudois, il est possible de constater que la commune grandsonnoise ne dispose que d'un magasin d'alimentation qui a dû fermer à plusieurs reprises. Celui-ci tente de résister à la concurrence des centres commerciaux situés sur la commune de Montagny et d'Yverdon-les-Bains. Toutefois, seule subsiste depuis 1966 une boulangerie qui représente aux yeux des habitants de la commune et des environs un endroit incontournable. Contrairement aux commerces qui peinent à trouver une pérennité, le pôle touristique de Grandson reste un lieu à visiter, notamment grâce au Château, mais aussi par les campings permettant la valorisation du bord du lac, ainsi que par l'implantation de la Maison des terroirs. Le milieu de la santé s'est installé sur la commune sous diverses formes, tels que des cabinets médicaux et un bureau du CMS, un établissement médico-social ainsi que la Fondation Bartimée pour les personnes dépendantes. L'EMS de Bru accueille plus de 80 pensionnaires venant de toute la région et s'est agrandi depuis quelques années dans le domaine des handicaps psychosociaux. A cela s'ajoute également, le Repuis qui représente un centre de formation pour les jeunes en difficulté. Quant aux écoles, Grandson contient deux collèges (primaire et secondaire) et 5 petites écoles de degré enfantine ou primaire.

Du point de vue du pôle économique, la commune se compose d'une quantité faible à moyenne de petites entreprises, notamment dans le domaine de la construction avec Cand Landi. Par

rapport aux autres centralités régionales, Grandson dispose d'une quantité d'entreprises satisfaisantes, par contre les commerces peinent à perdurer, contrairement à Orbe et Yvonand qui se composent d'au moins une Migros et une Coop. Même la centralité locale de Champagne dispose d'un Denner depuis une dizaine d'années déjà.

<p>Services quotidiens - Services de proximité</p> <ul style="list-style-type: none"> •magasin d'alimentation •4 cafés-restaurants, 2 kiosques •boucherie •boulangerie •Ecole de degré CIN/CYP 	<p>Services hebdomadaires</p> <ul style="list-style-type: none"> •administration et services communaux •poste •garderie •grande salle et salle pour les sociétés locales •temple, église et cimetière •déchetterie 	<p>Services rares - Santé</p> <ul style="list-style-type: none"> •EMS et CMS •4 Médecins •Dentiste •Dermathologue •Pharmacie •Vétérinaire
<p>Services rares - Formation</p> <ul style="list-style-type: none"> •collège de degré secondaire •enseignement spécialisé •maison pour personnes dépendance •bibliothèque et ludothèque 	<p>Services rares - Tourisme</p> <ul style="list-style-type: none"> •Château fort •Maison des Terroirs •4 hôtels/auberges •3 campings 	<p>Pôle économique - Entreprises</p> <ul style="list-style-type: none"> •atelier d'architecture •maçonnerie •scierie •construction •gravière •imprimerie •plâtrerie-peinture •transport •garage/carrosserie •4 salons de coiffure •3 instituts de beauté

Tableau 5.18 : Recensement des équipements publics réalisés à partir d'observations sur le terrain et du Plan directeur communal de Grandson (2011).

5.1.10 Interprétation des résultats

La commune de Grandson se compose d'une quantité relativement importante d'établissements dédiés aux soins médicaux et à la réinsertion de personnes vulnérables. De plus, elle abrite le seul établissement du degré secondaire pour 21 communes ¹² réunies en association intercommunale, ce qui lui confère un statut important de formation scolaire. En somme, si la présence des entreprises n'est pas très élevée, le pôle médical et de la formation est bien ancré. En revanche, les commerces sont peu nombreux et une forte rotation témoigne d'un manque de

¹² Provence, Mutrux, Concise, Corcelles, Onnens, Fontanezier, Bonvillars, Champagne, Villars-Burquin, Fontaines, Fiez, Grandevent, Novalles, Vugelles, Orges, Giez, Valeyres, Montagny, Mauborget, Novalles et Grandson.

dynamisme. Le peu de magasins d'alimentation présents sur le sol communal vendent des produits chers, faute de quoi ils ne pourraient s'en sortir.

Ainsi, la commune de Grandson dispose d'avantages qui relèvent du patrimoine naturel et historique, toutefois son dynamisme reste faible et souffre de la présence du centre commercial de Chamard (commune de Montagny) situé à 4 kilomètres. Plus précisément, la réussite des grands centres de services s'explique par l'effet de taille qui permet de générer des bénéfices au détriment de la diversité du commerce (Pazoumian, 2013). En effet, l'achat en grande quantité par les grandes succursales permettent de leur faire des économies et donc d'exposer des prix plus bas que les petits commerçants. Même si de plus en plus de projets de commerces de proximité au centre-ville apparaissent, les grandes infrastructures en périphérie ne cessent d'être construites (ibid.).

5.1.11 Potentialités de développement

De nombreuses demandes de constructions, de réhabilitation ou de démolitions sont présentes sur l'ensemble du territoire du Nord vaudois. A Grandson, le potentiel des terrains en zone constructible est inférieur aux besoins définis par AggloY (PDCOM, 2011). En effet, la capacité actuelle est de 100 habitants alors que les besoins se montent à 1300. Au vu de la croissance démographique, il est nécessaire de légaliser de nouvelles zones d'habitations. Pour l'instant, il y a cinq secteurs pouvant faire l'objet d'une densification.

Indépendamment des zones constructibles, il est possible de s'intéresser à la part des surfaces agricoles utiles (SAU). Ces dernières se composent des terres arables, des surfaces toujours en herbe, des cultures pérennes et des jardins familiaux des agriculteurs. Ces terres pourraient servir de réserves lors de la construction de nouvelles infrastructures. Les centralités régionales et celle cantonale de Sainte-Croix, de Chavornay, d'Orbe et d'Yverdon-les-Bains possèdent les parts les plus importantes avec plus de 600 hectares. Quant à la commune de Grandson, elle se compose de 323 ha, soit 40% du territoire. Cette part pourrait alors permettre la construction d'habitations lorsque les réserves en zones à bâtir seront utilisées.

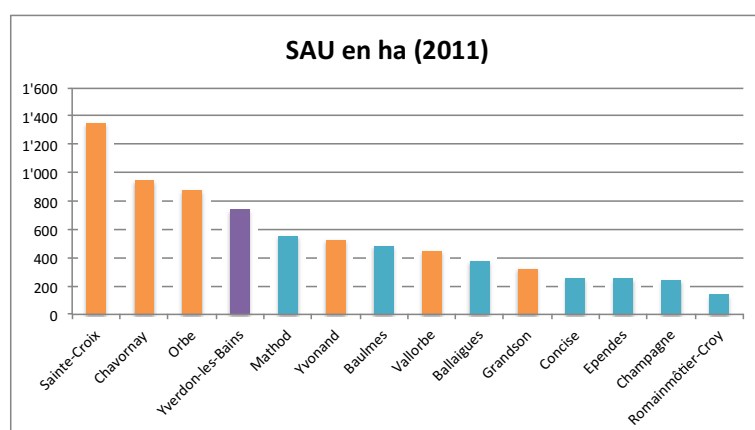


Figure 5.19: Surface agricole utile (SAU) en hectare existant dans chaque commune centrale. Données sources Statistique Vaud.

Les arrivées et nuitées¹³ dans les hôtels et établissements de cure par région touristique ont été calculées sur une durée de 19 ans. L'offre en hébergement est composée de 31 hôtels, 85 logements chez l'habitant, 13 places de campings, dont deux se situent à Grandson et de nombreux hébergements de groupes (ADNV, 2013). Selon la stratégie touristique pour la région d'Yverdon et de Jura-Lac effectuée par l'ADNV, l'année 2011 se caractérise par une baisse du nombre de nuitées hôtelières de 5%, mais l'ensemble des offres d'hébergement ont tout de même augmenté de 1.1% par rapport à 2010 (2013).

Une des domaines pouvant renforcer la région et la commune de Grandson relève du tourisme. En effet, il est dans l'intérêt de chaque région, ville ou village de valoriser le patrimoine naturel et culturel, car il participe à fonder un cadre de vie de qualité. Dans toute la Suisse, le tourisme urbain augmente : +21.5% à Bâle, +15.8% à Berne, +6.3% à Lausanne en 2004 ce qui favorise les projets de territoire (Etat de Vaud, 2012). Sur le plan économique, le tourisme joue un rôle considérable dans l'économie du canton de Vaud, contribuant ainsi en 2002 à 7.2% du PIB et à 8.6% des emplois (Rütter et al., 2004).

Concernant la région d'Yverdon-les-Bains, la demande en termes d'arrivées et de nuitées est bien inférieure à celle de la zone lémanique. En effet, la part du nombre de visites dans les hébergements est moindre par rapport à la région lausannoise. Toutefois, de 1992 à 2011, la région du Jura & Trois-Lacs voit le nombre de ses visiteurs augmenter plus rapidement que sa voisine lémanique (Statistique Vaud, 2012b). Ceci laisse présager une augmentation de l'attrait pour la région du Jura-Nord vaudois.

Grandson se situe dans la ceinture des potentialités touristiques, mais ne représente pas un pôle de développement touristique fort. En effet, les revenus générés par le tourisme représente à peine le 0.5% du total des recettes de la commune (Greffé municipal, 2013). De plus, depuis 2009, le Château de Grandson n'affiche plus aucune augmentation du nombre de visiteurs. Toutefois, ceci n'empêche pas la valorisation du site historique qui reste un monument d'importance nationale. Au patrimoine s'ajoute également le charme des cours d'eau traversant la commune, notamment l'Arnon qui, une fois par année, sert de ligne directrice lors d'une course de vélo tout terrain. Ainsi, la diversité des paysages naturels et construits participe au développement touristique de la région.

5.1.12 Interprétation des résultats

Les lacunes de la commune en termes de dynamisme économique et de manque d'équipements publics doivent être comblées si Grandson veut rester attractive par rapport aux autres centres. Le potentiel de développement de la localité se mesure par la quantité de réserves disponibles en zones à bâtir, la quantité de surfaces agricoles utiles et le tourisme qui reste un secteur intéressant à développer. Bien que le tourisme ne participe quasiment pas aux recettes de la

¹³ Les arrivées correspondent au nombre d'hôtes qui passent une ou plusieurs nuits dans un hôtel et les nuitées représentent le nombre total de nuits passées par les clients dans un établissement.

commune, cette activité représente un domaine qui peut créer de la plus-value. Cette valorisation permet de renforcer l'image identitaire de la région, de renouveler l'attrait touristique des régions et de dynamiser les réseaux locaux. Le tourisme est une activité économique qui génère des emplois et permet la préservation d'anciens sites culturels ou de sites naturels. En effet, disposant d'atouts majeurs, tels le Château, le bord du lac et la forêt et situé à 10 minutes d'un centre cantonal, Grandson représente un lieu stratégique.

5.1.13 Synthèse intermédiaire

Selon le Plan directeur cantonal, Grandson en tant que centralité régionale, est censée répondre à certains critères en matière d'équipements et de services. Dans le but d'analyser le territoire communal et de le situer par rapport aux autres centralités du Nord vaudois, un diagnostic territorial a donc été effectué suivant une liste d'indicateurs décrits selon les trois dimensions du développement durable.

Ces indicateurs ont été analysés sous les différentes thématiques présentées ainsi que dans les stratégies de développement territorial. Ils ont permis de mettre en évidence les atouts et faiblesses de la localité grandsonnoise.

Dans un premier temps, les analyses statistiques sur la population ont montré que la croissance démographique de Grandson sur 62 ans était moyenne, mais inférieure aux autres centralités régionales, à l'exception de Vallorbe et Sainte-Croix. Toutefois, de 2002 à 2012, la commune a connu une augmentation pour atteindre un taux de croissance annuel moyen de 1.52%. Concernant les potentialités de densification, il reste encore quelques parcelles destinées à accueillir des habitations sur les hameaux et au nord de la commune. Actuellement, la commune est en train de réviser son Plan Général d'Affectation (PGA), ceci lui permettra de fixer les zones et les règles applicables à celles-ci, ainsi que la délimitation des zones à bâtir de celles à non-bâtir (Muggli, Fuchs et Vallotton, 2005). Bien que les terrains constructibles soient définis dans le Plan directeur communal de Grandson, le PGA encourage une utilisation rationnelle de l'énergie et la préservation des espaces verts (ibid.). Outre les données de la population, la structure du parc de logement a également été analysée. La part des maisons individuelles sur le territoire d'étude est supérieure à celle caractérisant Chavornay, Sainte-Croix, Orbe et Vallorbe et dépasse donc la moyenne des centralités nord vaudoises. Toutefois, dans les bâtiments destinés à l'habitation, les maisons à plusieurs logements dominent le territoire grandsonnois.

Dans un deuxième temps, le nombre et la diversité des emplois ont été analysés en démontrant que le secteur tertiaire est dominant. Plus spécifiquement, une entreprise de terrassement, d'assainissement et de transports regroupe le plus d'employés, mais les domaines de la santé et du scolaire occupent une place importante au sein de la commune. En troisième lieu, il est utile de revenir sur les équipements publics et espaces publics. Selon le tableau réalisé à cet effet, la commune se compose d'une multitude de services pour la population, mais comparé aux autres centralités régionales, elle peine à valoriser ses commerces.

6. Stratégies de développement territorial de la commune

6.1 Introduction

Cette partie illustre l'analyse spatiale à partir des données tierces qui sont les images, les paysages et les documents réglementaires régissant l'organisation du territoire (Lardon et Piveteau, 2005). Il s'agit d'effectuer une analyse de terrain effectuée de manière sensible et de manière formelle. Dans un premier temps, l'approche sensible du paysage caractérisant la commune permet de percevoir l'identité territoriale et les pratiques des acteurs de la zone d'étude. Dans un deuxième temps, il s'agit de consulter les textes institutionnels selon trois échelles d'intervention qui sont le canton, la région et la commune afin de mettre en évidence les modalités de gestion du territoire. En consultant les documents de communication des instances concernées, les différents modes de maîtrise des problématiques actuelles peuvent être facilement compris.

6.2 Approche sensible du paysage

6.2.1 Description morphologie

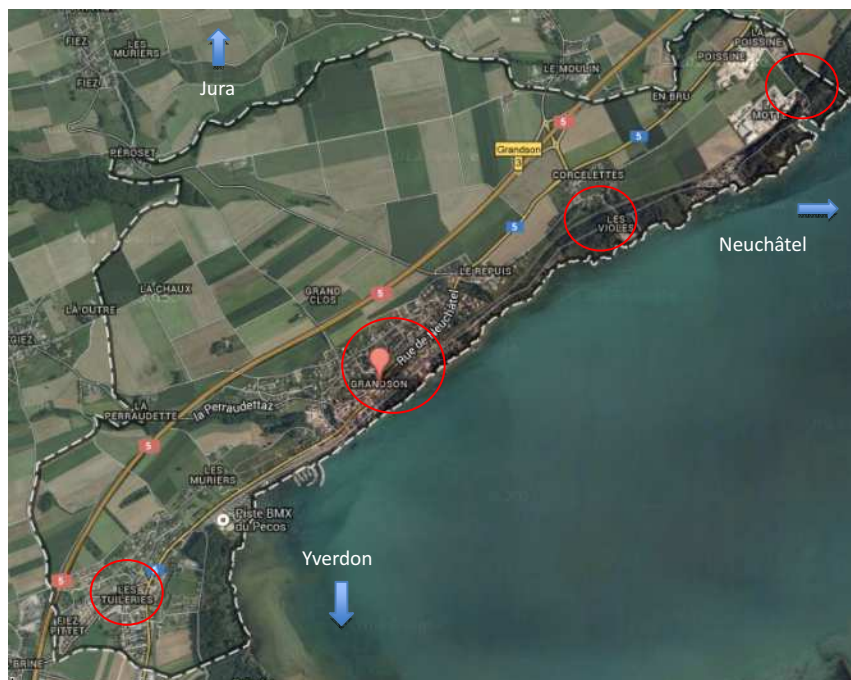


Illustration 6.1 : Commune de Grandson (Google maps, 2013).

Grandson s'insère dans la structure paysagère du pied du Jura. Le territoire est fortement structuré et orienté par le couloir géographique longeant le lac de Neuchâtel. Le haut de la commune se compose de terres agricoles. La commune est inscrite dans l'inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS).

Grandson doit maîtriser l'urbanisation afin de préserver la qualité de vie qu'elle préconise tant (Payot, 2011). Comme vu précédemment, le territoire de Grandson se compose de plusieurs

Partie pratique

équipements publics ainsi que plus de 20 sociétés locales. Ces dernières assurent certaines animations culturelles et sportives tout au long de l'année. Une piste de bicross, réaménagée en 2012 grâce à la fusion des clubs d'Yverdon-les-Bains et de Grandson, permet dorénavant d'accueillir des compétitions de niveau européen.

A côté de ces infrastructures modernes, la commune a le privilège de posséder sur son territoire un château-fort hérité du Moyen Age depuis presque 1000 ans et acheté en 1983 par la « Fondation pour l'art, l'histoire et la culture ». Avec un patrimoine culturel et historique de qualité associé au champ visuel que propose le bord de lac, Grandson est une destination de choix en termes de tourisme. Les campings, les plages et les réserves naturelles dont elle dispose viennent compléter l'offre touristique et participent au rayonnement suprarégional de la localité. Bien qu'une série de lacunes ait pu être identifiées, la commune propose des spécificités et des produits locaux à la boulangerie Ackermann depuis 1960 et à la Maison des Terroirs depuis juin 2006. Cette dernière propose des produits régionaux et héberge l'office du tourisme régional. Grandson possède également un port qui a été agrandi et réaménagé en 2007, offrant 342 places.

Les éléments en matière d'attractivité touristique sont présents sur la commune, il est dès lors intéressant de s'attarder sur la description des affectations du sol communal.

Les quatre entités territoriales dont se compose la commune présentent des caractéristiques diverses et renforcent les spécificités de Grandson. Il s'agit du bourg historique de Grandson, du village des Tuileries, des hameaux de La Poissine et de Corcelettes. Le bourg se constitue d'un centre principal qui est la Place du Château située entre le bord du lac et la zone résidentielle. Il existe trois zones historiques sur la commune dont un site d'importance nationale par la présence du Château. La vieille ville se prolonge le long de la rue Basse et de la rue Haute et est dotée de plusieurs cheminements piétons témoignant d'une époque révolue. Les Tuileries présentent quelques anciennes fermes accompagnées d'habitations d'époque, celles-ci font partie de l'inventaire des sites à protéger d'importance régionale.

Concernant les zones industrielles, une vaste zone se trouve au hameau de La Poissine qui développe les activités du bois et du gravier. Au niveau des services cantonaux, il ne reste qu'un poste de police et un office des impôts qui va bientôt migrer à Yverdon.

Les zones d'habitations de la totalité de la commune sont majoritairement des zones à faible densité. Quelques zones de moyenne et faible densité apparaissent sur le Nord du bourg et une seule parcelle affiche une densité très forte. Il s'agit de la zone située dans la vieille ville influencée par une densité forte du bâti durant le Moyen Age. Les Tuileries disposent pour la grande partie de son territoire d'habitations. Ainsi, l'ensemble de la commune présente un maillage lâche, caractérisé principalement par des villas. Dans les zones situées à la limite de la commune d'Yverdon se situent une multitude de garages.

La Route cantonale (RC 401) reliant Yverdon à Neuchâtel traverse toute la commune sans réelle possibilité de la parcourir à pied ou à vélo de manière sécurisée. Une zone à 80km/h scinde la commune en deux entités territoriales et longe le réseau ferré. A l'ouest de Grandson se trouve

également une gare dont l'office est occupé par une entreprise de peinture. Les nombreux arrêts de bus drainent l'ensemble du territoire communal. Le Nord-Est du territoire contient également une sortie et une entrée d'autoroute en direction de Lausanne ou de Neuchâtel, ainsi que d'un parking de covoiturage à la sortie de Corcelettes.

Les lieux récréatifs, tels que les campings, un marais, une salle de spectacle, les chemins pédestres, les plages et les jardins familiaux se situent au sud de la voie ferrée et de la route cantonale. La végétation du sud des Tuileries, animée d'équipements publics, constitue un vide structurant générateur de qualité urbaine.

Quant au bruit, différents points de mesures ont été effectués au sein de la commune. Le village des Tuileries reste relativement calme avec quelques pointes de trafic. En revanche, le centre de Grandson se caractérise par le bruit des véhicules individuels motorisés et des bus, surtout le long de la rue Basse, très étroite. Ces nuisances sont plus importantes que dans le reste de la commune dû aux nombreux passages du transport individuel motorisé et de bus, surtout en période scolaire. Les activités industrielles sont audibles dans le secteur de La Poissine où les bruits de la scierie et de la gravière rythment le pas des marcheurs. Toutefois, le niveau de bruit n'est nuisible, car aucune habitation ne se trouve à proximité. En revanche, le bord du lac aux extrémités est et ouest de la commune se caractérise par le son des oiseaux, interrompu à raison de plusieurs convois ferroviaires par heure. Le Sud-Est de la commune de Grandson abrite donc une zone alluviale d'importance nationale. Dès lors, la qualité paysagère est préservée, car la végétation est relativement dense et favorise la biodiversité.

En résumé, l'Ouest de la commune se caractérise par le village des Tuileries qui est principalement affecté par des habitations. Il se définit par une zone historique se composant de quelques anciennes fermes, mais la dominante agricole qui régnait autrefois laisse progressivement sa place aux habitations individuelles et collectives. Quant au bourg, il se caractérise par un maillage dense, hérité du Moyen Age, mais avec une place centrale réduite à la fonction de parking. Quant au nord de Grandson, il se compose principalement de collèges, de villas et de quelques champs agricoles. Finalement, à l'est de la commune se localise deux hameaux relativement déconnectés du reste du territoire et présentant un profil industriel ainsi que doté d'une grande valeur écologique.

6.2.2 Césures

En premier lieu, il est important de faire la distinction entre deux typologies de césures. Sur le territoire, il est possible de remarquer des éléments engendrant des césures absolues et des césures relatives. Pour faire cette distinction, il est nécessaire de mettre en exergue la notion de porosité des limites en lien avec l'aménagement du territoire. Les ruptures au sein d'une entité territoriale sont importantes à relever, car la qualité des espaces réside dans la capacité à pouvoir transcender les limites imposées par le maillage spatial afin de créer un continuum et une multifonctionnalité des territoires. Ainsi, les césures absolues apparaissent lorsqu'il n'est pas possible de franchir un obstacle et les césures relatives subsistent dès qu'il y a un frein – par

exemple au niveau de la planification territoriale, mais qu'elles sont franchissables du point de vue physique.

La commune est traversée dans toute sa longueur par les lignes de chemins de fer. Celles-ci séparent la partie sud du bord du lac avec la partie centre de Grandson. Au niveau des ruptures relatives, la route cantonale la traverse d'est en ouest, isolant ainsi le village des Tuileries, mais aussi le bourg lui-même. Cette césure engendre une absence de porosité entre les zones d'une même commune. Cette route se compose d'un trottoir d'au maximum un mètre de large, à proximité du transit des voitures allant à une vitesse de 80km/h. Une autre alternative existe si l'on veut rejoindre les deux communes, il s'agit de passer par le bord du lac en passant sous les voies ferrées (par tunnels routiers). Le temps de parcours y est légèrement plus long, mais les voitures sont interdites de passage « ayant droit excepté ». Aux heures de pointes, la pollution atmosphérique et sonore s'accumule sur la vieille ville et entre les deux unités communales.

La cause de cette colonne vertébrale de circulation routière entre Grandson et Yverdon est l'absence d'une véritable politique de coordination régionale entre l'urbanisation et la mobilité. En outre, cette route favorise la dissymétrie entre la partie est et ouest. Les nuisances liées à la jonction autoroutière, à la voie ferrée et à la route de Neuchâtel, coupant notamment la commune de l'accès au lac, nuisent à la perméabilité du territoire communal. Il se caractérise par une zone de type résidentiel, ayant peine à développer des activités commerciales et, de ce fait, à se rendre dépendante des commerces mis à disposition sur les proches territoires d'Yverdon-les-Bains et de Montagny. Dans le cadre des interrelations avec les autres communes, la séparation entre les villages se traduit par des zones agricoles relativement vastes, notamment pour Grandson et le reste du territoire.

En revanche, Les Tuileries situé à proximité d'Yverdon-les-Bains, est constitué en premier lieu par une zone de villas et, au fur et à mesure que l'on se rapproche du centre cantonal, l'espace est affecté par des garages. La zone entre ces deux localités se définit par une limite floue et un maillage lâche. A l'échelle micro, le noyau historique de Grandson est non seulement traversé par la RC, mais il est aussi entouré d'habitations modernes ou de quelques immeubles locatifs. Le reste du territoire communal est doté d'importantes zones agricoles représentant près de deux tiers du territoire (PDCom, 2011). L'axe autoroutier A5 constitue une barrière qui empêche que l'urbanisation ne s'étale plus au nord. Les deux hameaux de Corcelettes et de La Poissine sont reliés au reste de la commune par la route cantonale, à nouveau utilisable à 80km/h, ce qui provoque à nouveau des césures du territoire communal.

Un chemin pédestre ou cycliste est tout de même présent le long du bord du lac et permet de connecter le territoire de La Poissine jusqu'à Yverdon. La zone au-dessous des voies ferrées est continue et calme, car le bord du lac est valorisé par de petites plages et par une forêt qui fait le bonheur des promeneurs. Il est possible de parcourir la longueur de la commune à vélo ou à pied grâce à des chemins pittoresques et naturels. Ceci participe grandement à la promotion de la mobilité douce, à la préservation de l'environnement et à la connexion intracommunale. Si le cheminement au bord du lac est très bon en été, il reste toutefois peu connecté avec la Place du Château et peu praticable en saison hivernale. En effet, les chemins de mobilité douce ne sont

pas déneigés et le trafic fortement présent rend le trajet à vélo ou à pieds dangereux. Ainsi, le territoire au-dessous des voies ferrées est de manière générale parsemé d'aménités paysagères. En revanche, le secteur au nord du réseau ferré se caractérise par des ruptures dans le paysage à la fois infranchissables et partielles qu'il est nécessaire de maîtriser si le mitage du territoire veut être évité. Actuellement une perte de lisibilité et de l'identité locale est notable.

La commune se définit par les spécificités d'une commune de transit, d'un site touristique intéressant et occupe une position de petit centre-relais par rapport aux communes rurales. Son détachement spatial avec le secteur des Tuileries, qui semble davantage rattaché à la continuité urbaine d'Yverdon, nécessite une dynamique urbaine spécifique. Ainsi, le futur parking souterrain dégagera la place au centre du bourg favorisant les interactions et les activités des individus, puisque quelques voitures seulement pourront y stationner sur un seul côté et non plus sur l'ensemble de la surface, comme c'est le cas actuellement. Bien que le problème majeur du manque de cohésion territoriale de la commune soit généré par la route cantonale qui la traverse, la commune ne reste pas les bras croisés, puisqu'un projet de réaménagement de la liaison entre Grandson et Yverdon-les-Bains, comprenant la traversée des Tuileries et le réaménagement de l'espace pour favoriser la mobilité douce. Ainsi, par le projet de libérer l'espace central du bourg et l'amélioration de la liaison entre Grandson et Les Tuileries, il est possible d'envisager que le centre historique en soit renforcé. En effet, lorsque des cheminements de mobilité douce seront construits et que la desserte en transport public sera augmentée, les passants et les habitants pourront se déplacer plus aisément jusqu'à la centralité historique. La multimodalité générée par ces mesures rendra l'espace central plus accessible, plus agréable et, de ce fait, plus attractif.

6.3 Modalités de gestion du paysage

Le Projet de Territoire Suisse (PTS) offre un cadre de référence servant d'aide à la décision et à la coordination des mesures et actions à entreprendre aux différentes échelles d'intervention (Office fédéral du développement territorial, 2012). Etant donné que le terrain d'étude n'est pas directement touché par les périmètres d'action que le PTS analyse et que les objectifs de ce dernier correspondent au Plan directeur cantonal, il est plus pertinent de mettre en évidence les six stratégies territoriales du canton. Les éléments suivants sont le résultat de multiples consultations entre les différentes études régionales et font office de lignes directrices pour tout le territoire vaudois :

- A. coordonner mobilité, urbanisation et environnement
- B. renforcer la vitalité des centres urbains
- C. encourager une vision dynamique du patrimoine
- D. valoriser le tissu économique
- E. concilier nature, loisirs et paysages
- F. assurer à long terme la valorisation des ressources (PDCn, 2012)

Ces stratégies ont été reprises par l'organisation de droit privé agissant à l'échelle régionale du Nord vaudois, nommée ADNV qui est l'Association du Développement pour le Nord Vaudois.

Celle-ci regroupe les collectivités publiques, des entreprises, des organismes et des membres privés. Elle soutient des projets public ou privé favorisant le développement régional. Dès lors, il est question de présenter et d'analyser les principes cantonaux qui se réfèrent aux points A, B et D. Ces informations permettront de percevoir l'identité territoriale et d'en faire une lecture fonctionnelle afin de mettre en évidence les pratiques des acteurs.

6.3.1 Coordonner mobilité, urbanisation et environnement

Les deux mesures d'action suivantes rassemblent la grande majorité des stratégies du canton en matière d'urbanisme. Coordonner les politiques de mobilité avec celles de l'urbanisation et de l'environnement permet de réaliser une planification territoriale efficace. Il n'est plus possible d'effectuer de manière isolée des travaux de construction sans intégrer la question de la mobilité et de l'environnement, puisque l'habitant se déplace et que la qualité de vie doit être préservée le plus possible. Ainsi, le PDCn met en avant la nécessité de renforcer l'urbanisation dans les centres, de concilier cette action avec des moyens de mobilité plus durables afin que l'environnement en soit le moins affecté.

6.3.1.1 Localiser l'urbanisation dans les centres urbains

L'expansion urbaine génère de multiples nuisances qui entravent la qualité de vie. Il est devenu nécessaire de centraliser les fonctions afin d'éviter l'accroissement des distances entre les divers services. Il en résulte des externalités négatives qui ne sont généralement pas compensées par le responsable, tels que la pollution, le bruit, les embouteillages, la dégradation des sites, la disparition des espèces naturelles et l'épuisement du sol. En revanche, certaines répercussions induites par l'éloignement des services et des logements peuvent être comptabilisées. Il s'agit notamment de l'augmentation des coûts et des financements des infrastructures, l'allongement et l'accroissement de la fréquence des déplacements, la consommation d'énergie et des émissions polluantes ainsi que des coûts importants pour la désaffectation des espaces publics.

Ces effets négatifs provoqués vont à l'encontre de l'objectif de la législation fédérale sur l'aménagement du territoire qui prône une « *utilisation judicieuse du sol et une occupation rationnelle du territoire* » (Art. 75 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse [Cst] du 18 avril 1999 [RS 101]). Le Plan directeur cantonal a pour but de maîtriser au mieux l'augmentation de la population et le phénomène d'étalement en fixant en priorité une urbanisation dans les centres cantonaux, puis dans les centres régionaux et en dernier lieu dans les centres locaux. Il est d'ores et déjà « *établit que les zones à bâtir ne doivent pas dépasser les besoins prévus pour les 15 prochaines années* » (Art. 15 de la loi sur l'aménagement du territoire [LAT] du 22 juin 1979 [RS 700]). Plus de la moitié des communes ont déjà dépassé la limite de croissance de 15% prévue par le PDCn pour 15 ans (2008 à 2023) et seule une minorité ne l'a pas encore atteint. Parce que la vie quotidienne des gens ne s'arrête pas aux limites administratives des communes, la prise en compte des interactions intercommunales est nécessaire. A ce sujet, Daniel Von Siebenthal syndic d'Yverdon-les-Bains, ajoute : « *il ne suffit pas, comme cela a pu se voir par le passé, de construire au gré des besoins un ou deux quartiers modernes – bien sûr*

idylliques – et de choisir pour cela des terrains disponibles suffisamment éloignés du centre pour ne pas entraver leur développement » (cité par AggloY, 2010 : 2). Le sol est une ressource rare et difficile à exploiter étant données les nombreuses contraintes institutionnelles et physiques le caractérisant. C'est la raison pour laquelle le développement de l'urbanisation doit être orienté en fonction de la stratégie mise en place au niveau cantonal, régional et local.



Selon l'ancien conseiller d'Etat vaudois, François Marthaler, « *l'agglomération constitue une échelle adéquate. Pour chaque grand bassin de population, une vision globale, coordonnée et concertée s'impose afin d'assurer un développement urbain cohérent et rationnel* » (cité par AggloY, 2010 : 3). Ainsi, l'ancien conseiller d'Etat fait référence au bassin fonctionnel qui englobe les lieux dont l'individu fait usage pour ses achats, son travail, ses loisirs et son domicile.

Illustration 6.2 : Périmètre AggloY (Fischer & Montavon et al., 2007 : 10)

Les impulsions économiques, sociales, culturelles et politiques apparaissent dans les villes, car plus de la moitié de la population y vive (PDCn, 2012). L'urbanisation s'est propagée à un tel rythme que les conséquences de cette pression s'étendent sur l'entier du territoire. L'augmentation démographique a provoqué un accroissement du trafic, de la pollution, de problèmes sociaux liés à une mauvaise insertion de certaines catégories de population et des problèmes de finances publiques. Confrontées à ces difficultés, les communes ne réussissent plus à résoudre seules ces problèmes. Par conséquent, il est nécessaire de mettre en œuvre une vision globale, coordonnée et concertée, notamment par le biais de projets d'agglomération, afin de soutenir les collectivités locales dans leur développement et de mieux coordonner les projets. Dès lors, il est nécessaire d'ajouter que le projet de la Place du Château s'inscrit dans une stratégie plus large au sein de l'agglomération yverdonnoise. Le rôle d'AggloY est expliqué par le syndic François Payot comme le moyen d' « *assurer un rôle de suivi et de facilitation, ainsi qu'une plate-forme de concertation avec la ou les communes concernées (...)* » (cité par AggloY, 2010 : 3). Par ailleurs, le réaménagement du centre historique de Grandson fait partie des actions les plus stratégiques de l'agglomération. Ainsi, l'objectif principal du projet d'agglomération est de mettre en valeur le potentiel de développement à l'intérieur du tissu bâti et la densification qualitative des logements et emplois tout en reliant les services urbains et périphériques à l'aide de réseaux de transports publics et de modes doux (Etat de Vaud, 2012). La requalification de l'espace central de Grandson se développe dans cet esprit.

La stratégie valorisée par le canton qui souhaite localiser l'urbanisation dans les centres correspond au principe mis en avant dans la littérature sur le modèle de reconstruire la ville sur la ville. Ce principe permet de recentrer les activités et les populations afin de limiter l'étalement de l'urbanisation. L'accès aux divers services en serait facilité et l'usage de la voiture serait diminué. En concentrant les équipements publics, les logements et les emplois, il en résulterait le renforcement d'une centralité. En effet, il a été vu précédemment que la centralité était générée par l'interaction entre les activités et les habitants et qu'elle était étroitement liée à la notion d'intensité urbaine. Partant de cette idée, la localisation de l'urbanisation dans les centres déjà urbanisés permettrait de centraliser les fonctions afin de favoriser les rencontres entre les gens, de créer des lieux plus conviviaux et d'éviter que les aires naturelles situées en zones périurbaines ne soient affectées par les activités anthropiques.

Du point de vue de la commune de Grandson, le projet de réaménagement de la Place du Château est un exemple de cette stratégie, car le principe même de la réhabilitation urbaine s'intègre dans ce volet. Il s'agit en effet de modifier une partie d'un territoire qui, depuis des années, a perdu de sa vigueur. Cette modification au centre du bourg participe au principe développé par le canton. Reconstruire la ville sur la ville est une manière d'améliorer un lieu, de lui redonner son utilité, du sens et un rayonnement suprarégional. La Place du Château s'inscrit dans un projet de concentration des activités et des populations au cœur du bourg. Le coteau, à l'arrière de la place et derrière les Remparts, fait l'objet d'une densification future par d'autres bâtiments d'habitations.

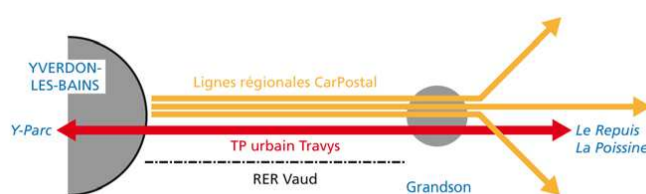
Ce projet répond aux attentes du programme d'AggloY en légalisant une nouvelle zone à bâtir pour l'habitation, en offrant un potentiel de développement pour la commune, en privilégiant l'habitat collectif et en préservant des espaces verts. Sous l'égide de la commune de Grandson, des études tests sont en cours afin de tester les opportunités et les possibilités d'occupation du coteau entre la ruelle des Renards et la rue Jean Lecompte (derrière les Remparts) au moyen d'une urbanisation de qualité en développant un concept paysager répondant aux critères de sauvegarde de l'identité du site. Les aires de verdure et de jardins définissent une toiture de constructions aménagées en continuité avec le coteau. La densification du centre semble être engagée pour lutter contre l'étalement urbain du nord de la commune qui s'est enclenchée depuis une dizaine d'années.

6.3.1.2 Développer une mobilité multimodale

Actuellement, les niveaux de saturation sur les routes et autoroutes sont si contraignants que promouvoir la mobilité multimodale est devenu une nécessité. Cette notion se traduit par la possibilité qu'a un individu de disposer de plusieurs modes de transport pour effectuer un trajet (Pini, 2010). La mobilité multimodale propose des alternatives à la voiture en mettant en évidence la complémentarité des différents modes de transports existants. La mise en place d'une telle chaîne de déplacements serait un engagement pour une mobilité durable et renforcerait la connexion entre les régions de l'arrière-pays et celles centrales. Les équipements publics qui favorisent cette intermodalité sont les parkings-relais (P+R) et les stations de vélos qui permettent de coupler les avantages des TP, de la voiture et du vélo. Dans le cadre d'AggloY,

ces aménagements se chiffrent à 1 million de francs (Genoud, entretien, 2013). Il est nécessaire d'ajouter que l'attractivité d'un P+R est assurée par un niveau élevé de desserte en train, à savoir d'une fréquence de 30 minutes (Etat de Vaud, 2012). La mobilité douce fait également partie des priorités du canton, puisqu'elle comble les lacunes du TP et permet de limiter la consommation d'énergie tout en pratiquant une activité physique. De plus, le phénomène d'étalement urbain généré par la démocratisation de la voiture a engendré une fragmentation et un mitage du territoire. Ceci nuit à la cohésion territoriale et rend difficile les interactions entre les habitants d'une même commune.

La mobilité douce est à valoriser par l'amélioration des liaisons entre villages hors réseau routier principal. Une amélioration et une valorisation de l'itinéraire vélo le long du lac sont également à mener. Ainsi, s'il existe de nombreux moyens de transport à disposition de l'utilisateur à l'échelle régionale et communale, l'information concernant les connexions possibles entre les divers modes de transport est incomplète et n'est pas conçue comme un service global, offrant une véritable chaîne de transport pour l'utilisateur. L'objectif est de faciliter le choix d'un ou de plusieurs moyens de transport adaptés au trajet effectué, tout en diminuant l'impact sur l'environnement (fluidité du trafic, diminution des émissions de CO₂, etc.) et en améliorant sa santé (exercice physique par la mobilité douce). Afin de se doter d'une vue d'ensemble de la problématique de la mobilité, d'assurer une bonne coordination des projets entre les différents acteurs publics et privés et de soutenir une mobilité durable, l'ADNV a élaboré et adopté en juillet 2012 un Schéma régional des déplacements. Ce document recense une liste des projets prioritaires et mesures à mettre en œuvre afin de soutenir et favoriser le développement des activités économiques. Parmi ses mesures figurent deux actions pour encourager la multimodalité, il s'agit d'un guide intermodal et de la mise en place d'un système de covoiturage pour les petits villages.



Le secteur du Pied du Jura, dans lequel se trouve la commune de Grandson, fait l'objet d'une multitude de projets qu'il est utile de résumer. Concernant les transports publics, il est prévu que Grandson devienne un hub régional avec la prolongation du RER Villeneuve-Yverdon à Grandson dès la fin 2015.

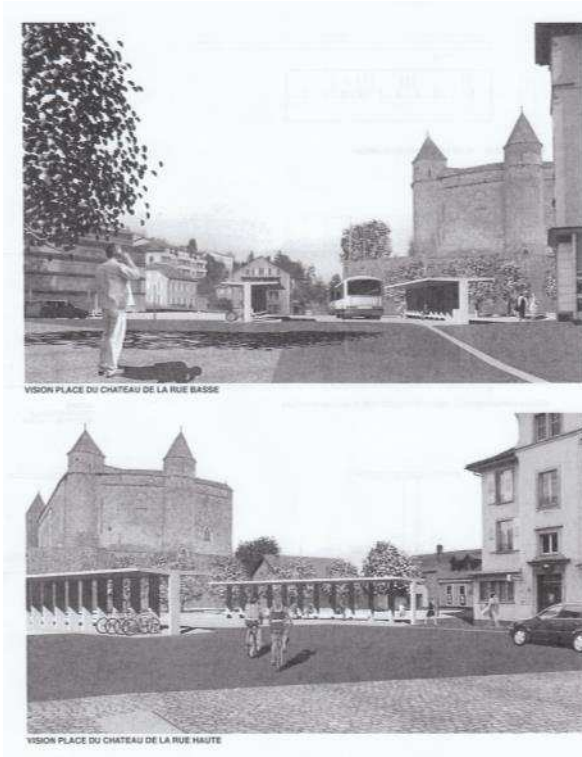
Illustration 6.3 : Concept de desserte en TP du Pied du Jura (ADNV, 2012 : 57).

Quant aux transports individuels motorisés, il y a une volonté de coordonner les infrastructures de stationnement qui favorisent l'intermodalité, comme la construction de nouveaux P+Rail, parkings de covoiturage ou autres programmes de mobilité. Quant aux transports publics, il est envisagé de maintenir les flux tendus entre Yverdon-les-Bains et Champagne, si Grandson est desservi par le réseau urbain. Une réflexion est encore à mener quant à savoir s'il s'agira de concentrer les liaisons sur les zones centrales ou de connecter les multiples destinations secondaires. Actuellement, la part modale de la commune se répartit ainsi : 80% des pendulaires prennent la voiture pour se rendre au travail, 10% prennent les TP et le pourcentage restant vont à pied ou à vélo (PDCOM, 2011). Il est donc devenu primordial que cette tendance s'inverse. C'est

la raison pour laquelle, l'objectif principal de Grandson est de réduire le trafic de transit et de valoriser l'intermodalité en transférant au moins 5% de la mobilité individuelle vers les transports publics (ADNV, 2012). Le projet de la Place du Château qui offrira des places de parc dans le parking souterrain a pour but de mettre à disposition un moyen de stationnement plus adapté aux enjeux actuels et de libérer l'espace en surface pour favoriser la mobilité douce et l'usage des transports en commun.

Partant de cette idée, il s'agit de présenter les divers projets relatifs à la commune. Les projets concernant le transport individuel concernent uniquement la construction d'une nouvelle desserte routière au nord du bourg jusqu'au Revelin, situé au nord-ouest de la commune. A cela s'ajoute également la création de zones 30 et de lieux de rencontres (PDCom, 2011). La première mesure permettra d'inciter les utilisateurs à prendre l'autoroute au lieu de franchir la commune en voiture et d'engorger davantage celle-ci. Quant à la seconde mesure, elle s'étendra surtout sur le périmètre des Tuileries, des hauts de Grandson, du chemin de rive et du chemin du Château, du secteur du Repuis, ainsi que sur le hameau de Corcelettes. L'extension de la vitesse lente favorise la création d'espaces publics conviviaux et la pratique des modes de déplacements doux. D'ici fin 2015, il est prévu une augmentation des cadences du RER Vaud entre Yverdon et Grandson à toutes les 30 minutes (ADNV, 2012). Même si cette réalisation se monte à 7 millions de francs, le coût n'est pas rédhibitoire (Raposo, 22 juin 2012). Toutefois, les horaires du train régional Grandson-Yverdon ne correspondront pas avec ceux de l'ICN pour Lausanne. Les usagers du RER devront donc patienter à la gare s'ils veulent se rendre en train direct jusqu'à Lausanne. Au cours des prochaines années, la volonté des CFF serait de déplacer tout ou partie du trafic de marchandise de la gare d'Yverdon-les-Bains à La Poissine située à l'est de la commune de Grandson (Municipalité de Grandson, 22 novembre 2012). Ceci renforcerait davantage le pôle économique du site et conférerait à la commune un rôle plus important.

Concernant le réseau de bus de Grandson et environs, il se compose uniquement des lignes de CarPostal, mais Travys viendra relier Grandson à la ville centre. Ceci améliorera sensiblement la cadence entre le centre cantonal et le centre régional. De plus, d'ici 2016 un réseau de bus urbain supplémentaire est en discussion pour connecter Y-Parc et la commune en passant par l'autoroute. Il s'agira de la ligne U1 « Sous-les-Monts – Grandson – Repuis ». Cette mesure est reprise par le Plan directeur communal de Grandson à l'horizon 2020. Selon l'ADNV, la cadence de ce nouvel axe sera de 10 minutes en journée, du lundi au vendredi, de 20 minutes les samedis et de 60 minutes les dimanches et jours fériés (2012). En soirée, le concept d'exploitation « TP 2020 » du projet d'AggloY prévoit une cadence de 60 minutes. Ceci permettrait d'éviter les bouchons du centre-ville d'Yverdon et étant donné que ce tronçon autoroutier n'est pas utilisé dans sa pleine capacité, il représenterait un potentiel non négligeable pour les pendulaires habitant la commune et travaillant sur le site technologique yverdonnois.



Le projet de réhabilitation de la Place du Château se caractérise par une multitude de travaux dans le domaine de la mobilité. Il s'agit d'un redimensionnement de la chaussée côté sud, de la maîtrise des places de stationnement par l'élimination de celles en surface et de la construction d'un parking souterrain de 150 places. En effet, il est question de réaménager l'espace public de façon à mettre en évidence les arrêts de bus et de vélos. Des cheminements de mobilité douce seront créés depuis la Brinnaz, située entre les Tuileries et Montagny, jusqu'au Château de Grandson. L'amélioration des fréquences en TP, la création de cheminements de mobilité douce et le parking souterrain permettront alors de favoriser l'intermodalité.

Illustration 6.4 : Image de synthèse des futurs infrastructures de transports (Thibaud-Zingg, 2012 : 18)

6.3.1.3 Synthèse

Coordonner mobilité, urbanisation et environnement, exige d'orienter le développement démographique, la localisation des activités afin de contenir l'étalement urbain. La consommation du sol, l'usage des énergies et le nombre de nuisances en seraient réduit. En effet, une ville basée sur la coordination entre différentes politiques sectorielles prend en considération les différents impératifs qui pourraient nuire à la qualité de vie. Certes, l'essor de la motorisation individuelle, le prix du terrain en ville, la fiscalité communale, la pénurie de logements en milieu urbain et le manque d'infrastructures de transports publics sont des obstacles à une ville durable, mais il existe de nombreux outils permettant de diminuer ces facteurs. En effet, réaliser des constructions dans les centres et promouvoir la mobilité multimodale sont des éléments qui réduisent les impacts de l'activité humaine sur l'environnement.

Lorsque le développement territorial a lieu dans des zones déjà urbanisées, le dynamisme d'une région ne peut qu'être stimulé, d'où l'importance d'orienter l'urbanisation dans les centres urbains. La proximité des services, des équipements publics, des habitants et autres infrastructures facilite la vitalité de chaque zone urbaine. Les réserves de faune et de flore du territoire nord vaudois sont préservées et ne sont, pour le moment, pas en danger, en partie, grâce à une urbanisation moins rapide que dans l'agglomération lausannoise. Néanmoins, la pression démographique devient de plus en plus oppressante dans de nombreuses communes périphériques étant donné que la plupart ont déjà dépassé le seuil du 1% de croissance annuelle en l'espace de 3 ans. Pour une vie de qualité en ville, il est donc devenu urgent que les

problématiques d'urbanisme soient intégrées à la gestion de la mobilité et la protection de l'environnement.

6.3.2 Renforcer la vitalité des centres

Le canton de Vaud s'est donné pour objectif la vitalité des centres urbains de tailles variées permettant l'équilibre territorial. Cette affirmation est liée au système polycentrique suisse caractérisant l'organisation du territoire. Les diverses zones géographiques, telles que les métropoles, les villes, les villages ou encore les hameaux composent le territoire et se renforcent par la présence de réseaux de communication, d'équipements publics et d'éléments rendant les quartiers attractifs. Ainsi, renforcer les centres urbains permet de créer de la plus-value régionale qui a pour effet d'étendre son rayon d'influence au-delà des limites administratives. Les centralités régionales ou cantonales font office de lieu de référence ou de porte d'entrée d'une région. Il est donc devenu utile de réaliser un réseau intra et interurbain afin que le territoire soit drainé par ces échanges. Pour ce faire, la densification du bâti permet de centraliser les individus, les activités et les infrastructures. Ceci dans le but de faciliter le renforcement des nœuds de communication routière, autoroutière et ferrée. Il est donc nécessaire que l'accessibilité aux infrastructures de transport public et aux services de proximité soit facilitée. Les liaisons existantes entre les divers centres servent à maintenir un marché économique attractif et performant. Ceci dynamise non seulement les zones interconnectées mais également l'ensemble du canton.

6.3.2.1 Consolider le réseau de centres dans les régions

Maintenir un réseau de centres permet de valoriser les atouts régionaux tout en gardant une certaine vitalité du canton. Bien que la région du Nord vaudois se caractérise par des aspects positifs sur le plan du développement régional, les faiblesses de la région n'en sont pas moindres pour autant. La pression démographique, les flux pendulaires effectués en transports individuel motorisés, ainsi que le manque d'influence au-delà des limites administratives sont des facteurs qui doivent être maîtrisés et développés, faute de quoi ils pourraient nuire à la qualité de vie dans le Nord vaudois. Le phénomène d'étalement urbain est grandissant, car de multiples quartiers de villas occupent peu à peu des surfaces plus importantes. De plus, les flux pendulaires entre Pontarlier et Yverdon-les-Bains ou en direction de Lausanne engorgent les routes et autoroutes. L'image que le Nord vaudois dégage est floue et peu perceptible au-delà de son périmètre. De plus, l'attractivité de l'arc lémanique est si forte que la région du Nord vaudois peine à sortir de son ombre. Afin de garder un équilibre territorial, il est nécessaire de conserver des centres de différentes tailles. Ceci permet de créer des échanges tout en comblant les faiblesses de certaines zones et en mettant en évidence les disparités régionales apportant de la richesse au canton.

Concernant le renforcement du réseau de centres dans la région de Grandson, la commune a pour projet de renforcer son rôle de zone-relais avec les communes rurales en améliorant la desserte en TP et en mettant en service de nouveaux commerces capables de capter les habitants de la région. A travers la présence du patrimoine qu'elle possède, son emplacement

stratégique au bord du lac, ainsi qu'avec les modifications apportées aux réseaux de transports publics et de mobilité douce, la commune développera un positionnement de relais semi-urbain. En tant que porte d'entrée pour la zone du Pied du Jura, Grandson verra renforcer sa centralité par le biais de nombreux projets et offrira ainsi une meilleure accessibilité pour les communes rurales.

Les travaux de réaménagement de la traversée des Tuileries allant de Grandson à Yverdon-les-Bains, ainsi que jusqu'à Montagny permettra de renforcer la vitalité de cette centralité. L'avant-projet est prévu pour décembre 2013 et les travaux pour 2018 (Vialatte, entretien, 2013). Il sera question de rénover le revêtement de la chaussée, de réaliser la mise en séparatif des eaux situées sous ce tronçon et, finalement, de procéder au changement complet de l'éclairage public dont le câblage date de plus d'un demi-siècle (Municipalité de Grandson, 7 mars 2013b). Selon le préavis municipal, le renouvellement de la Traversée comprend une réorganisation des modes de transport, en améliorant notamment la sécurité de la mobilité douce, en redimensionnant la chaussée côté sud et en réglant les stationnements, les sorties des routes secondaires et les accès aux immeubles (ibid.). Ce projet de réaménagement de la liaison entre le village des Tuileries et le bourg permettra de renforcer la cohésion territoriale de l'ensemble de la commune. Cette route cantonale montre actuellement bien des aspects qui pénalise la continuité du tissu urbain. Alors que ce tronçon est censé relier l'ensemble de la commune, il semble qu'elle a davantage le rôle de les séparer. Par conséquent, il est utile que des améliorations soient faites afin de redynamiser la totalité de la centralité régionale.

6.3.2.2 Optimiser l'implantation des équipements publics

Cette sous-partie met en évidence la nécessité d'affecter des équipements publics aux espaces, ceci dans le but de consolider le dynamisme de chaque pôle. En d'autres termes, améliorer la vitalité d'une région se traduit par l'implantation d'équipements publics diversifiés, de services de proximité, d'emplois et d'autres infrastructures. Ces éléments créent de l'attractivité et de l'intensité urbaine. En effet, par le passage de clients, de commerçants et d'habitants des échanges se créent et renforcent la vie dans la centralité.

Comme vu précédemment dans le tableau des équipements publics, la commune de Grandson dispose d'une multitude d'infrastructures scolaires, de formation spécialisée ou de soins médicaux, mais peu sont dédiés aux commerces. En effet, à ce jour seul un magasin d'alimentation est ouvert. Après observation de la situation actuelle des centralités du Nord vaudois, il est possible de constater que la plus grande majorité des commerces se trouvent principalement sur les communes d'Yverdon-les-Bains et de Montagny où se situe le centre commercial de Chamard. Ces deux villes drainent une part importante des consommateurs de la région en dépit de nombreuses communes qui proposent également des services. L'attractivité de cette zone liée à une accessibilité en transport individuel motorisé facilité, peut nuire à l'attractivité des commerces situés en zone rurale.

Dès lors, il est utile de mesurer le rapport entre la quantité de commerces dans une commune et le nombre de kilomètres qui la sépare d'un centre de services de forte influence. Il est possible d'avancer l'hypothèse que plus un centre commercial est proche, plus il est difficile pour les

communes environnantes de développer leurs propres commerces et inversement. Toutefois, il est nécessaire de signaler que le choix du lieu où sont effectués les achats ne se limite pas uniquement à la question de la distance. En effet, interviennent d'autres facteurs, tels que le prix et la marque des produits, ainsi que des critères de sélection d'ordre personnel. Parmi ces nombreux critères, il est possible de s'intéresser pour le cas de cette étude à la distance entre le lieu d'habitation d'un individu et la zone de services la plus proche. Partant de l'idée que le nombre de kilomètres à parcourir peut orienter la sélection d'un centre de commerces, il est possible d'effectuer un tableau mettant en évidence les distances entre une commune et un centre de commerces le plus proche.

Le tableau suivant expose les différentes communes centrales du Nord vaudois avec le nombre de magasins d'alimentation qu'elles possèdent. Il s'agit de donner la distance existant entre un centre et un autre ayant un statut plus important. En d'autres termes, pour un centre local c'est un lieu de services situé dans un centre régional qui est proposé ; pour celui-ci, il est question d'un centre cantonal et ce dernier sera alors rattaché à un centre de la même importance mais situé dans un district différent. En effectuant le tableau de la sorte, il est possible d'envisager que les habitants des centres régionaux ou locaux ayant des magasins d'alimentation puissent faire leurs achats dans leur localité. Les centres de services proposés sont parfois au nombre de deux, car la distance qui les sépare d'une commune est la même. Un autre élément est à souligner, étant donné que les limites du Nord vaudois bordent la France, il est nécessaire de proposer un centre commercial à proximité de la frontière. Ce lieu peut capter une multitude de Suisses qui considèrent les produits alimentaires meilleurs marchés.

L'observation du tableau permet de constater que la localité située à plus de 20 km d'un lieu de services ayant un poids économique plus important se compose d'une multitude de commerces, il s'agit d'Yverdon-les-Bains. Le centre régional se trouvant entre 15 et 20 km d'un centre de services supérieur à son propre titre est Sainte-Croix qui présente 4 magasins d'alimentation. Ces derniers sont des commerces tels qu'une Migros, une Coop, un Denner et un Proxi, ils proposent donc des choix de produits relativement importants. Les centralités distancées de 10 à 15 km d'un centre de services sont les communes de Chavornay, d'Orbe, de Concise et de Baulmes. Les deux premières sont des centres régionaux et disposent d'au moins 2 magasins d'alimentation, avec Orbe qui en possède 4. Quant aux centres locaux restant, ils ne se constituent que d'un seul magasin d'alimentation qui est de très petite taille. Les localités qui se situent à environ 10 km d'un centre de commerces sont Vallorbe, Ballaigues et Yvonand. Suivant la même logique que les centres régionaux précédemment présentés, Vallorbe et Yvonand se dotent d'au minimum 2 commerces d'alimentation qui proposent des produits alimentaires variés avec une prédominance pour la commune du Jura. Le centre local de Ballaigues se caractérise par un seul magasin d'alimentation. Le lieu de commerces le plus proche proposé pour Vallorbe et Ballaigues est la zone des Hôpitaux-Neufs situé à 10 minutes de la frontière. Dans la tranche des 5 à 10 km s'affichent les centres locaux de Romainmôtier-Croy, de Method, de Champagne et d'Ependes. Cette catégorie ne se compose que de centres d'importance locale qui possèdent en moyenne un magasin d'alimentation, exception faite de Romainmôtier-Croy. Il est donc possible de

constater que plus la distance avec un centre cantonal est faible, plus les communes environnantes sont des centres locaux voir, sans titre. Finalement, se dresse la commune de Grandson située à quelques kilomètres de la ville d'Yverdon et du site commercial de Chamard. Etant la seule centralité du Nord vaudois à se trouver aussi proche d'un centre commercial qui, du reste, offre des places de parc gratuites, elle ne dispose que d'un seul magasin d'alimentation de très petite taille. En effet, face à la concurrence du centre commercial de Chamard constitué de places de parc gratuites et d'une sortie d'autoroute, il est difficile de rivaliser. Ainsi, cette proximité se présente comme un obstacle pour le dynamisme économique de Grandson.

Km à parcourir	Centre de services le plus proche	Communes centrales du Nord vaudois	Quantité de magasins d'alimentation
>20 km	Lausanne	Yverdon	> 10
15-20 km	Yverdon/Montagny	Sainte-Croix	4
10-15 km	Yverdon/Montagny	Chavornay	2
	Yverdon/Montagny	Orbe	4
	Yverdon/Montagny	Concise	1
	Yverdon/Montagny	Baulmes	1
~10km	Les Hôpitaux-Neufs, France	Vallorbe	4
	Les Hôpitaux-Neufs, France	Ballaigues	1
	Yverdon/Montagny	Yvonand	2
5-10 km	Orbe et Vallorbe	Romainmôtier-Croy	2
	Yverdon/Montagny	Method	1
	Yverdon/Montagny	Champagne	1
	Yverdon/Montagny	Ependes	0
< 5 km	Yverdon/Montagny	Grandson	1

Tableau 6.5 : Distances entre un centre de services et une centralité du Nord vaudois indiquant le nombre de commerces. Données récoltées par l'observation du terrain (2013).

Afin de combler les lacunes en termes de commerces, la commune de Grandson a pour projet de regrouper des services de proximité, tels qu'une boulangerie avec un tea-room, une banque, une poste et un magasin d'alimentation sur la partie nord de la place. Situés au rez des nouveaux logements, ils favoriseront la mixité fonctionnelle du quartier. Ceci permettra aux habitants de la commune de Grandson et des environs de venir y faire leurs courses, d'y passer quelques moments agréables et conviviaux sur une Place qui a longtemps perdu ses fonctions d'échange au profit du stationnement. Cette proximité contribue également à l'usage de la mobilité douce et, de ce fait, peut dissuader les individus à prendre leurs véhicules pour se rendre en Chamard. Le secteur de Bellevue – Borné-Nau, situé sur les hauts de Grandson, est soumis à un projet d'extension de la localité qui participe à l'amélioration de la multimodalité. L'aménagement du site intégrera de nouveaux bâtiments scolaires accompagnés d'installations sportives et d'utilité publique, ainsi que des habitations, de l'artisanat et des petits commerces (Municipalité de Grandson, 22 novembre 2012). Actuellement composé d'un maillage lâche, le Nord de la commune se verra affecté d'activités et de nouveaux habitants qui rendront cette zone plus animée. La densification du centre et du nord de Grandson contribuera à renforcer le tissu urbain de la commune.

6.3.2.3 Stimuler la construction de quartiers attractifs

L'attractivité d'une ville ou d'un quartier est intimement liée à la diversité et à la qualité de ses espaces publics. Plus précisément, la qualité des espaces publics en milieu urbain dépend de la végétation, de l'aération des ruelles, des places de rencontres, des parcs et de la verdure. Comme vu précédemment, les frontages doivent être aménagés de manière à permettre l'appropriation des citoyens. Les espaces publics sont des zones d'une importance capitale, car ils structurent l'espace urbain et participent à la qualité du lieu. Il est donc nécessaire de développer et de mettre en évidence la vitalité et la convivialité des lieux publics. L'enjeu d'une telle mesure est de permettre à toutes les activités de s'épanouir sur un lieu commun. Malheureusement, les terrains centraux sont souvent soumis à un processus de spéculation foncière qui bloque les terrains qui sont en zone à bâtir. Ceci peut engendrer une décentralisation de certains de ces espaces.

L'aménagement du territoire produit à l'échelle du quartier doit assurer aux habitants, aux piétons et aux cyclistes des parcours confortables, sûrs et favorisant une certaine dynamique de la ville. Ainsi, la réalisation de l'objectif du Plan directeur cantonal en matière de création de quartiers attractifs se définit par :

- la promotion d'habitats collectifs
- la revalorisation des friches urbaines
- la réalisation d'affectations mixtes
- la valorisation des espaces publics
- le développement des interfaces de transports
- l'utilisation d'instruments économiques dans l'aménagement du territoire (Etat de Vaud, 2012).

Le premier objectif permet d'économiser de la surface et de favoriser un sentiment de cohésion et de convivialité entre les habitants d'un même immeuble. Contrairement à la maison individuelle qui permet moins ces échanges entre voisins et qui favorise les actions individualisées. Le projet de la Place du Château de Grandson consacre la partie nord de cet espace à l'implantation de deux bâtiments d'habitations à 3 niveaux plus les combes sur le côté de la Place. Cette réalisation s'insère dans un programme de densification à proximité des centralités qui sont les lieux où se développent les services, ainsi que proche des grands axes de transports publics développé (PDCom, 2011). La commune de Grandson dispose de zones déjà urbanisées qui se caractérisent par un fort potentiel de densification. Les secteurs les plus propices à une augmentation de la densité sont la Place du Château, Derrière-les-Remparts, Grandsonnet, Fiez-Pittet, Es Pierres, Bellevue, Borné-Nau et le Repuis. Le Plan de quartier de la Place du Château et la densification du secteur du Repuis permettront d'amorcer la création de l'axe fort entre Yverdon et Grandson.

Le deuxième principe propose une remise en valeur de sites ayant perdu de leur utilité et de leur vigueur. Cette idée se base sur le concept de réhabilitation urbaine qui a pour but de revitaliser une ancienne zone industrielle par exemple. Ceci s'intègre donc dans une volonté de reconquête d'une surface défraîchie, mais devenue centrale grâce à l'agrandissement d'une ville.

Le terrain d'étude est considéré comme un « secteur en friche ou sous-utilisé », mais offrant un potentiel de développement intéressant (PDCOM, 2011 : 36). Par ce défaut d'image de la place centrale, une requalification servira donc à revitaliser le cœur du bourg. Le troisième point souligne l'importance d'élaborer des quartiers multifonctionnels et caractérisé par une mixité sociale également. Ce principe permet de regrouper différentes fonctions aux quartiers afin de rapprocher physiquement les services urbains et d'effectuer des économies d'échelle. La Place du Château fait l'objet d'une intention de mixité fonctionnelle par l'implantation de nouveaux services, d'habitats et d'espaces de rencontres. Les deux bâtiments locatifs seront composés de commerces au rez, alors que les étages supérieurs seront occupés principalement par des personnes âgées. Du fait de la mobilité restreinte de ces dernières, l'implantation à proximité immédiate d'un magasin d'alimentation et d'autres commerces semble logique. Le secteur de Fiez-Pittet se verra également affecté d'une construction d'habitats avec d'autres affectations. Quant au site du Repuis, la mixité fonctionnelle sera également renforcée puisqu'à côté des habitations existantes seront développées davantage d'activités artisanales. Finalement, le centre du village des Tuileries se compose de deux petites entreprises. Pour l'instant elles sont bien intégrées au reste du tissu créant ainsi une certaine mixité.

L'optimisation des équipements publics est en lien avec la question de l'attractivité des quartiers. Cet objectif se réfère au tableau précédent recensant tous les services dont la commune dispose. Les services rares et hebdomadaires sont en quantité suffisante et selon la définition du Projet de territoire suisse ils contribuent à la classification de Grandson en tant que centralité régionale. En effet, un centre d'importance régional se caractérise par des services hebdomadaires, des compétences et des fonctions administratives, telles que les banques, les assurances et les pharmacies. Or, les services quotidiens, tels que les lieux où il est possible d'aller acheter sa nourriture sont quasiment inexistantes. Ceci nuit à la vitalité de la commune, car la plupart des habitants préfèrent aller faire leurs courses dans un centre commercial où l'offre est plus abondante et les prix plus avantageux.

Des améliorations sont en projet pour la commune, il s'agit notamment des infrastructures de baignade, de l'attrait de la vieille ville, des relations vieille ville avec le lac et avec la campagne, des parcours de mobilité douce des rives et des capacités d'hébergement (PDCOM, 2011). Ces éléments consistent à la fois à redynamiser l'aspect touristique, ainsi que la cohésion territoriale de la commune. Concernant l'accessibilité à une interface de transport, elle figure parmi les points les plus importants, notamment lorsqu'il est question d'identifier un centre. Du reste, selon le PDCn la distance maximale de tolérance effectuée à pied pour prendre un moyen de TP est de 500 mètres au maximum, soit un maximum de 10 minutes à pied (2012). Au-delà de cette distance, l'utilisation des équipements et des transports publics diminue rapidement. Toutefois, un réseau de pistes cyclables peut faire augmenter cette distance.

La qualité du réseau de transport influence le statut d'une commune. En effet, le centre régional se caractérise par une bonne accessibilité en transport en commun et individuel. Ainsi, les infrastructures de transport font office de lieu de transition entre les divers passagers et entre les différents modes. Les bus circulent en direction du centre cantonal à raison de 33 paires de courses en semaine (ADNV, 2012). En revanche, pendant le dimanche et les jours fériés, ainsi

qu'en fin de soirée, l'offre diminue à 12 paires de course (ibid.). Le manque de lignes de bus durant les moments de divertissements pourrait porter préjudice à l'accessibilité de la commune. De plus, sachant que la majorité des déplacements est consacrée aux temps libres, il aurait été plus judicieux de développer l'offre en transport en commun aux instants où les activités de loisir sont le plus prédisposées à se réaliser. Les divers projets d'amélioration des transports en commun ont été décrits précédemment dans le but de favoriser la mobilité multimodale. En dernier lieu figure la mise en place d'instruments économiques pour la gestion du territoire, il s'agit notamment des impôts et de l'internalisation des coûts externes. Les activités des transports génèrent souvent des effets qui ne sont pas pris en charge par l'utilisateur, tels que la pollution atmosphérique, la pollution sonore, la dégradation des paysages, etc. Ces désagréments ne sont généralement pas couverts par le pollueur et sont donc à la charge de la collectivité.

6.3.2.4 Synthèse

Ainsi, par ses activités, ses services et sa morphologie, le quartier crée l'image de la ville, qu'elle soit positive ou négative. Cette deuxième stratégie du canton permet aux projets régionaux et locaux de cadrer leur futur développement afin que l'urbanisation effectuée soit conçue de manière réfléchie et durable. Le renforcement des centres passe par la consolidation de réseaux de villes, l'implantation d'équipements publics, la promotion de la mixité fonctionnelle et sociale, ainsi que la mise en place des réseaux de transport public performant. La commune grandsonnoise souhaite revitaliser son centre par la diminution du trafic automobile et la mise en valeur de l'espace public par des jeux de lumières, la présence de la végétation permettra de dynamiser l'ensemble de la commune. Son objectif est de recréer de la qualité de vie au centre du bourg.

6.3.3 Valoriser le tissu économique

Le développement d'une région s'effectue grâce à la croissance économique qui permet de mettre en évidence les potentialités de celle-ci. La concurrence entre les divers centralités a engendré un besoin de mettre en place des stratégies de développement économique, telles décrites par les travaux de l'ADNV. La marche économique rapide dans laquelle s'insèrent les métropoles suisses est à l'origine d'une compétition régionale qui engendre des pressions urbaines de plus en plus difficiles à gérer. Le phénomène de globalisation intensifié depuis une trentaine d'années a poussé certaines villes et régions à renforcer l'attractivité de leur territoire (Etat de Vaud, 2012). Dès lors, il est devenu primordial de mener des mesures favorisant la vitalité territoriale. Les défis économiques auxquels doivent faire face les diverses régions suisses servent à renforcer un dynamisme d'ensemble et donc à faciliter une certaine cohésion du territoire. De ce fait, si une centralité régionale telle que Grandson veut conserver son statut et résister à la concurrence des autres centralités urbaines, il est nécessaire qu'elle mette au point des stratégies de facilitation d'accueil des entreprises et de soutien du pôle économique.

6.3.3.1 Faciliter l'accueil des entreprises et soutenir le tissu économique existant

Le maintien des activités économiques et industrielles est un moyen de créer de la plus-value. En effet, par la croissance économique, une zone géographique peut développer bien d'autres domaines qui permettent d'accentuer son rayonnement économique. De plus, la production de services, d'objets industriels ou artisanaux permet de créer des liens potentiellement intéressants entre les différentes régions. La création de ces échanges va de pair avec la consolidation de réseaux de centres, puisque les interactions qui découlent des activités économiques ou industrielles drainent l'ensemble du territoire.

En tant que centre régional, Grandson se doit de fonctionner comme pôle d'emplois. Les statistiques précédentes ont montré que les plus grandes entreprises concentrent une centaine d'employés et qu'ils proviennent des activités de l'enseignement spécialisé et de la gravière. Le domaine scolaire offre de nombreux emplois dont certains, s'ils sont domiciliés sur la commune, produisent des retombées fiscales. La commune a pour projet le développement du pôle économique de La Poissine. Une extension est encore à planifier, mais il est prévu de déplacer certaines activités logistiques du centre de l'agglomération. Caractérisé par une interface rail-route pour les marchandises fortement intéressante pour les marchandises, ce lieu figure parmi les sites stratégiques de la région. Hormis ce secteur, aucune autre zone ne se définit comme pôle économique. En effet, la commune ne présente pas un profil typique d'une centralité attractive par ses activités économiques, mais plutôt par l'implantation d'équipements publics variés et diffusant également son influence.

6.3.3.2 Renforcer les réseaux touristiques et de loisirs

Dans le but de valoriser le tissu économique, le PDCn présente des mesures concernant le renforcement des réseaux touristiques et de loisirs. Bien que le 5^{ème} volet de la stratégie cantonale ne favorise pas le développement économique, il est tout de même utile de présenter quelques aspects de la coordination entre nature, loisirs et sécurité. Afin de garantir un tourisme compétitif de qualité, la région du Nord vaudois souhaite organiser et renforcer l'offre touristique et de loisirs. Les collectivités locales mettent en place une conception touristique afin d'exposer clairement leurs objectifs prioritaires. Cette conception permet également de traiter l'accessibilité des pôles et des destinations par le maintien et la promotion des transports publics et de la mobilité douce. La région du Nord vaudois offre de multiples possibilités de renforcer le tissu économique à travers des sites d'exception et la vente de produits locaux favorisant l'activité du tourisme. Les produits du terroir issus des campagnes nord vaudoises ont du succès et participent à l'attractivité du lieu. Les touristes sont charmés tant par ces produits que par la beauté des paysages du Pied du Jura et du Jura lui-même. Les bains thermaux de la ville centre sont également une valeur ajoutée pour le territoire, tout comme le charme d'un parcours à pieds à travers les gorges de Vallorbe ou de Covatannaz, ainsi que les plages de Grandson et d'Yvonand. Les infrastructures sportives ne manquent pas à l'appel, puisque de nombreuses installations, telles que pistes d'athlétisme, terrains de foot, de tennis, de beachvolley font la joie des sportifs. Sur le sol communal se trouve également une zone alluviale d'importance nationale située sur la rive nord du lac de Neuchâtel. Des sites marécageux recensés dans l'inventaire

fédéral sont également présents sur la rive sud du lac (Yvonand). Ces derniers s'inscrivent dans le projet de conservation de l'environnement de Pro Natura situés à Champ-Pittet. Le centre accueille 30'000 visiteurs chaque année et figure donc parmi les sites d'importance nationale (ADNV, 2013).

Concernant la commune de Grandson, le tourisme est une branche à développer dont l'essor est à mettre en lien avec le renforcement des équipements publics, tels que les commerces, les tea-rooms, les hébergements et les services (PDCOM, 2011). La Maison des terroirs située sur la rue Haute de Grandson offre la possibilité de se restaurer et d'acheter des produits locaux. Elle est valorisée par un cheminement piéton offrant un cadre idyllique. Concernant le renforcement des réseaux touristiques et de loisirs, la commune a pour projet le développement de l'attrait touristique au niveau du lac et du patrimoine (ibid.). Le premier site englobe des travaux de renforcement du tourisme pour le sport, la détente, la nature et le paysage. Le second concerne principalement la vieille-ville, le château, le musée et le temple. Le site historique accueille chaque année entre 60'000 et 75'000 visiteurs, avec en grande partie des groupes, notamment scolaires surtout en période de mai à juin (Thibaud-Zingg, 2012). Il serait donc judicieux de développer une synergie entre la zone du bord du lac et le Château.



Photo 6.1 : Le Château de Grandson (B.Tuosto, 20.07.13)

6.4 Synthèse intermédiaire

A travers le projet de la Place du Château, la commune tente de réaliser plusieurs objectifs pour redonner vie à son centre historique. Par la densification du cœur du bourg, il s'agit de mettre à nouveau l'espace public et le patrimoine en valeur. Il est nécessaire que ce projet maintienne le caractère encore peu bâti des abords du bourg historique (Fischer & Montavon et al., 2007). Le bureau d'agglomération yverdonnoise considère que la Place du Château doit renforcer les équipements publics afin d'apporter de la mixité fonctionnelle au sein de cette place (ibid.). La qualité architecturale et naturelle des lieux doit donc être respectée et valorisée. Le projet d'AggloY soutient ce projet d'autant que la commune de Grandson, faisant partie du périmètre de l'agglomération, représente un site clé pour le développement de celle-ci.

Ainsi, l'animation du territoire se réalise par la valorisation des sites culturels et historiques de la région. Les espaces publics sont souvent représentés comme des vides dans l'espace urbain, servant non seulement à façonner l'espace bâti, mais à le valoriser. La valorisation d'un espace dénué de toute construction permet à l'être humain de se l'approprier ce qui favorise le sentiment de bien-être. Finalement, une des manières d'effectuer un développement territorial de qualité est de privilégier les collaborations intercommunales visant à rentabiliser les infrastructures existantes et à limiter les investissements.

7. Points de vue et vision du territoire

7.1 Introduction

Cette dernière partie de l'analyse de terrain englobe les points de vue des différents acteurs concernés en exposant les oppositions que le projet a suscitées, les craintes des habitants et les opinions des commerçants et des autorités compétentes. La vision du territoire est également dessinée à l'aide d'une carte chorématique. Cette dernière reflète la situation actuelle de la commune et les futurs projets qui la concernent. Ceci permet de mettre en évidence les noeuds, les réseaux, les mouvements, les pôles, les centralités et d'autres éléments structurant le territoire d'étude.

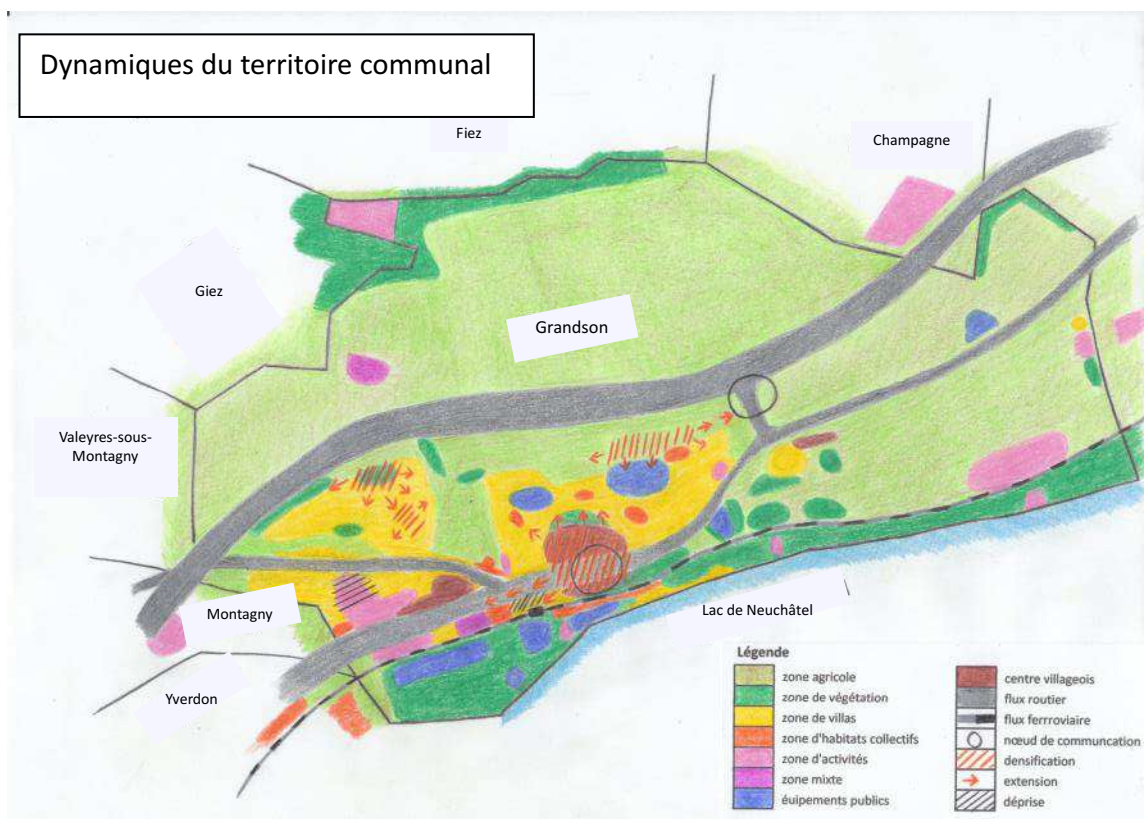


Figure 7.1 : Carte chorématique de la commune de Grandson.

7.2 Critiques du projet : les divergences d'opinions

Bien que le projet ait été approuvé par le canton en mai de cette année, quelques préoccupations subsistent notamment de la part des habitants et commerçants. Dans un premier temps, il s'agit de mettre en avant quelles ont été les oppositions au projet. Dans un deuxième temps, il est question de présenter les aspects du Plan de Quartier qui pourraient poser problème. Finalement, la dernière partie concerne les divers points de vue des commerçants actuels de la Place et des commerçants futurs potentiellement intéressés à s'y installer.

7.2.1 Les oppositions

En premier lieu, le projet a suscité 4 oppositions qu'il est utile de présenter. Les préoccupations concernaient l'implantation des bâtiments et leur hauteur, la capacité du parking souterrain, ses accès et les nuisances générées, ainsi qu'une opposition plus générale sur la vision globale du développement du cœur du bourg de Grandson. Parmi ces oppositions, 3 ont été retirées après les explications de la Municipalité alors qu'une demeure encore. La première ne correspondant pas au périmètre a été retirée de suite.

La seconde portait sur des inquiétudes quant à l'esthétisme des bâtiments, la Municipalité a assuré qu'« *elle serait attentive à la question des toitures et de leurs intégrations harmonieuses* » (23 août 2012 : 2). La construction de ces habitats sera mise à l'enquête en automne de cette année.

La troisième opposition portait sur le parking souterrain qui engendrerait des nuisances sonores et augmenterait le trafic automobile. La Municipalité a rassuré l'opposant en modifiant le statut de circulation de la rue des Colombaires et fera construire une paroi antibruit sur la parcelle concernée. Le nombre possible de places de stationnement projeté par le Plan de quartier doit prévoir entre 97 et 127 places de parcs (Thibaud-Zingg, 2012). Le réaménagement de la Place du Château implique une suppression de 86 places de parc se trouvant aujourd'hui en surface. Le projet ne prévoit que le maintien de 8 places de très courte durée en surface. Les études menées par les bureaux CERT-ARAGO de l'EPFL et Christe & Gyax (mandat AggloY) ont relevé que le taux d'occupation des places de parc existantes pouvait dépasser le 95% du temps. Il est donc nécessaire de compenser les 78 places de parcs supprimées par le nouveau parking souterrain. Les places de parcs disponibles sur l'espace historique sont aujourd'hui en majorité occupées par les voitures de service du Centre médico-social situé à la Rue des Remparts de Grandson. Le Café du Commerce occupe également une dizaine de places pour ses clients, celles-ci devront alors être compensées, voir même augmentées compte tenu de la norme VSS.

Le sort des 35 places de parcs situées le long de la rue Haute et sur la rue Jean-Lecompte sera le même que pour les précédentes, puisque seules 10 places de parcs resteront en surface dans cette zone. Bien qu'en ce jour le parking souterrain prévoit 150 places, les besoins en nombre de cases de stationnement ne sont pas suffisants. Le bureau Thibaud-Zingg souligne également que lors des fêtes médiévales ou d'autres manifestations (mariages, etc.), les places de parcs sont suffisantes, mais elles sont souvent éloignées du Château (2012). La partie visitable du Château occupe 2'500 m² de surface brute de plancher. Selon la norme VSS pour le stationnement, il faut prévoir dans le cas de musées 25 places de parc sans prendre en compte la desserte en

transports public et par car touristique. Toutefois en prenant en considération la desserte en TP, il serait possible de diminuer de 10 effectifs ce chiffre.

En dernier lieu, subsiste une opposition mettant en évidence le manque de prise en compte des réels besoins de la cité et la nécessité d'entreprendre une analyse plus large des problématiques urbaines (Municipalité, 23 août 2012). Celle-ci évoque certainement une appréhension quant au rôle joué par la centralité régionale et à la fonction de ce nouveau plan de quartier. Toutefois, n'ayant pas d'informations supplémentaires sur cette opposition, il ne s'agit que d'une hypothèse. Il est donc probable que cette préoccupation soit davantage tournée vers le contexte général dans lequel s'insère le projet de réhabilitation du centre historique. En effet, elle soulève une éventuelle discordance entre les besoins réels des habitants et des commerçants avec les enjeux que le Plan de quartier met en avant. Les trois premières oppositions relèvent de l'aspect physique du futur lieu et peuvent donc être corrigées par la modification de certains éléments. En revanche, la dernière opposition relève d'un aspect plus général sur les problématiques urbaines de Grandson. La Municipalité est donc contrainte de retenir l'opposition citée (Municipalité, 23 août 2012).

7.2.2 Complications présumées

En second lieu, il s'agit d'exposer les données récoltées par le centre d'étude sur les réseaux de transports, l'environnement et le tourisme (CERT-Aragao) pour la Place du Château afin d'en faire ressortir les éléments qui pourrait engendrer des nuisances sur le long terme.

Il est nécessaire de mettre en évidence un problème majeur, c'est-à-dire l'augmentation du trafic induit par le Plan de quartier :

- logements : 3.5 mouvements de véhicules/place de parcs et par jours.
- employés : 5 mouvements de véhicules/place de parcs et par jour.
- clients et visiteurs des services et commerces : 12 mouvements de véhicules/place de parc et par jour (CERT-Aragao, 2011).

Ainsi, le trafic journalier moyen, calculé sur la base de la moyenne des sept jours de la semaine, atteindra 730 mouvements de véhicules/jour. Au total, le futur Plan de Quartier induira 1'530 mouvements de véhicules/jour. Cette augmentation du trafic d'environ 9% ne devrait pas poser de problèmes de congestion (ibid.). La majorité de ces déplacements résulteront des nouvelles places de parc souterraines ainsi que des nouvelles constructions.

Par la construction d'un parking souterrain ainsi que l'implantation de logements et de commerces, la mobilité va augmenter. Si cette augmentation n'est pas maîtrisée en promouvant une mobilité durable, la fluidité du trafic risque d'être chaotique. De plus, la mise en place d'un parking souterrain peut accentuer le statut de lieu de passage que la commune subit déjà. Des aménagements sont prévus afin de régler la circulation entre les voitures sortant du parking souterrain et les piétons. Il est possible que des conflits subsistent entre les divers usagers ainsi qu'entre les voitures sortant du parking et celles descendant de la rue des Colombaires.

Il est important de garder à l'esprit que le Plan de quartier est situé sur un site historique pouvant contenir des vestiges archéologiques. La découverte de tels objets entrainerait la diminution de la surface du parking souterrain ou l'arrêt provisoire des travaux. La quantité de places de parc

nécessaire sera réellement connue que lorsque les travaux de creuse auront lieu. En février 2011, le parking souterrain prévoyait une capacité comprise entre 220 et 270 places de parc (Thibaud-Zingg, 2012). A ce jour, le nombre maximum de cases de stationnement est descendu à 150, une quantité insuffisante pour permettre à tous les habitants et commerçants de la commune de se parquer. En l'espace d'une année, le potentiel de stationnement a diminué de presque 100 effectifs, alors que les fouilles archéologiques n'ont pas encore commencé. De combien sera alors la charge du parking souterrain ? Dès lors, l'option d'un stationnement souterrain qui ne se compose que de 150 places au final, doit être interrogée.

7.2.3 Sondages et entretiens

Quelques sondages sur le terrain ont été réalisés afin de récolter l'opinion des habitants et passants de la Place du Château. Ces enquêtes ne sont pas fondées sur une méthode quantitative qui assure la récolte de données quantifiables. La démarche choisie ne permet pas de réaliser un référentiel statistique, mais assure une meilleure compréhension du sujet. Les enquêtes et entretiens effectués permettront de savoir quels sont les éléments qui pourront redynamiser la centralité régionale et quels sont ceux qui nuiront à son attractivité¹⁴. Le questionnaire s'inspire de la démarche participative élaborée par la ville d'Yverdon-les-Bains pour la requalification de sa Place d'Arme ainsi que des cours en mesure de la qualité de vie donné par le Professeur Christophe Mager.

Une commerçante fait remarquer ses préoccupations quant à l'implantation du parking souterrain : « *Si nos clients doivent s'enfiler dans ce parking souterrain payant, je crains qu'ils ne préfèrent aller faire leurs achats en Chamard où le parking est gratuit* » (Neyaga et Ravussin, 2 avril 2012). Le syndic, François Payot rétorque en affirmant que cette question a été réfléchi et que les places de parc à durée limitée située sur la partie ouest de la Place du Château permettront de drainer les clients (ibid.). Certes, il est possible que cette mesure réponde à ce problème, mais il n'est pas certain que cela suffise. En effet, la non-gratuité du parking souterrain couplée au manque de places en surface sont des facteurs qui risquent bel et bien de décourager les clients potentiels à s'y arrêter.

Afin d'encourager les individus à venir faire leurs achats sur la place centrale, le syndic annonce qu'il n'est pas impossible qu'une heure de parking soit gratuite. Ceci pourrait donc répondre à la crainte de certains commerçants. Evidemment, cette affirmation est plus officieuse qu'officielle. La gérante du kiosque de Grandson situé sur cet espace affiche son mécontentement quant au parking souterrain. Pour pouvoir bénéficier de places de parc souterraines, la gérante aurait dû payer 120.-/mois pour chaque case, ce qui est au-dessus de ses moyens (Perret, entretien, 2013). Consciente que ses clients viennent pour y acheter des produits en vitesse, ce système de parcage va dissuader les automobilistes de s'arrêter. Il en va de même pour l'opticien et le boucher situé le long de la rue Basse qui considère le paiement du parking souterrain comme un moyen de décourager la venue des clients (Monnier et Herren, entretiens, 2013). En effet, « *en tant qu'espace public, il est inadmissible de mettre en place un parking payant* » rétorque

¹⁴ Annexe 5 : Questionnaire qualitatif

l'opticien Monnier (2013). Il ajoute également que la solution pour Grandson serait d'éviter tout trafic de transit à travers la cité et donc de faire dévier la circulation par l'autoroute (ibid.). Ainsi, les petits commerçants craignent d'être défavorisés quant à ce nouveau mode de stationnement. En revanche, pour les commerçants dotés de clients plus nombreux que la construction du parking souterrain soit perçue comme une bonne nouvelle. En effet, la Banque cantonale vaudoise (BCV) située sur la partie sud de la Place du Château ne considère pas le paiement des places de parc comme un problème puisque la plupart des services en ville exige également le même traitement et n'ont pas moins de clients pour autant (Monnard et Millou, entretien, 2013). D'après les enquêtes faites sur place, plusieurs habitants soulèvent également des inquiétudes quant à la capacité du parking souterrain. En effet, certains pensent que ce dernier a été surestimé, car actuellement, les places de parcs du Château ne sont jamais toutes complètes. Bien que le parking souterrain ait déjà subi une diminution de son potentiel, les craintes se fondent surtout sur la nécessité de construire un tel ouvrage. De plus, la volonté de cacher les voitures au sous-sol se justifie par une volonté de créer un lieu attractif en surface où l'automobiliste n'est plus le maître du lieu et indirectement de favoriser l'usage d'autres modes de transport. Cette mise au sous-sol des véhicules, n'est-elle pas un moyen de cacher le réel problème des Grandsonnois ? En effet, avec un médiocre 10% d'usage des TP, il est possible de remettre en question les modalités de gestion du territoire que la commune emploie (PDCOM, 2011). Ainsi, sans réelle soutien de la part de la Municipalité pour concevoir des cheminements de mobilité douce prioritaires sur la place centrale et sur l'ensemble de Grandson, un espace public ne peut être attractif et convivial.

Le transit des voitures empêche toute emprise du territoire par l'individu, car il participe à créer un cadre de méfiance et un manque de sérénité ce qui nuit à la conception de tous lieux agréables à vivre et à parcourir. Par ailleurs, la mise en souterrain de véhicules entraîne une accumulation de polluants qui ne peuvent s'échapper. Il est donc nécessaire que des systèmes de ventilation soient installés et ceci, au détriment de leur consommation énergétique et du coût généré. De plus, un parking souterrain recouvert d'un sol en béton, en asphalte ou en pavés de béton et sans toiture végétalisée augmente le phénomène d'imperméabilisation des sols (Da Cunha et Rey, 2010). D'autant plus que l'eau de pluie qui ruisselle sur les sols imperméables constitue l'une des plus grandes sources de pollution des cours d'eau (Fallot, 2011). Ainsi, la dimension écologique ne semble pas avoir été intégrée dans la réalisation du projet.

La prédominance de l'aspect minéral sur toute la Place du Château choisie pour rester dans la trame principale du Château a souvent été perçue comme négative par les habitants. Lors d'un sondage avec un habitant de Grandson depuis une trentaine d'années, celui-ci a déclaré ne pas se retrouver dans ce modèle d'infrastructures bétonnée et très design que les images de synthèse montrent. Ainsi, les trames bleue et verte ne sont pas ou peu visibles sur la Place. Alors que la commune confère un profil de zone au bord du lac, il n'y a aucun élément qui fait allusion à l'eau sur le Plan de quartier. Un rappel de la présence de l'eau, ainsi qu'une intégration plus marquée de la végétation auraient pu rendre l'espace public central plus convivial et chaleureux, notamment par l'implantation d'une fontaine, de ruissellements et d'autres types de végétation.

Partie pratique

Par ailleurs, un rapport sur les changements climatiques en Suisse qui a récemment été rédigé met en évidence les causes, les effets et les mesures liés à un tel phénomène (Perroud et Bader, 2013). Les lieux les plus touchés sont les villes en raison du microclimat très chaud qu'il y règne. En effet, des îlots de chaleur urbains se forment par manque de circulation d'air, par forte absorption du rayonnement solaire par les surfaces bâties et par dégagement de chaleur des activités humaines. Certes, Grandson n'est pas un centre urbain de taille importante, mais il est nécessaire d'anticiper le développement urbain des années futures afin que la place puisse toujours être conforme. A ce propos, un des habitants de Grandson a signalé le non-sens de mettre en place des bancs sans végétation environnante, car avec la chaleur des périodes caniculaires, personne ne voudra s'y asseoir.

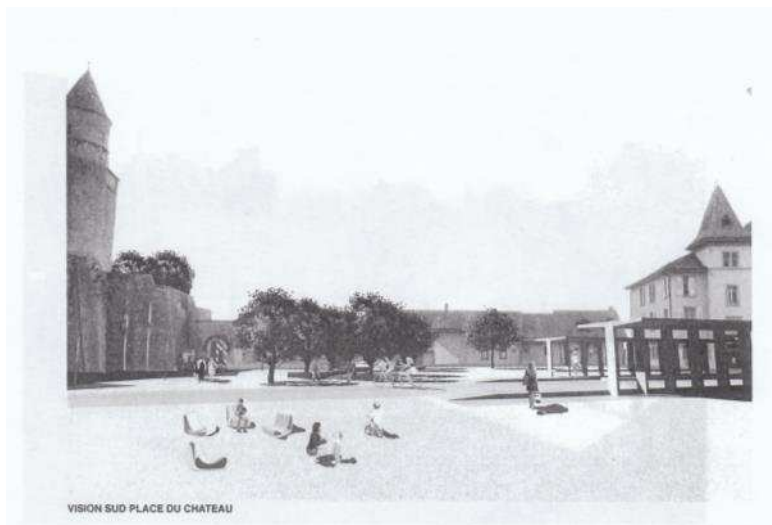


Illustration 7.2 : Image de synthèse de la face nord du centre historique (Thibaud-Zingg, 2012 : 19)

Ainsi, il existe diverses mesures de lutte contre ce processus de réchauffement, notamment la végétalisation qui permet de créer de la fraîcheur soit en produisant de l'ombre, soit en rejetant de l'eau du sol vers l'atmosphère par évaporation (Giguère, 2009). Elle participe également à l'amélioration de la qualité de l'air en rejetant de l'oxygène et en captant le CO₂. L'aménagement urbain peut également contribuer à réduire ce réchauffement climatique permettant une bonne circulation des vents, en favorisant les espaces verts, la promotion des TP, ainsi que l'accès de différents services à proximité. Selon les travaux et plans effectués, ces deux derniers points semblent satisfaisants. Un effort est à fournir quant aux matériaux utilisés sur les bâtiments et le sol. Il est vrai qu'à ce stade, il est difficile de dire de quoi seront composées les infrastructures urbaines. Des mesures, telles que l'utilisation de matériaux réfléchissants, de pavés à haut albédo et d'une architecture bioclimatique pourraient lutter contre les îlots de chaleur urbains (ibid.). Le style architectural final qui va s'implanter sur cet espace public n'est pas connu. Les images de synthèse obtenues dans le rapport 47 OAT permettent de visualiser l'idée principale du bureau d'architecture. Le sol ne sera donc pas en pavé, les arrêts de bus les bancs seront composés de béton. Quant aux matériaux des bâtiments, il est impossible de dire à ce jour quelle sera leur composition.

En définitive, le réaménagement de la forme du cœur de Grandson va générer chez les habitants un chamboulement quant à leur mode de percevoir et vivre l'espace historique. Cela risque

d'affecter l'identité territoriale. En effet, le contexte urbanistique historique est une entrave au développement urbain. Ce projet pourrait poser des problèmes de représentation de l'histoire. En conséquence, est-il possible de conserver l'âme historique du lieu malgré le renouvellement ? En effet, selon l'affirmation de Marc Augé, ce projet participe-t-il réellement à la création d'un lieu ou au contraire d'un non-lieu dénué de toute signification commune et de vie ? La commune souhaite créer des commerces attractifs, un espace public convivial et faire disparaître l'image d'une commune de transit par ce projet de réhabilitation. Toutefois, bien que le projet semble aller dans ce sens, certains habitants restent encore sceptiques : « *J'ai le sentiment que cette place va perdre son charme et tout simplement ressembler à celle de la gare d'Yverdon* » (Negaya et Ravussin, 2 avril 2012). Cet habitant doute de la réussite du projet en le comparant à un espace recouvert d'un revêtement en béton clair où la végétation est minime, avec des passants qui peinent à se déplacer avec sécurité au sein de la place et des interactions entre les individus quasiment impossibles. En somme, les avis sont partagés quant à la réussite ou non de cette place. Selon AggloY, la commune de Grandson est en pleine transition et de changement de statut. En effet, à l'origine plutôt rurale, la localité a subi une pression urbaine qui est en train de la transformer en une petite ville (Genoud, entretien, 2013). La période de transition dans laquelle se trouve le terrain d'étude requiert la nécessité d'appliquer des mesures de maîtrise de l'urbanisation.

Partie finale

8. Retour sur l'hypothèse

Le projet s'inscrit dans une démarche de revalorisation du centre historique de la commune de Grandson. Ainsi, par la compréhension du cadre théorique et l'analyse du terrain, il est possible de constater si les éléments apportés par la réhabilitation urbaine pourront revaloriser le centre régional de Grandson. Il s'agit donc de faire un rappel des analyses effectuées, de discuter des résultats obtenus et de les comparer avec la littérature. Il est également question de montrer les limites de la méthode.

8.1 Rappel des résultats

La Place du Château est un projet qui date de 40 ans et qui a subi de nombreuses modifications. Partant des obstacles qu'elle a rencontrés depuis 1970, cette place représente actuellement un enjeu d'une importance certaine pour les Grandsonnois. Compte tenu de la croissance démographique qu'elle affiche, la commune se caractérise par une attractivité évidente. Toutefois ses réserves en zones à bâtir ne sont pas capables de répondre à la demande. C'est la raison pour laquelle des projets de densification pour la construction de logements sont en discussion. Si l'attractivité du bourg se perçoit à travers la venue de nouveaux habitants, c'est moins le cas pour les emplois. En effet, les emplois les plus importants sont issus du domaine public cantonal et le peu de commerces perceptibles sur le territoire exercent un champ d'influence restreint.

Les connexions en transport public sont la plupart du temps réalisées par le bus, car le train effectue des arrêts peu fréquents. La mobilité individuelle apparaît comme le moyen de se déplacer le plus utilisé surtout avec sa proximité avec la jonction autoroutière. Ainsi, les potentialités restent celles du tourisme, de l'intermodalité et de la valorisation de la mixité fonctionnelle.

Le territoire est ensuite analysé selon une approche sensible qui se traduit par une analyse morphologique. Cette dernière identifie les cohésions et les césures du paysage. Au sud des voies, se trouve des possibilités d'effectuer de la mobilité douce et de se détendre sur des espaces verts, tandis que le Nord, plus discontinu, est parsemé d'obstacles à éviter et d'un maillage de plus en plus lâche.

Les stratégies de développement territorial développées par le PDCn mettent en évidence trois objectifs auxquels le projet de la Place du Château prévoit de répondre. Afin de coordonner mobilité, urbanisation et environnement, de renforcer la vitalité du centre et de valoriser le tissu économique, la commune de Grandson s'engage à mettre en œuvre divers projets. Ce chapitre montre que la vision de la commune s'intègre dans l'optique du plan directeur et présente des perspectives d'avenir intéressantes.

En fin d'analyse, se dressent les points de vue des habitants, des commerçants actuels et futurs, ainsi que les entretiens avec les acteurs du projet. Ceux-ci mettent en évidence les appréhensions au niveau de la capacité du parking souterrain, de son utilité, de l'affectation de l'espace public, ainsi que du style architectural envisagé. La vision du territoire que les différents acteurs expriment est présentée et traduite à l'aide d'une carte chorématique.

8.2 En réponse à la littérature

Les habitants de Grandson sont enthousiastes quant au changement de cette place, mais ne cachent pas leurs appréhensions. En effet, nombreuses sont les interrogations qui soulignent une discordance entre les besoins des habitants et les intentions des autorités compétentes. La tendance à l'urbanisation généralisée accentuée par le phénomène de métropolisation engendre un modèle de ville-territoire imposant une confusion certaine entre la ville et la non-ville. La mobilité s'est généralisée et a réduit les distances entre les territoires. Ainsi, situé à 5 minutes de Chamard et à 10 minutes d'Yverdon, le secteur des Tuileries semble davantage rattaché à la centralité cantonale qu'à sa propre commune. Ceci provient de son manque de connexion avec Grandson. Il semblerait que seul le territoire au bord du lac présente une cohésion, avec des éléments d'amélioration comme l'éclairage et la liaison avec le centre historique. La notion de vides structurants est perceptible tout au long du lac où des espaces verts incitent à la déambulation, alors qu'au cœur de la commune, il est difficile de s'approprier l'espace. Le projet de réaménagement de la Place du Château a pour but de limiter la dispersion du bâti en implantant des habitations collectives et des activités au sein de la place centrale. Ceci permet donc à la commune de créer non pas uniquement de la densité, mais aussi de l'intensité urbaine qui favorise l'interaction entre les personnes et les activités.

Néanmoins, ce plan de quartier ne s'inscrit pas complètement dans une optique de développement durable, car selon les auteurs Catherine Charlot-Valdieu et Philippe Outrequin, une multitude d'autres objectifs en lien avec le renouvellement urbain durable n'est pas remplie. Toutefois, le principe même de la réhabilitation est un moyen de créer de la durabilité.

Concernant la manière dont le projet a été reçu par les différents acteurs locaux, de nombreuses enquêtes publiques ont été organisées afin que les divers points de vue puissent être entendus. A défaut de récolter activement l'opinion des personnes concernées de manière régulière en leur faisant remplir des sondages, la démarche sur laquelle s'est basée la commune est davantage de type intégrative que participative. Cette méthode inclut les acteurs et coordonnent les actions de façon à aboutir à un accord, mais ne prend pas en compte toutes les intentions et appréhensions des habitants. En effet, ces derniers sont avertis, consultés lors d'enquêtes publiques et ont la possibilité de s'opposer, mais des questions d'ordre plus psychologique ne sont pas prises en considération. Il s'agit notamment de l'ambiance urbaine et de la dimension symbolique des éléments mises en place pour créer de la convivialité. Il a été vu à plusieurs reprises que les habitants ne se retrouvent pas dans ce modèle d'infrastructures design et certains vont même jusqu'à critiquer le parking souterrain. En effet, les commerçants situés sur la place craignent de perdre leurs clients.

La question de l'espace public est une notion importante dans cette recherche puisqu'elle est au cœur du projet de réhabilitation. Les éléments qui le composent favorisent ou non le sentiment d'appropriation de ce lieu. Il est dès lors possible de savoir si les dimensions identitaire, relationnelle et historique du lieu seront mises en avant par ce projet. En d'autres termes, il s'agit de savoir si la nouvelle Place du Château sera un espace produisant une image collective qui créera ainsi une identité locale, si les interrelations entre les individus seront favorisées et si l'ancrage du passé sera présent dans les nouveaux aménagements.

Le premier point est celui de la dimension identitaire. Le principe même d'un espace public dépourvu de places de parc peut permettre la déambulation des individus sur cette place. Cet aspect ne peut être renforcé qu'à travers l'organisation d'activités permettant la participation des habitants. Il est donc important que des commerces, des manifestations et lieux de repos puissent être créés afin que le sentiment d'appartenance à une même collectivité soit sollicité. Le lieu se fonde également à travers la dimension historique, c'est-à-dire l'ancrage du passé dans les aménagements présents. Les images de synthèse et les entretiens avec le bureau d'architectes et d'urbanistes concerné montrent que les nouveaux aménagements seront d'un style d'arts appliqués et design. L'architecture des bancs, des arrêts de bus et bâtiments ne seront pas créés dans une optique voulant correspondre avec l'ambiance du Moyen Age suggérée par le Château. Afin de compléter tous les critères du lieu, il est nécessaire que la dimension relationnelle soit perçue dans ce projet. L'espace public de la Place du Château souffre actuellement d'un manque de possibilités d'interaction entre les individus. Ce projet s'est donc donné pour objectif la création d'un lieu plus convivial par la réalisation d'une zone de délasserment sans voiture et du rassemblement de commerces. Ceci dans le but que les liens et les interactions entre les habitants d'une même cité, soient facilitées.

Les plans réalisés par le bureau d'architecture et d'urbanisme, les quelques témoignages récoltés et la politique de la Municipalité, montrent que la volonté de ce projet s'inscrit dans la création d'un lieu souhaitant renforcer son attractivité. Certains doutes subsistent tout de même quant à la nécessité d'un parking souterrain, le manque de végétation, la non-rentabilité des commerces, le paiement du parking souterrain et bien d'autres remarques citées dans le chapitre précédent.

La réduction de la vitesse à 30km/h sur la rue Haute va permettre aux conducteurs de ralentir et de prendre le temps d'observer l'espace public qui s'offre à eux et, voyant de l'animation, peut-être les inciter à s'arrêter (Payot, entretien, 2013). La Municipalité souhaite créer des rues à vitesse lente pour que des commerces viennent réhabilités certains rez-de-chaussée abandonnés. En effet, la littérature développée sur cette question a pu démontrer que la qualité des rez-de-chaussée permettait de qualifier le quartier dans son ensemble (Masbounji, 2013). Les parkings à vélo et la mise en évidence des cheminements piétons vont inciter les gens à pratiquer de la mobilité douce, surtout qu'à bicyclette la durée jusqu'à Yverdon n'est que de 15 minutes. De plus, le parking souterrain situé dans la zone centrale permettra de favoriser la mobilité intermodale.

La centralité historique actuelle de Grandson n'apparaît pas aux yeux des habitants comme le lieu de rencontres ou de convivialité espéré. En effet, son image ternie par le transit des voitures

et des camions, ainsi que par de vieux bâtiments abandonnés ne participent pas au rayonnement de la commune. Pourtant en tant que centralité régionale, Grandson se doit de mettre en avant une telle place, qui plus est se compose du 2^{ème} plus grand château de Suisse. Ici, le paradoxe de la centralité décrit est présent avec un centre-ville historique qui s'affaiblit mais une volonté ferme de renforcer la centralité. Certes, Grandson se situe dans la couronne suburbaine d'un centre urbain de moyenne importance et ne développe de ce fait que difficilement des activités économiques. De par sa proximité, le champ d'influence d'Yverdon-les-Bains est important. De plus, selon les différents types de centralités décrits par Yves Chalas, le bourg de Grandson fait partie des centres qui se sont urbanisés suite à l'exode urbain.

8.3 En réponse à l'hypothèse

Partant du diagnostic territorial effectué pour la commune de Grandson, il est possible de mettre en évidence certains éléments qui motivent le besoin d'une transformation urbaine. La localité dispose d'atouts qui sont le patrimoine bâti, la nature, la présence des écoles, ainsi qu'une accessibilité en transports publics plutôt bonne. Malheureusement, elle se compose également de failles qui sont sa discontinuité urbaine avec Les Tuileries, son fractionnement de villas au nord et sa proximité avec Chamard qui nuit à son dynamisme économique.

Dès lors, le projet de réhabilitation de la Place du Château a pour but la revalorisation de l'espace central de la commune par le biais de commerces, de marchés et de vides structurants. En réponse à la question de recherche, il est possible d'affirmer par la positive selon les données d'analyses récoltées. En effet, les lacunes qui ont pu être observées au cours de cette recherche expliquent le manque de dynamisme de Grandson. Etant consciente de ses faiblesses, la commune développe un projet qui semble vouloir combler ces manques. La volonté de cacher les voitures en sous-sol permet de libérer la place en surface pour laisser aux citoyens la possibilité de se l'approprier.

L'implantation de commerces au centre-ville favorise l'échange entre les vendeurs et les acheteurs et de ce fait permet la création d'un lien social entre les deux acteurs. En conséquence, il est possible de reprendre la citation de Charles de Montesquieu présentée en début d'introduction lorsqu'il affirme que le commerce a pour effet de porter à la paix (1748). La raison de cette déclaration provient de la possibilité qu'ont les deux parties de négocier entre elles. En d'autres termes, l'une achète et l'autre vend ; l'enjeu de cette interaction se fonde alors sur des besoins mutuels. Or, dans un centre commercial, la chaleur humaine des contacts disparaît au profit des gains générés par des produits moins chers et universels. Le seul but de l'acheteur devient donc la réduction de ses dépenses et celui du vendeur l'augmentation de sa marge. En effet, assis durant 8 heures de temps, le caissier d'une grande succursale ne verra pas forcément d'intérêt à ce que l'acheteur consomme dans le magasin où il travaille. Les produits vendus ne sont pas les siens et leurs bénéfiques encore moins, même si le maintien de son poste en dépend. Ceci résume donc l'importance de maintenir des commerces de proximité à Grandson, sans pour autant oublier que leur pérennité dépendra notamment du bon vouloir des habitants. En effet, les services de proximité ne peuvent subsister si la demande est trop faible. Néanmoins, une fois

que les interactions entre vendeurs et acheteurs se créent, il est plus aisé de fidéliser la clientèle et donc d'assurer le bon fonctionnement des rez-de-chaussée du cœur du bourg.

Partant d'un village où des manifestations culturelles, telle que « *Grandson dans la rue* » qui occupait tout le cœur du bourg, la commune s'est transformée en une ville qui se rapproche du modèle de cité-dortoir. En effet, durant les années 1990, Grandson voyait ses rues animées par une part très importante de la population qui venaient déguisés comme au Moyen Age. Cette manifestation permettait aux citoyens d'interagir entre membres de la même cité ce qui favorisait les interactions sociales. La commune a été le terrain de jeux de bon nombre de manifestations qui, durant ces dernières années, ont diminué voir ont complètement disparu.

Par la réalisation de ce projet, il est possible d'envisager que le centre régional puisse retrouver la vitalité que Grandson connaissait. Du point de vue d'une habitante de Grandson, l'espace public proposé par les différents acteurs compétents ne semble pas correspondre aux attentes des citoyens. Les arbres ne sont pas nombreux et l'ambiance du Moyen Âge suscitée par le Château ne se trouve pas dans les nouvelles infrastructures. En revanche, les efforts fournis par la commune en matière d'affectations de la zone permettant la valorisation de la mixité fonctionnelle et de la mobilité durable peuvent être salués.

8.4 Limites de la méthode

Il est difficile d'évaluer la qualité du futur projet, car il s'agit d'analyser des documents et des images de synthèse qui soulignent l'idée générale du futur quartier. Une fois la Place du Château réaffectée, il est possible que des changements soient opérés quant à sa réalisation. La réalité du projet peut donc diverger de celle écrite dans les textes. Lorsqu'il s'agit de vérifier une hypothèse qui se base sur un projet et non sur une réalisation concrète, il est toujours difficile d'apporter une réponse catégorique. L'analyse du terrain s'est fondée à partir d'éléments décrits et supposés. Afin de consolider la partie pratique à partir d'un cas qui n'est physiquement pas encore présent, il a fallu travailler des données statistiques pour présenter la situation générale de la commune, analyser la commune par rapport aux documents réglementaires afin de démontrer qu'elle s'investissait pour conserver son titre et finalement l'examiner sous l'œil des acteurs concernés de façon à faire ressortir la vision du territoire. Certes, avec cette manière de faire, il est difficile de donner une réponse de manière absolue. Il serait donc judicieux, qu'une fois le projet construit, de refaire une analyse de territoire afin de voir si les lacunes ont bel et bien été comblées et d'effectuer à nouveau des sondages auprès des habitants afin de savoir si leurs appréhensions sont confirmées ou au contraire, si elles ont disparu.

9. Conclusion

L'élément central de cette recherche a été d'identifier les outils permettant de redynamiser une zone en friche et notamment pour le cas de la réhabilitation urbaine du centre historique de Grandson. Les termes de redynamisation et de transformation du bâti ont donné lieu à une hypothèse de recherche se basant sur l'observation, l'analyse et la perception du terrain. La mise en évidence de certaines thématiques ont permis de constater un manque de cohésion et d'interaction au sein de la commune. Il en résulte plusieurs idées favorisant l'entreprise de mesures dynamisantes, visant à rendre le territoire d'étude plus attractif.

Cette étude présente l'instrument urbanistique de la requalification urbaine comme une solution efficace aux problèmes que la commune rencontre.

Les principales constatations obtenues lors de cette étude sont issues des différents calculs statistiques, des documents institutionnels et des interviews effectués. La commune de Grandson a pu être analysée dans son contexte régional. Ainsi, sa position par rapport aux centres du Nord vaudois est bonne dans les diverses thématiques abordées. Toutefois, il est utile de relever quelques domaines qui ont semblé être lacunaires. Il s'agit de la part importante des transports individuels motorisés dans les trajets quotidiens. En effet, le trafic routier nuit à la qualité urbaine de l'ensemble de la commune. Si le bus reliant les communes rurales et le centre cantonal se caractérise par une desserte relativement intéressante, il ne parvient pas à rivaliser avec les véhicules privés. Il en va de même pour les équipements publics qui ne participent pas fondamentalement à l'attractivité du territoire grandsonnois.

Les potentialités de développement mises en évidence dans l'analyse ont ainsi pu permettre d'identifier plusieurs domaines qu'ils seraient intéressants d'exploiter. Parmi ceux-ci figurent la valorisation du secteur touristique, car le centre régional dispose d'atouts majeurs. La mobilité douce peut également être développée grâce aux cheminements piétons déjà présents au bord du lac. Ainsi, la mobilité durable issue de l'usage des transports en commun et de la pratique de la marche et du vélo peut être un domaine à exploiter, car la topographie et la géographie confèrent en la centralité régionale de Grandson une position stratégique.

Les différentes modalités de gestion du territoire ont permis de mettre en évidence la morphologie du territoire communal et, de ce fait, de mettre en lumière ses atouts et ses faiblesses. Aux travers des documents institutionnels, Grandson développe de multiples actions afin de répondre aux exigences du Plan directeur cantonal. La Municipalité soutenue par le projet d'AggloY réalise donc des projets concernant la revalorisation du centre historique, le développement des fréquences en transport public, l'amélioration des chemins de mobilité douce et la mise en réseaux des sites touristiques. Ces réalisations représentent donc une opportunité pour la commune de créer de l'attractivité et d'étendre un rayonnement suprarégional.

En fin d'analyse, les sondages, les entretiens ainsi que la carte chorématique permettent de souligner les critiques évoquées quant au projet, les besoins des habitants et les dynamiques de la commune. La construction du parking souterrain ne semble pas faire l'unanimité auprès des

habitants et des commerçants. En effet, les sondages réalisés auprès des habitants et des usagers permettent de mettre en évidence des préoccupations d'ordre esthétique concernant plus le style architectural des futures infrastructures présentes et donc de la prédominance de l'aspect minéral. En revanche, la Municipalité et les nouveaux commerçants de la Place ne partagent pas cet avis. Le parking souterrain n'est pas perçu comme un obstacle au développement communal, mais comme une opportunité de libérer l'espace public de la voiture.

En élaborant la partie théorique de cette manière, il est possible de comprendre quelles sont les tendances de l'urbanisme contemporain, les problématiques urbaines actuelles et les enjeux de la réhabilitation urbaine. Cette notion se définit par un changement global ; soit par le passage d'une image négative à une image positive qui induit une réalisation sur le long terme. La restructuration de zones inanimées permet l'aménagement de nouveaux équipements et de services publics. Ainsi, de ce concept de requalification urbaine découlent des enjeux économiques, paysagers et sociaux.

Au fil des années, le quartier central de Grandson a perdu de sa vigueur en laissant partir bon nombre de ses commerces. Le manque d'attractivité a donc généré des problèmes de perception et de fonctions qui, grâce à la valorisation de l'existant, peuvent se dissiper. Il est notable qu'une telle opération sollicite de nombreux éléments non-négligeables, tels que des soutiens financiers, une période de temps considérable et la participation des habitants. Cependant, il est toujours utile d'avoir la participation des habitants, malgré le fait qu'elle n'ait pas été sollicitée dès le début du projet.

Les habitants constatent une baisse générale de l'attractivité visuelle et utilitaire depuis quelques années. En effet, le terrain d'étude est perçu comme un lieu de passage où les voitures et les habitants ne font que transiter. Certaines appréhensions sont à relever quant à la proportion du végétal présent sur cet espace et à l'absence de l'eau. En effet, cette trame bleue aurait pu être exploitée sous différentes formes, tels qu'une fontaine ou un petit ruissellement, rappelant ainsi la proximité de la place avec le lac.

Ainsi, il a été possible d'identifier les besoins nécessaires pour créer un espace public favorisant l'appropriation et la déambulation des individus. Il s'agit notamment de la mise en place d'un espace dépourvu de toute construction pour les manifestations ponctuelles, des commerces et de la suppression des places de stationnement en surface. Des éclairages permettront également la mise en valeur du site. L'occupation des rez-de-chaussée par des commerces est également une méthode permettant de créer de l'intensité urbaine. La commune de Grandson utilise donc cette stratégie pour son centre historique et pour d'autres rues qui la composent. Ces quelques exemples permettent de démontrer que le centre régional intègre dans son projet des éléments permettant la cohésion du territoire et l'interaction sociale entre les individus, mais que la dimension historique ne semble pas avoir été privilégiée.

La présentation des limites de la recherche apparaît utile à l'aboutissement de ce travail. La partie théorique avance les prémisses de l'urbanisme contemporain afin de comprendre l'évolution et la situation actuelle de l'urbanisation. Les courants architecturaux et urbanistiques

qui sont en lien avec le sujet de recherche ont donc été présentés. Il en va de même pour les principes fondamentaux caractérisant l'époque actuelle et les attentes envers l'urbanisme. Bien que la majorité des concepts ait été soumise à une analyse plus fine, certains principes auraient pu être approfondis davantage. En effet, le projet de réaménagement de la Place du Château s'insère dans une volonté de redynamiser un espace public. Cette dernière se constitue d'éléments complexes et variés qui pourraient faire l'objet d'une étude plus détaillée. Parmi celles-ci figurent la mise en place de manifestations qui permettent de valoriser les villes ou les villages qui les organisent. Lorsqu'il est question d'animer un lieu, il est nécessaire de dynamiser une place vide et de réaliser des activités multiples et variées. Il est question de la programmation de festivals, de manifestations culturelles ou sportives et d'autres types de festivités pouvant dynamiser un quartier et étendre son champ d'influence. Du reste, aux travers de telles actions, l'identité territoriale et la solidarité entre les individus pourraient se développer davantage et de diverses manières.

La partie empirique concernant le terrain d'étude de la commune de Grandson s'organise en fonction de trois parties principales qui vont des données dures aux données sensibles. Le territoire a ainsi été analysé en imbriquant des échelles géographiques différentes. Les données statiques sur les thématiques de la démographie, des logements, des emplois, de la mobilité, des équipements publics et des potentialités de développement ont été sélectionnées, car elles peuvent mettre en évidence les principales dynamiques du territoire. Toutefois, certains sujets pourraient être approfondis ou ajoutés, comme notamment les opportunités de développement que la commune pourrait saisir. Concernant les sondages, ils ont été effectués de manière à révéler le ressenti des individus quant à la situation actuelle et future du centre historique. L'objectif de départ ayant été l'analyse spatiale par l'approche sensible du territoire, c'est la méthode qualitative qui a été privilégiée. Or, il aurait été possible de mesurer les opinions et les comportements par une méthode quantitative proposant des résultats chiffrés. Ceci aurait permis de tester des hypothèses et d'illustrer la théorie par le calcul de corrélations entre les variables.

En définitive, il est tout de même nécessaire de rappeler que ce mémoire se base sur l'analyse d'un projet qui, par définition, n'est pas encore réalisé. Il est donc nécessaire de garder à l'esprit que les différentes réalisations menées jusqu'à présent peuvent être modifiées à cause d'imprévus. Le questionnaire réalisé a été utile dans la mesure où il a permis de mettre en avant le ressenti des habitants et usagers de la Place du Château. Cependant, un sondage de ce type aurait pu être mis à disposition des habitants, en amont du projet, afin de mettre en évidence les réels besoins des individus.

Lancé il y a 40 ans le projet a provoqué chez les habitants une impatience légitime qui suppose une satisfaction à la hauteur de leur attente. Ceci explique donc les nombreuses appréhensions quant au contenu et à la date de sa réalisation. Les enjeux sont particulièrement importants étant donné que la commune de Grandson arbore un statut de centre régional et de zone-relais semi-urbain qu'elle doit valoriser.

Partie finale

Etant une habitante de Grandson depuis toujours, je me sens particulièrement touchée par ce projet de requalification de la Place du Château. Ce projet est important, car il permettra à la commune de mettre en valeur le cœur de sa cité et développera donc l'attractivité du centre régional. Toutefois, ce projet n'est qu'une pièce d'un puzzle qui compose par la suite le développement et le positionnement territorial d'une commune. En effet, par la réalisation de nombreux projets sur la problématique de l'urbanisation dans les centres, de la mobilité multimodale et des équipements publics, la centralité régionale pourra être redynamisée. Les perspectives d'avenir pour la commune sont donc réjouissantes. Il est ainsi nécessaire de garder à l'esprit que la Place du Château est certes une zone centrale, mais que le dégagement de ce lieu mettra d'autant plus en évidence la nécessité d'animations de cet espace. Ainsi, réaménagée et sans activité animant le cœur du bourg, cet endroit pourrait être perçu comme un non-lieu. Les acteurs compétents devront donc mettre tout en œuvre pour que des activités permanentes et ponctuelles puissent créer de l'attractivité sur cette place et ainsi favoriser le sentiment d'appartenance à une même collectivité.

Bibliographie

Ouvrages et publications

- Association pour le développement du Nord vaudois (2012). *Schéma régional des déplacements* [en ligne]. Yverdon-les-Bains : Auteur. Disponible sur : <http://www.adnv.ch/fr/adnv/documents/Schemaregionaldeplacementsvf.pdf> (consulté le 12.03.13).
- Association pour le développement du Nord vaudois (2013). *Stratégie touristique 2012-2015 Yverdon-les-Bains Région Jura/Lac* [en ligne]. Yverdon-les-Bains : Auteur. Disponible sur : http://www.adnv.ch/fr/adnv/documents/Strategietouristique12_15_001.pdf Consulté le 21.04.13.
- Augé, M. (1992). *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Seuil.
- Canton de Vaud (2012). *Commune de Grandson : Plan de quartier "Place du Château"* [en ligne]. Lausanne : Département de l'Intérieur. Disponible sur http://www.grandson.ch/UserFiles/File/Pilier_public/Approbaton%20PQ%20Chateau.pdf (consulté le 23.02.13).
- Casanovas, X. (2007). *Méthode RehabiMed : La réhabilitation en tant que processus* [En ligne]. Disponible sur : http://www.rehabimed.net/Publicacions/Metode_Rehabimed/l.Rehabilitacio_Ciutat_i_Territori/FR/Methode%20Rehabimed.%20%20Rehabilitation%20Ville%20et%20territoire.pdf (consulté le 06.06.2013).
- Chalas, Y. (2010). Centre, centralité et polycentrisme dans l'urbanisation contemporaine. In. *Urbia: centralités, urbanisme durable et projet*, 11, (pp.23-41). Université de Lausanne : Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable.
- Charlot-Valdieu, C. et Outrequin, P. (2006). *Développement durable et renouvellement urbain : des outils opérationnels pour améliorer la qualité de vie dans nos quartiers*. Paris : L'Harmattan.
- Cert-Aragao ingénieurs-conseils EPFL-SIA-SVI (2011). *Plan de Quartier « Place du Château » : Rapport sur le dimensionnement du stationnement, l'estimation du trafic induit et la détermination du bruit routier*. Document non publié. Lausanne : Centre d'étude sur les réseaux de transports, l'environnement et le tourisme.
- Breux, S. (2012). De la ville idéale à la ville idéale. In G. Beaudet, J.-P. Meloche et F. Scherrer (Dir), *Questions d'urbanisme* (pp. 49-56). Montréal : Les Presses de l'Université de Montréal.
- Da Cunha, A (2007). Ecoquartiers et urbanisme durable : entre performance écologique et renforcement du lien social. In. *Urbia: Eco-quartiers et urbanisme durable*, 4, (pp. 1-10). Université de Lausanne : Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable.
- Da Cunha, A (2012, février). *Formes et structure de la ville contemporaine* [support de cours]. Lausanne : Université. Institut de géographie.
- Da Cunha, A. et Both, J.-F. (2004). *Métropolisation, villes et agglomérations : structures et dynamiques socio-démographiques des espaces urbains*. Neuchâtel: Office fédéral de la statistique.

Bibliographie

- Da Cunha, A. et Kaiser, C. (2009). Densité, centralité et qualité urbaine : la notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines ? In. *Urbia, les cahiers du développement urbain durable : intensité urbaines*, 9, (pp.13-56). Université de Lausanne : Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable.
- Da Cunha, A. et Rey, F. (2010, novembre). *Développement urbain durable I* [Support de cours]. Lausanne : Université, Institut de géographie.
- Dapples et al. (2011). *Dimensionnement de la zone à bâtir : application du plan directeur* [en ligne]. Lausanne : Département de l'économie – Service du développement territorial. Disponible sur : [http://www.fiches-plandirecteur.vd.ch/prod/dinf/pdcn_2_p.nsf/bc853969a35ad2b9c1257007004b74af/7299834858be0efdc1257872003243c8/\\$FILE/PDCn_GuideA11_110129.pdf](http://www.fiches-plandirecteur.vd.ch/prod/dinf/pdcn_2_p.nsf/bc853969a35ad2b9c1257007004b74af/7299834858be0efdc1257872003243c8/$FILE/PDCn_GuideA11_110129.pdf) (consulté le 05.03.13).
- Duarte, P., Ambrosino, C., Andres, L., Seigneuret, N. (2010). *Les démolitions dans les projets de renouvellement urbain : représentations, légitimités et traductions*. Paris : L'Harmattan.
- Eleb-Harlé, N. et Berthier, S. (2006). *Construire la ville sur la ville : l'affaire d'une génération* [en ligne]. Disponible sur : http://www.mesostudio.com/enseignements_recherche/construire_la_ville_sur_la_ville_l_affaire_d_une_generation.pdf (consulté le 20.01.13).
- Ergmann, R. (1995). Valeurs esthétiques et public d'architecture. In. J.-L. Gourdon, E. Perrin et A. Tarrus (Dir.). *Ville, espace et valeurs* (pp.351-361). Paris : L'Harmattan.
- Etat de Vaud. (2012). *Plan directeur cantonal : 2^{ème} adaptation* [en ligne]. Lausanne : Service du développement territorial. Disponible sur : <http://www.vd.ch/themes/territoire/amenagement/plan-directeur-cantonal/> (consulté le 04.11.12).
- Fallot, J.-M. (2011, mai). *Gestion de la qualité de l'air* [Support de cours]. Lausanne : Université, Institut de géographique.
- Fischer & Montavon et Antoniazza, D. (2007). *Plan directeur communal d'Yvonand : objectifs, actions et mesures* [en ligne]. Disponible sur : http://www.yvonand.ch/v2/docs/Reglements/PDEC_2008_Objectifs_mesures_actions.pdf (consulté le 19.03.13).
- Fischer & Montavon et al. (2007). *AggloY : projet d'agglomération yverdonnoise* [En ligne]. Disponible sur : http://www.aggloy.ch/fileadmin/templates/images/aggloY_Rapportfinal_071221.pdf (consulté le 21.02.13).
- Fischer & Montavon, Cert-Aragao ingénieurs-conseils et Biol Conseils SA (2011). *Commune de Grandson : Plan directeur communal*. Document non publié.
- Habermas, J. (1988). *L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*. Paris : Payot.
- Giguère, M. (2009). *Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains* [en ligne]. Québec : Institut national de santé public. Disponible sur http://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/988_MesuresIlotsChaleur.pdf (consulté le 03.05.13).
- Guérin-Pace, F. (2006). Sentiment d'appartenance et territoires identitaires. *L'espace géographique* [en ligne], 4. Disponible sur <http://www.cairn.info/article.php?REVUE=espace-geographique&ANNEE=2006&NUMERO=4&PP=298> (consulté le 23.04.13).

Bibliographie

- Kaufmann, V. et Jemelin, C. (2004). *La motilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?* [En ligne]. Disponible sur <http://eso.univ-lemans.fr/IMG/pdf/kv.pdf> (consulté le 20.03.13).
- Kraysenbühl, V. et Liaudat, C. (2006). *Vers une mobilité durable : les transports publics vaudois à l'horizon 2020* [en ligne]. Lausanne: Département des infrastructures, Service de la mobilité. Disponible sur : http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/organisation/dinf/sm/fichiers_pdf/TP2020_sm_061010.pdf (consulté le 27.03.13).
- Lardon, S et Piveteau, V. (2005). *Méthodologie de diagnostic pour le projet de territoire : une approche par les modèles spatiaux* [en ligne], 2, pp.75-90. Disponible sur : <http://uved-concertation.cirad.fr/res/diagnostic.pdf> (consulté le 06.03.13).
- *Le Petit Robert. Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française* (2003). Paris : Dictionnaire Le Robert.
- Lebrun, N. (2003). *Centralités urbaines et concentrations de commerces*. Thèse publiée sous forme électronique. Université de Reims Champagne-Ardenne, Faculté Géographie et Aménagement, Institut de Géographie. Disponible sur : <http://tel.archives-ouvertes.fr/docs/00/04/79/90/PDF/tel-00009080.pdf> (consulté le 10.02.13).
- Lewis, P. (2012). Transports et mobilité. In G. Beudet, J.-P. Meloche et F. Scherrer (Dir), *Questions d'urbanisme* (pp. 83-88). Montréal : Les presses de l'Université de Montréal.
- Masbounji, A. (2013). « Rez-de-chaussées » la ville. In. A Masbounji (Dir). *(Ré)aménager les rez-de-chaussée de la ville* (pp.8-15). Paris: Le Moniteur.
- Michel, J.-M. (2013). Les rez-de-chaussée, une clé pour ouvrir une autre porte de la ville. In. A Masbounji (Dir). *(Ré)aménager les rez-de-chaussée de la ville* (p.7). Paris: Le Moniteur.
- Muggli, R., Fuchs, C. et Vallotton, J.-M. (2005, mars). *L'aménagement du territoire dans les communes* [En ligne]. Disponible sur http://www.arcam-vd.ch/pdf/Document_aide-SDT_PGA-PPA_2.pdf (consulté le 10.02.13).
- Noël, F. (1998). *La ville rapiécée : les stratégies de la réhabilitation à Bruxelles*. Bruxelles : Université Libre de Bruxelles.
- Office fédéral du développement territorial (2012). *Projet de territoire Suisse* [en ligne]. Berne : Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication. Disponible sur : <http://www.are.admin.ch/themen/raumplanung/00228/00274/?lang=fr> (consulté le 20.03.2013).
- Payot, F. (2011). *Grandson : informations communales* [en ligne]. Disponible sur : <http://www.grandson.ch/UserFiles/Media/Brochure%20Grandson.pdf> (consulté le 23.03.13).
- Pazoumian, M. (2013). Le commerce perdure en périphérie. In. A Masbounji (Dir). *(Ré)aménager les rez-de-chaussée de la ville* (pp.100-103). Paris: Le Moniteur.
- Perroud, M. et Bader, S. (2013). *Changements climatiques en Suisse* [en ligne]. Berne : Office fédéral de l'environnement (OFEV). Disponible sur <http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/01709/index.html?lang=fr> (consulté le 23.06.13).
- Pini, G. (2010, mars). *La Géographie des Transports II* [Note de cours]. Lausanne : Université, Institut de géographie.

Bibliographie

- Piron, O. (2003). *Renouvellement urbain : analyse systémique. Plan urbanisme construction architecture*. Lyon : Ministère de l'équipement des transports, du logement du tourisme et de la mer.
- Plan Urbain (1988). *Espaces publics*. Paris : La Documentation française.
- Quincerot, R. (2003). *En zone agricole : quelles constructions agricoles ?* [en ligne]. Lausanne : Service de l'aménagement du territoire. Disponible sur : http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/territoire/construction/hors_zones/fichiers_doc/guide_const_agricoles.pdf (consulté le 10.06.13).
- Ruegg, J. (2010). *Politiques territoriales I* [Notes de cours]. Lausanne : Université, Institut de géographie.
- Rütter, H., Berwert, A., Scherly, F., Rütter-Fischbacher, U. et Schneiter, S. (2004). *L'importance du tourisme pour l'économie vaudoise* [en ligne]. Lausanne : Département de l'économie, service de l'économie, du logement et du tourisme. Disponible sur : https://www.google.ch/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CC8QFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.lake-geneva-region.ch%2Ffiles%2F%3Fid%3D19966&ei=vO62Ufr1GIKJ4AT9toHoDg&usg=AFQjCNE00JXgXy5eZ_NpLFjgCVYNwMoStw&sig2=GuDI7DWSbpqsl6bIIUYzLQ&bvm=bv.47534661,d.bGE (consulté le 15.02.13).
- Schmidt, Y. et Yenny, F. (2011). *Logements vaudois : analyse de la pénurie* [en ligne]. Lausanne : Observatoire BCV de l'économie vaudoise. Disponible sur : https://www.google.ch/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fwww.bcv.ch%2Ffr%2Fcontent%2Fdownload%2F20949%2F217673%2Fetude_logement&ei=uoi1UZjTMYaL7Aa3xYGIaG&usg=AFQjCNHrpj9V1Gj0PE-KasOFi-eFAJ6nWQ&sig2=Z0TRFUbnl2H7aQACCBjBug&bvm=bv.47534661,d.ZWU (consulté le 20.02.13).
- Segaud, M. (1995). Valeurs esthétiques et public d'architecture. In. J.-L. Gourdon, E. Perrin et A. Tarrus (Dir.). *Ville, espace et valeurs* (pp.375-387). Paris : L'Harmattan.
- Soulier, N. (2012). *Reconquérir les rues : exemples à travers le monde et pistes d'actions*. Paris : Ulmer.
- Thibaud-Zingg (2012). *Plan de Quartier « Place du Château » de la commune de Grandson : Rapport d'aménagement selon l'art. 47 OAT*. Document non publié.
- Tranda-Pittion (2011, février). *Projet de territoires et techniques de participation* [Support de cours]. Lausanne : Université, Institut de géographie.
- Trom, D. (1989). *L'espace public. Archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise* [en ligne]. Disponible sur : http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/polix_0295-2319_1989_num_2_5_2021 (consulté le 05.04.13).
- Vinci (2010). *L'attractivité des villes : étude menée de janvier à avril 2010* [en ligne]. Rueil-Malmaison : La Fabrique de la Cité. Disponible sur : <http://www.lafabriquedelacite.com/sites/default/files/fabrique-synthese-futuribes-attractivite-des-villes.pdf>

Articles de presse

- Aebi, C. (2012, 4 septembre). Le nouveau plan qui doit générer un « super Y-Parc ». *24Heures* [en ligne]. Disponible sur : http://www.y-parc.ch/fileadmin/user_upload/20120904_article_y-parc-ppa_24heures.pdf (consulté le 08.01.13).

Bibliographie

- Délèze, S. (2012, 12 septembre). La Place du Château bientôt relookée. *La Région – Nord vaudois* [en ligne]. Disponible sur : <http://www.laregion.ch/la-place-du-chateau-bientot-relookee/> (consulté le 10.01.13).
- Gremion, M. (2009, 15 mai). La densification d'Orbe vers un premier obstacle. *La Région – Nord vaudois* [en ligne]. Disponible sur : <http://www.laregion.ch/la-densification-d%E2%80%99orbe-vers-un-premier-obstacle/> (consulté le 20.05.13).
- Louis, C. et Zendali, M. (Journalistes). (2013, 9 mai). *Les riches rachètent les villes* [Emission télévisée]. RTS1 : Temps présent, magazine de reportage. Disponible sur <http://www.rts.ch/emissions/temps-present/societe-moeurs/4769326-les-riches-rachetent-les-villes.html> (consulté le 01.06.13).
- Neyaga, D. et Ravussin, F. (2012, 2 avril). Futur visage de la Place du Château. *24Heures* [en ligne]. Disponible sur http://www.aggloy.ch/uploads/media/2012.04.02_-_Futur_visage_de_la_place_du_Chateau.pdf (consulté le 24.02.13).
- Raposo, I. (2012, 16 mars). Nouveau parterre pour le château de Grandson. *La Région – Nord vaudois* [en ligne]. Disponible sur : <http://www.laregion.ch/nouveau-parterre-pour-le-chateau-de-grandson/> (consulté le 30.01.12).
- Raposo, I. (2012, 22 juin). «AggloY» à la quête d'un second souffle. *La Région – Nord vaudois* [en ligne]. Disponible sur : <http://www.laregion.ch/%C2%ABaggloy%C2%BB-a-la-quete-d%E2%80%99un-second-souffle/> (consulté le 08.12.12).
- Statistique Vaud (2013, 9 juillet). Logements vacants : la pénurie persiste. *Flashstatistique* [en ligne]. Disponible sur : http://www.scris.vd.ch/Data_Dir/ElementsDir/7662/1/F/Flash-logvac_2013.pdf (consulté le 10.08.13).

Sources statistiques et illustrations

- Statistique Vaud (2010). *Synthèse par région, Vaud : Perspectives 2010-2040*. Disponible sur : http://www.scris.vd.ch/Data_Dir/ElementsDir/7061/3/F/Synthese%20par%20region.xls (consulté le 30.01.13).
- Statistique Vaud (2011). *Surface agricole utile, en hectares, et exploitations agricoles, par district et pour les 318 communes, Vaud, 2011*. Disponible sur : http://www.scris.vd.ch/Data_Dir/ElementsDir/5382/15/F/T22.07.01_A2013.xls (consulté le 04.02.13).
- Statistique Vaud (2012a). *Parc de logements, nouveaux logements construits (2007-2011) et nombre de logements vacants (2009-2012), par district et pour les 318 communes vaudoises*. Disponible sur : http://www.scris.vd.ch/Data_Dir/ElementsDir/5383/15/F/T22.09.01_A2012_318%20communes.xls (consulté le 29.12.12).
- Statistique Vaud (2012b). *Arrivées et nuitées dans les hôtels et établissements de cure par région touristique, Suisse, 1992-2011*. Disponible sur : http://www.scris.vd.ch/Data_Dir/ElementsDir/1236/30/F/T10.02.01_A2013.xls (consulté le 06.02.13).
- Canton de Vaud (2008). *Transports publics vaudois : carte schématique, réseau 2013* [en ligne]. Lausanne : Service de la mobilité. Disponible sur : http://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/mobilite/transports_publics/fichiers_pdf/TRV_VDv8.pdf (consulté le 08.02.13).

Bibliographie

Google maps (2013). Commune de Grandson. Disponible sur : <https://maps.google.ch/maps?q=commune+de+grandson+google+map&ie=UTF-8&hq=&hnear=0x478dc5155b96e509:0xbe012d98db852b67,Grandson&gl=ch&ei=ZHoU Uo6VKoXXtQb8m4GwDA&ved=0CCwQ8gEwAA> (consulté le 20.05.13).

Actes législatifs

- Loi sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT), RS 700.
- Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst), RS 101.

Pages Web

- AggloY. (2010). *“Bien dans mon bassin de vie”* [Page Web]. Disponible sur http://www.aggloy.ch/fileadmin/user_upload/Fichiers/AGGLOY_A3_br.pdf (consulté le 05.02.13).
- Association de la Grande Cariçaie (2013). *Grande Cariçaie* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.grande-caricaie.ch/spip/spip.php?rubrique4> (consulté le 30.04.2013).
- De Saint-Exupéry, A. (1943). *Le Petit Prince* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.evene.fr/citation/hommes-temps-rien-connaître-achètent-chose-toutes-faites-chez-10872.php> (consulté le 17.06.13).
- Fleury, A. (2004). *Espace public* [Page Web]. Disponible sur <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article482> (consulté le 28.05.13).
- Groupe-conseil romand. (2011). *Rue de l'avenir : modération de la circulation* [Page Web]. Disponible sur <http://www.rue-avenir.ch/themes/moderation-de-la-circulation/> (consulté le 28.05.13).
- Organisation des Nations Unies (1992). *Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement* [Page Web]. Disponible sur <http://www.un.org/french/events/rio92/aconf15126vol1f.htm> (consulté le 05.02.13).
- Service cantonal du développement territorial (2006). *Population dans les centres cantonaux et régionaux du canton de Vaud* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.vd.ch/themes/territoire/amenagement/observatoire-du-territoire/population/centres-cantonaux-et-regionaux/> (consulté le 10.12.12).
- Suisse Tourisme (2013). *Quartier du Flon à Lausanne* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.myswitzerland.com/fr-ch/quartier-du-flon-lausanne.html> (consulté le 20.04.13).
- Swissworld (2013). *L'agriculture : Faits et chiffres* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.swissworld.org/fr/economie/agriculture/> (consulté le 13.05.13).

Actes de colloque

- Municipalité de Grandson (2010, 17 mars). *Préavis municipal : Relatif à la demande d'octroi d'un crédit de 105'000.- pour la légalisation du Plan Partiel d'Affectation de la « Vieille ville »* [en ligne], 489. Disponible sur <http://www.grandson.ch/UserFiles/File/Preavis/Preavis%20489.pdf> (consulté le 25.02.13).
- Municipalité de Grandson. (2010, 31 mars). *Préavis municipal : Relatif à la demande d'un crédit pour les études tests dans le Coteau sis derrière les Remparts* [en ligne], 490. Disponible sur <http://www.grandson.ch/UserFiles/File/Preavis/Preavis%20490.pdf> (consulté le 23.04.13).

Bibliographie

- Municipalité de Grandson. (2012, 23 août). *Préavis municipal : Relatif au plan de quartier de la place du Château* [en ligne], 524/12. Disponible sur <http://www.grandson.ch/UserFiles/File/Preavis/Preavis%20524.pdf> (consulté le 05.1.13).
- Municipalité de Grandson. (2012, 22 novembre). *Préavis municipal : Demande de crédit pour la révision du Plan général d'affectation PGA* [en ligne], 532/132. Disponible sur <http://www.grandson.ch/UserFiles/File/Preavis/Preavis%20532.pdf> (consulté le 02.01.13).
- Municipalité de Grandson (2013a, 7 mars). *Procès-verbal de l'assemblée du Conseil communal de Grandson à l'Hôtel de Ville* [en ligne]. Disponible sur http://www.grandson.ch/UserFiles/File/PV_Conseil/PV%20Conseil%207%20mars%202013.pdf (consulté le 25.06.13).
- Municipalité de Grandson. (2013b, 7 mars). *Préavis municipal : Relatif à une demande de crédit d'études pour l'avant-projet pour le réaménagement de la traversée des Tuileries* [en ligne], 533/13. Disponible sur <http://www.grandson.ch/UserFiles/File/Preavis/Preavis%20533.pdf> (consulté le 10.05.13).
- Vialatte, A. (2012, 23 août). *Rapport de gestion 2011* [en ligne]. Grandson : aménagement du territoire – police des constructions. Disponible sur <http://www.grandson.ch/UserFiles/File/Gestion/Gestion%202011%20Vialatte.pdf> (consulté le 23.03.13).

Conférence

- Bourdin, A. (2013, mai). *La Fabrique dans la ville : pour un bon usage de la mixité fonctionnelle*. Communication présentée à la Fédération suisse des urbanistes, Lausanne.

Entretiens

- Genoud, S., adjoint technique AggloY, 15 juillet 2013, Yverdon-les-Bains.
- Herren, C.-A., patron de la boucherie de Grandson, 9 août 2013, Grandson.
- Payot, F., syndic de la commune de Grandson, 24 juillet 2013, Grandson.
- Monnard, C. et Millou, P.-A., ancien et nouveau responsable de l'agence BCV, 24 juillet 2013, Grandson.
- Vialatte A., délégué en urbanisme de la municipalité de Grandson, 14 septembre 2012 et 11 juillet 2013, Grandson.
- Thizzy, C., collaboratrice architecte chez Thibaud-Zingg, 2 octobre 2012, Yverdon-les-Bains.

Communications personnelles

- Greffe municipal de Grandson, communication personnelle du 20 juin 2013.
- Bohnenblust, C., Directeur Etablissement primaire et secondaire de Grandson, communication personnelle du 24 juin 2013.
- Collaborateurs de Cornu, communication personnelle du 18 juin 2013.
- Monnier, Opticien de Grandson, communication personnelle du 7 août 2013.
- Perret E., Gérante du kiosque de Grandson, communication personnelle du 24 juillet 2013.

Annexes

Annexe 1 : maquette et plans de la future Place du Château (Thibaud-Zingg, 2012)

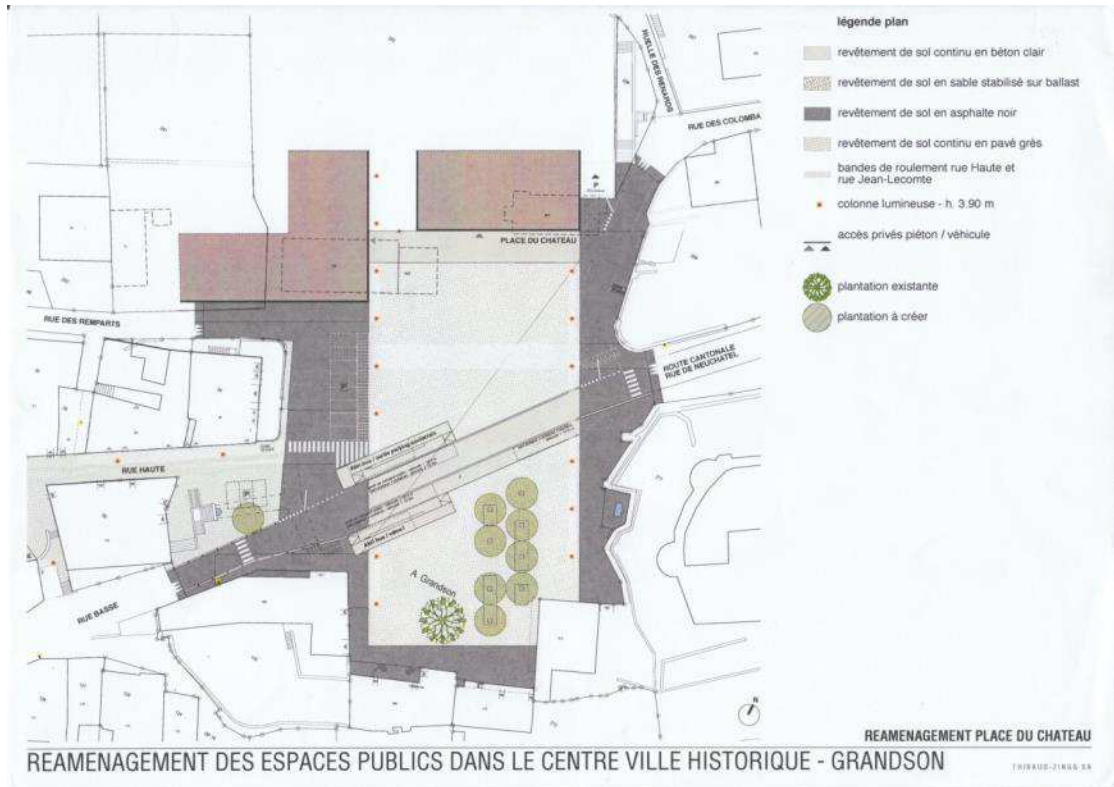


Maquette de la future Place du Château (Thibaud-Zingg, 2012)



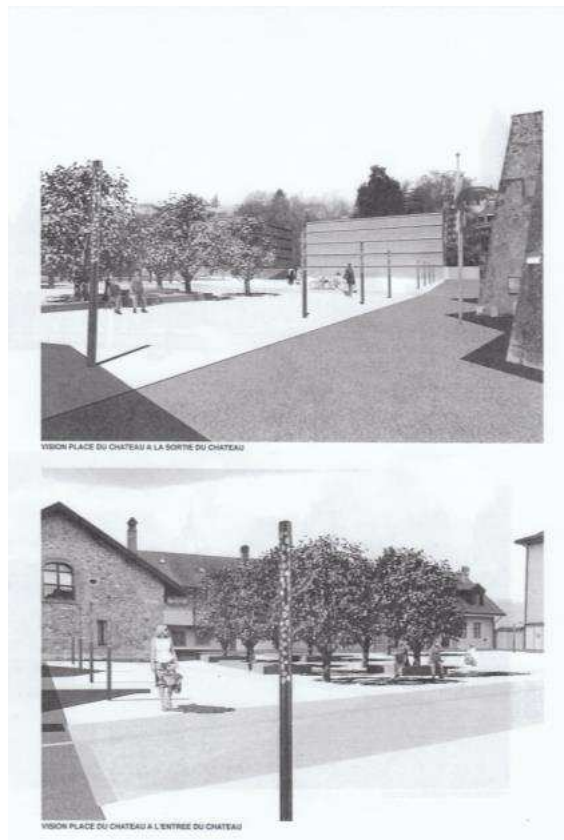
Image de synthèse avec vue depuis la Rue Basse : à gauche les nouveaux logements, au milieu les nouveaux arrêtes de bus (Thibaud-Zingg, 2012)

Annexes



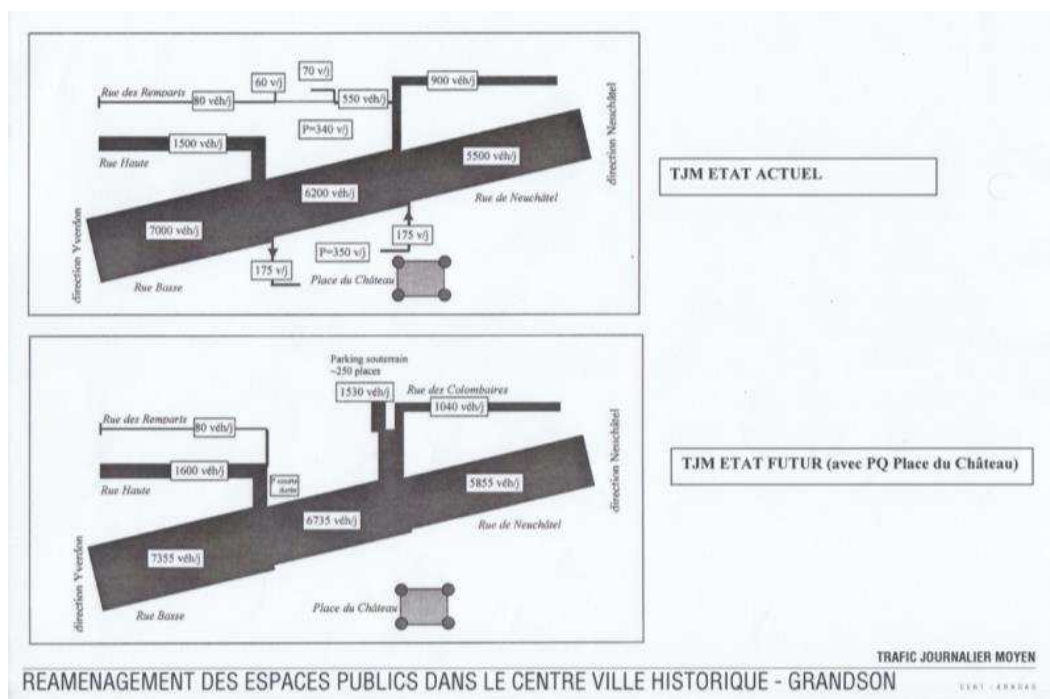
Plan de la future Place du Château (Thibaud-Zingg, 2012)

Annexe 2 : image de synthèse des futurs lampadaires (Thibaud-Zingg, 2012 : 20)

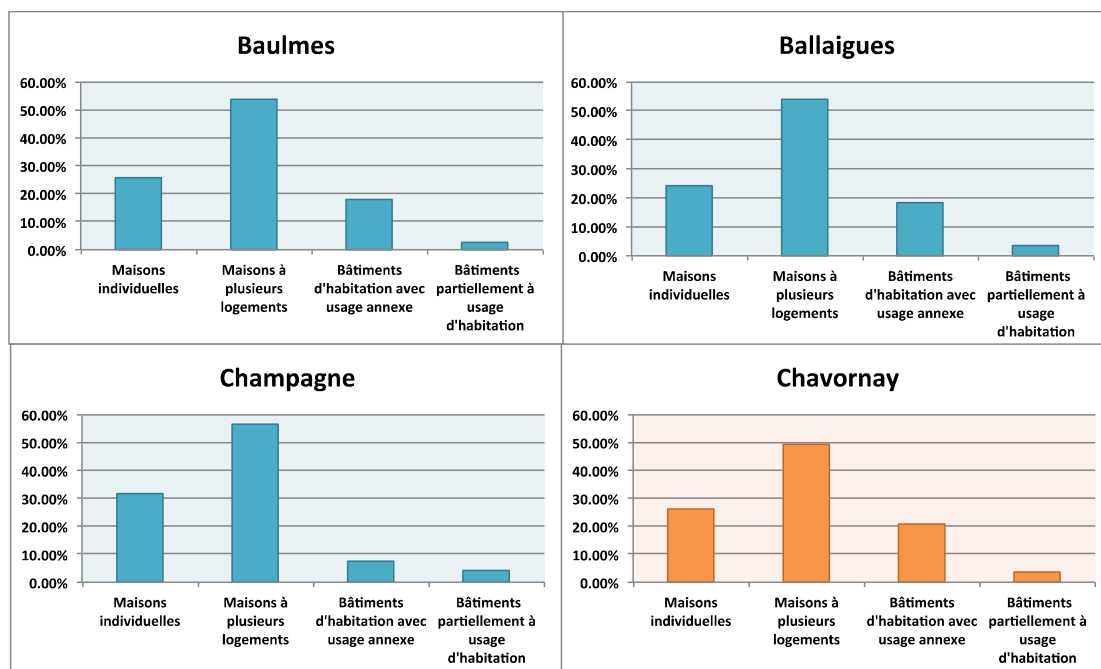


Annexes

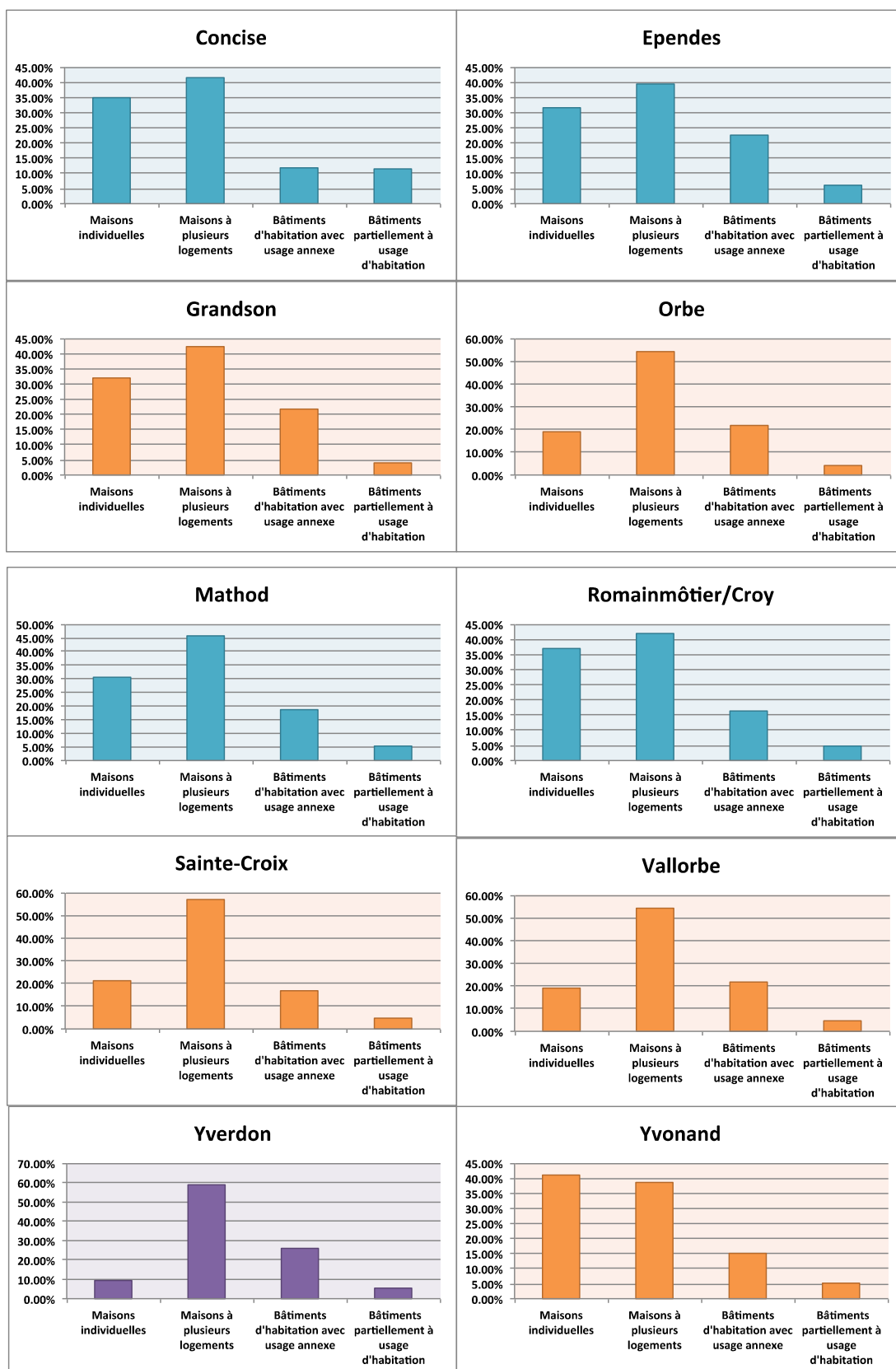
Annexe 3 : trafic journalier moyen actuel et futur de la Place du Château (CERT-Aragao, 2011)



Annexe 4 : structure du parc de logement selon le type d'habitations en 2011



Annexes



Annexe 5 : Questionnaire qualitatif

I. Usages de la Place du Château

1. Pour quelle raison êtes-vous à Grandson ?

- lieu d'habitation motifs professionnels loisirs/raisons familiales
 commerces/services tourisme autres : _____

2. quelle est votre fréquence moyenne de passage sur la Place du Château ?

- + 2 fois par jour 2 fois par jour 1 fois par jour
 1 à 2 fois par semaine 3 à 4 par semaine jamais

3. Quels moyens de transport utilisez-vous quotidiennement ?

- voiture personnelle covoiturage vélo
 marche bus train autres : _____

4. Quelles utilisations avez-vous habituellement de la Place du Château ?

- lieu du travail lieu de passage utilisation des TP
 utilisation des services utilisation du parking lieu de promenade
 marché lieu de rencontre autres : _____

II. Votre relation à la Place du Château

5. Pourriez-vous décrire la Place du Château ?

- jolie lieu convivial inesthétique
 centrale grande dangereuse
 parking lieu de rencontre lieu de services
 lieu de passage autres : _____

6. Comment appréciez-vous la Place du Château actuelle?

	Très	Plutôt	Entre-deux	Plutôt	Très	
1. L'accessibilité de la Place du Château est:						
Multiple	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Unique
La place est:						
Accessible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Isolée
Centrée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lointaine
2. Votre parcours sur la place se déroule avec:						
Facilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Difficulté
Liberté	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Gêne
Sérénité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Anxiété
3. Le mobilier urbain (banc, poubelles, WC, éclairage, etc.) est:						
Nombreux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rare
En bon état	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En mauvais état
Propre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sale
Robuste	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fragile
Original	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Quelconque
Confortable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Inconfortable
4. Visuellement la place est:						
Végétale	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Minérale
Lumineuse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ombragée
Etendue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Confinée
5. L'ambiance de la place est:						
Reposante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Stressante
Agréable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Désagréable
Animée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Morne
6. Quand vous vous trouvez sur la place, vous vous sentez:						
En sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En danger
Détendu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Oppressé
Entouré	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Délaissé

Annexes

III. Les améliorations à apporter à la Place du Château

7. Selon vous, quelle devrait être la vocation principale de cette place (une seule case) ?

- | | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> lieu de rencontre,
de convivialité | <input type="checkbox"/> lieu d'animation
lieu de détente | <input type="checkbox"/> lieu de passage
espace vert, parc |
| <input type="checkbox"/> lieu de services | <input type="checkbox"/> lieu multifonctionnel | <input type="checkbox"/> autres : _____ |

8. D'après le projet de la Place du Château, pouvez-vous indiquer quelles sont vos impressions quant aux différentes thématiques?

		Très	Plutôt	Entre-deux	Plutôt	Très	
L'eau vous semble:							
	Perceptible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Invisible
	Proche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lointaine
La végétation vous semble:							
	Présente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Absente
	Intégrée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Isolée
La mise en place des animations (marchés, concerts, théâtres) vous semble:							
	Accessible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Inaccessible
	Dynamisée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Stérile
Le parking souterrain vous semble:							
	Accessible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Inaccessible
	Proportionné	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Démesuré
	Utile	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Futile
L'éclairage et le mobilier urbains vous semble:							
	Sécurisants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nuisibles
	Indispensables	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Insignifiants
	Conformes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Inadaptés
L'espace de rencontres vous semble:							
	Convivial	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Froid
Les piétons vous semble:							
	En sécurité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	En danger
	Prioritaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Secondaire
Les commerces et lieux de restauration vous semble:							
	Diversifiés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Incomplets
L'usage des TP et de la mobilité douce vous semble:							
	Valorisé	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Oublié
	Facilité	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Désavantagé
La Place du Château vous semble:							
	Centrée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lointaine