

# REGLEMENT COMMUNAL SUR LE PLAN PARTIEL D'AFFECTATION "EN CHAMARD - LES CREUX"

## TABLE DES MATIERES

	page
<b>TITRE I</b>	<b>Généralités</b>
Art. 1	But 3
Art. 2	Portée et contenu du plan partiel d'affectation 3
Art. 3	Règles applicables en fonction d'autres documents juridiques 3
Art. 4	Protection contre le bruit 3
Art. 5	Localisation des activités commerciales 4
<b>TITRE II</b>	<b>Utilisation du sol</b>
Art. 6	Coefficient de masse 4
Art. 7	Aire des constructions et de dégagements 5
Art. 8	Aire de l'espace-rue 5
Art. 9	Aire de verdure 6
Art. 10	Cheminement piétonnier 6
Art. 11	Espace semi-public 6
<b>TITRE III</b>	<b>Règles applicables à l'aire de constructions et de dégagements</b>
Art. 12	Types de constructions 7
Art. 13	Réglage de la hauteur des constructions 7 - 8
Art. 14	Ordre des constructions 8
Art. 15	Toitures 8
Art. 16	Stationnement 8 - 9
Art. 17	Nombre de mouvements de véhicules 9 - 10
Art. 18	Dossier d'enquête pour les grands commerces d'entraînement 10
Art. 19	Protection contre le risque d'inondation 10

#### **TITRE IV Principes et mesures d'urbanisme**

Art. 20	Front principal sur mail	10
Art. 21	Front secondaire	11
Art. 22	Limite des constructions sur la voie d'accès au stationnement et aux cours d'activités	11
Art. 23	Front des constructions basses	11
Art. 24	Façade nord du pôle de Chamard	11

#### **TITRE V Dispositions finales**

Art. 25	Répartition des charges d'équipement	12
Art. 26	Entrée en vigueur	12
Art. 27	Documents abrogés	12

### **Titre 1. Généralités**

#### *But*

**Art. 1** Le présent plan partiel d'affectation a pour but de confirmer l'émergence d'un pôle d'activités et de services dans le secteur de l'agglomération concerné, selon l'option de planification

retenue par le plan directeur intercommunal du secteur de "Chamard, Saint-Georges, Avenue de Grandson", approuvé par le Conseil d'Etat le 4 octobre 1995.

*Portée et contenu du plan partiel d'affectation*

**Art. 2** Le présent règlement s'applique au territoire compris dans le périmètre défini sur le plan.

Le PPA contient les éléments suivants:

- un secteur régi par le plan d'extension cantonal n° 128a;
- des zones, régies par le règlement du plan général d'affectation;
- des aires d'affectation;
- un périmètre d'activités commerciales prédominantes;
- un cheminement piétonnier et un espace semi-public à aménager.

Il définit, en outre, des mesures d'urbanisme et des types de constructions différenciés.

*Règles applicables en fonction d'autres documents juridiques*

**Art. 3** Le plan contient une partie du plan d'extension cantonal n° 128a, dont les dispositions demeurent applicables.

Les zones désignées comme telles sur le plan sont régies par le règlement sur le plan général d'affectation.

*Protection contre le bruit*

**Art. 4** Le degré de sensibilité III s'applique à l'aire de constructions et de dégagements.

*Localisation des activités commerciales*

**Art. 5** Les activités commerciales sont autorisées dans l'ensemble de l'aire de constructions et de dégagements. Elles sont généralement situées dans le rez-de-chaussée des bâtiments et peuvent accessoirement s'étendre au premier niveau; dans ce cas les deux niveaux commerciaux doivent être occupés par la même entreprise.

Les grands commerces d'entraînement, notamment lorsqu'ils comprennent une partie alimentaire, ne peuvent être réalisés qu'à l'intérieur du périmètre d'activités commerciales prédominantes défini sur le plan. Les bâtiments concernés présentent une typologie de halle, selon la définition donnée à l'art. 12 al. 6.

## **Titre II. Utilisation du sol**

### *Coefficient de masse*

**Art. 6** L'utilisation du sol est réglée quantitativement par un coefficient de masse, variable en fonction de l'affectation du projet.

Pour les projets de locaux d'artisanat ou d'industrie ainsi que les locaux destinés aux loisirs ou à la détente et les halles de stockage, le coefficient de masse maximum est de 5 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>. Il est de 4 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> pour les bâtiments à étages multiples destinés aux activités tertiaires et de 3 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> pour les halles destinées au grand commerce d'entraînement.

Le coefficient de masse est le rapport entre le volume du bâtiment et la surface de la parcelle.

Les locaux utiles situés en sous-sol, tels que les dépôts de marchandises, comptent dans le calcul du coefficient de masse. Le volume en sous-sol occupé par du stationnement ou des locaux techniques n'entre pas en considération pour ce calcul.

Les droits à bâtir se déterminent sur chaque parcelle, quelle que soit l'aire d'affectation concernée, soit l'aire de constructions et de dégagements, l'aire de l'espace-rue et l'aire de verdure.

### *Aire des constructions et de dégagements*

**Art. 7** Cette aire est réservée aux constructions, aux espaces de cours et au stationnement.

Les constructions sont affectées aux activités artisanales ou industrielles ne produisant pas de nuisances pour le voisinage, aux activités commerciales, aux activités de services ainsi qu'aux activités de délassement ou de loisirs. Des dispositions particulières règlent les grands commerces d'entraînement.

Les logements ne sont admis que pour des besoins de gardiennage et à condition qu'ils ne soient pas réalisés dans des constructions distinctes.

### *Aire de l'espace-rue*

**Art. 8** Cette aire est réservée aux aménagements en relation avec la rue.

L'aménagement des voies doit être réalisé selon les principes du plan directeur intercommunal.

Le système de distribution interne du quartier s'effectue sur trois types de voies dont le traitement est différencié selon le rôle qui leur est assigné:

- le mail;
- les voies secondaires;
- la voie d'accès au stationnement et aux cours d'activités.

Le mail doit être aménagé de manière soignée et attractive. Il constitue la rue marchande du pôle d'activités et son axe de référence. Une allée d'arbres de haute futaie homogène, de part et d'autre de la rue, doit être réalisée avec des espèces ornementales (par ex. marronniers, tilleuls, platanes). Le nombre de voies de dévestiture débouchant sur le mail est limité, les circulations internes du PPA devant s'organiser selon le schéma annexé au rapport

d'aménagement. Les accès s'organisant de préférence par la voie réservée à cet effet. L'aménagement de places de stationnement le long du mail n'est pas autorisé.

Les voies secondaires sont aménagées de manière moins élaborée que le mail; elles donnent accès aux bâtiments qui y sont implantés. Des places de stationnement en nombre limité peuvent y être autorisées. Le cheminement des piétons de part et d'autre de ces voies doit être assuré.

La voie d'accès au stationnement et aux cours d'activités est plus particulièrement réservée au trafic lourd ainsi qu'aux accès aux places de stationnement par l'arrière des îlots.

#### *Aire de verdure*

**Art. 9** Cette aire constitue un espace de transition ponctuellement arborisé par des massifs végétaux, dans le but de mettre en valeur les vues affirmant la présence du pôle d'activités, depuis l'autoroute.

Le stationnement souterrain est admis, à condition que la dalle supérieure soit recouverte de terre végétale et de végétation.

Le stationnement en surface est admis, en quantité limitée, il doit être intégré dans une arborisation soignée.

Des voies d'accès privées peuvent être autorisées, à condition de ne pas contredire le système de distribution interne du quartier défini par le schéma des circulations annexé au rapport d'aménagement.

Les voies existantes peuvent être modifiées à condition de conserver leur caractère de voies secondaires et la RC 271 c peut empiéter sur cette aire en cas de modification de sa géométrie.

L'emprise des places de stationnement ou des voies de déviation situées dans l'aire de verdure doit être compensé par une surface végétale équivalente à aménager sur une autre partie de la parcelle.

#### *Cheminement piétonnier*

**Art. 10** Le passage des piétons doit être assuré, approximativement selon le parcours défini sur le plan. La traversée de la route cantonale 254 b est dénivelé.

#### *Espace semi-public*

**Art. 11** Un espace semi-public doit être aménagé à l'emplacement défini sur le plan. Cet espace est animé par des boutiques, des terrasses de café ou autres fonctions attractives aptes à dynamiser la vie du mail.

### **Titre III. Règles applicables à l'aire de constructions et de dégagements**

#### *Types de constructions*

**Art. 12** Dans l'ensemble de cette aire, les constructions peuvent présenter une typologie diversifiée en fonction de l'affectation qui leur est assignée

Les types de constructions autorisés sont les halles et les constructions à étages multiples.

Les halles sont destinées au grand commerce d'entraînement, aux activités artisanales et aux activités de loisirs et de détente. Les bâtiments à étages multiples sont destinés aux activités tertiaires et commerciales, à l'exclusion du grand commerce d'entraînement.

Les halles de stockage présentant une typologie particulière à leur fonction sont également autorisées.

Les trois types de constructions définis ci-dessus peuvent être juxtaposés sur la même parcelle.

Les constructions de type "halle" sont constituées de deux niveaux complets hors sol au maximum, dont le vide d'étage peut être important.

Les constructions à étages multiples s'élèvent sur quatre niveaux au maximum hors sol. La hauteur de ces constructions est limitée à 14 m.

Les constructions de type "halle de stockage" sont des constructions d'un seul niveau dont le vide d'étage permet le stockage en hauteur des marchandises. Elles peuvent être réalisées ponctuellement et de manière exceptionnelle dans l'aire de constructions, à condition de s'inscrire dans un projet urbanistique cohérent au sein de l'îlot. Elles devront être rattachées à une entreprise qui exerce son activité principale dans la zone. Leur hauteur peut atteindre jusqu'à 20 m., superstructures et machineries comprises.

#### *Réglage de la hauteur des constructions*

**Art. 13** La hauteur des constructions se mesure entre le niveau d'altitude de la chaussée la plus proche du bâtiment concerné, au droit de la façade orientée sur la rue, jusqu'à l'acrotère, ceci au milieu de la façade concernée.

Le niveau d'entrée des bâtiments ne peut être situé à plus de 1 m. du niveau de référence sur la chaussée. Ce niveau de référence se mesure sur la chaussée la plus proche du bâtiment.

Des superstructures ponctuelles, de la valeur d'un niveau, nécessitées par des besoins techniques ou l'éclairage zénithal ou encore pour agrémenter la façade ou l'espace du dernier niveau, sont autorisées en plus de la hauteur maximale. Ces éléments doivent être intégrés de manière cohérente dans le traitement architectural de la toiture.

Lorsque de telles superstructures servent de support à des procédés de réclame, la Loi cantonale sur les procédés de réclame est applicable, notamment pour les parties perçues depuis l'autoroute.

#### *Ordre des constructions*

**Art. 14** L'ordre peut être contigu ou non contigu.

La distance des constructions par rapport aux rues est réglée par des limites des constructions qui prévalent sur les distances à respecter par rapport aux autres limites de la propriété telles qu'elles sont définies ci-dessous.

En ordre non contigu, la distance entre les plus longues façades et la limite de propriété est égale à la hauteur du bâtiment, mais au moins de 6 m. Pour les autres façades, les distances entre constructions et limites de propriété sont de 6 m. au minimum en ordre non contigu.

Ces distances sont additionnées pour des bâtiments sis sur la même parcelle.

#### *Toitures*

**Art. 15** Les toitures sont plates ou cintrées. Elles constituent la cinquième façade des bâtiments et doivent, à ce titre, présenter un traitement soigné, compatible avec la qualité d'ensemble recherchée pour le pôle d'activités et de services. Les matériaux de couverture ne doivent pas être brillants.

#### *Stationnement*

**Art. 16** Le nombre de places de stationnement est déterminé par l'affectation des locaux; il se calcule selon la norme VSS.

Pour les activités de loisirs et de délasserment, ainsi que pour le grand commerce d'entraînement, ce nombre est déterminé de cas en cas, sur la base d'une étude de trafic approuvée par la Municipalité.

Les places de stationnement relatives à toutes les affectations peuvent être mises en commun par les propriétaires et faire l'objet de conventions pour leur création et leur gestion, dans la mesure où le temps d'utilisation de ces installations est complémentaire ou simultané pour plusieurs commerces ou autres affectations. Dans ce cas, le nombre de cases exigible pour chaque affectation peut être réduit en fonction des complémentarités d'usage possibles.

#### *Nombre de mouvements de véhicules*

**Art. 17** Le nombre de mouvements de véhicules globalement générés par le pôle d'activités et chargeant le réseau d'agglomération doit être maîtrisé et contenu dans les valeurs annoncées au plan directeur intercommunal ainsi que dans le rapport accompagnant le présent PPA.

Les projets grands générateurs de trafic, ne sont autorisés que dans la mesure où la charge de trafic sur les routes d'accès au centre d'Yverdon ne provoque pas une augmentation perceptible des émissions sonores dans les secteurs urbanisés exposés au bruit.

En cas de dépassement de la charge de trafic globale admissible, menaçant de bloquer la mise en valeur de terrains encore libres, la Municipalité se réserve le droit de réguler la charge horaire de trafic, en optimisant les horaires d'ouverture du commerce par rapport aux affectations complémentaires.

Lors de chaque demande de permis de construire ou de changement d'affectation pour des réalisations dont le trafic induit ne peut être évalué sans une étude spécifique, le requérant doit produire une étude de trafic à réaliser par un bureau spécialisé. Elle doit être effectuée préalablement à la demande de permis de construire et être soumise à l'approbation de la Municipalité. Cette étude doit notamment permettre d'estimer la charge de trafic généré par le projet ainsi que les charges de trafic induites sur le réseau d'agglomération. A cet effet, la part de trafic de et vers le réseau régional et national sera clairement distinguée de la part de trafic chargeant le réseau d'agglomération. Cette étude sert de base à l'attribution d'un quota de mouvements que le requérant s'engage à ne pas dépasser.

Le permis de construire est subordonné à la condition que les nuisances induites sur les parties sensibles du réseau d'agglomération ne dépassent pas les valeurs d'immixtions mentionnées dans le rapport selon l'art. 26 OAT. Au besoin, des mesures de régulation temporaires des flux devront être mises en place.

Les études requises à l'alinéa 4 et traitant des incidences du trafic sur le réseau cantonal et national doivent être soumises à l'approbation du Service des routes et autoroutes avant la délivrance du permis de construire.

#### *Dossier d'enquête pour les grands commerces d'entraînement*

- Art. 18** Les projets de construction de grands commerces d'entraînement dépassant 2'000 m<sup>2</sup> de surface de vente ne sont pas soumis à l'obligation d'une procédure préalable de plan de quartier au sens de l'art. 47 lettre m LATC. Le présent PPA et les études de trafic liées aux grands commerces d'entraînement remplacent le plan de quartier dans le périmètre d'activités commerciales prépondérantes. L'art. 17 ci-dessus est applicable.

#### *Protection contre le risque d'inondation*

- Art. 19** Afin de limiter le risque de dégâts en cas d'inondation, le rez-de-chaussée des constructions devra être situé à 30 cm. au moins du niveau du terrain aménagé. D'éventuels locaux situés en sous-sol seront aérés par des sauts de loup ou des courettes anglaises dont les parois devront atteindre le niveau du rez.

Les places de stationnement souterraines seront desservies par des rampes dont le point haut sera muni d'un dispositif de retenue des eaux (batardeau amovible).

Les sorties d'abris doivent être localisées et étudiées en fonction du risque d'inondation; leur altitude est déterminée en fonction de la cote critique d'accumulation.



## **Titre IV. Principes et mesures d'urbanisme**

### *Front principal sur mail*

- Art. 20** Les façades doivent être implantées sur le front défini sur le plan. Leur traitement architectural doit être adapté au contexte du mail. La Municipalité encourage la création de vitrines et permet l'installation d'étalages le long du mail.

### *Front secondaire*

- Art. 21** Les façades s'implantent en majeure partie sur le front secondaire. Elles peuvent présenter des décrochements en retrait du front.

Les entrées principales des bâtiments concernés sont orientées sur le front secondaire

### *Limite des constructions sur la voie d'accès au stationnement et aux cours d'activités*

- Art. 22** Les constructions doivent se situer sur ou en retrait de la limite définie comme telle sur le plan

### *Front des constructions basses*

- Art. 23** Des constructions de deux niveaux hors terre au maximum peuvent être implantées sur le front des constructions basses. Un niveau inférieur est autorisé. La réalisation de ces constructions basses doit permettre le franchissement dénivelé de la route cantonale par les piétons.

### *Façade nord du pôle de Chamard*

- Art. 24** Les façades des bâtiments orientés sur la façade nord du pôle désignée sur le plan doivent présenter une parenté formelle et une qualité architecturale digne de représenter une image valorisante du pôle, perçue depuis des vues lointaines. Elles épousent la forme générale définie sur le plan mais peuvent être décalées, pour autant que l'effet d'ensemble soit recherché.

## **Titre V. Dispositions finales**

### *Répartition des charges d'équipement*

**Art. 25** L'équipement des terrains est à la charge des propriétaires.

Les équipements particuliers, nécessités pour les besoins de propriétaires dont les réalisations réclament des aménagements supplémentaires par rapport à ceux qui constituent l'équipement collectif du quartier sont à la charge des seuls propriétaires bénéficiaires de la plus-value qui résulte de leur réalisation.

Les équipements complémentaires du réseau routier cantonal adjacent au PPA "En Chamard - Les Creux" peuvent être mis à la charge des propriétaires dont les réalisations induisent les augmentations de trafic nécessitant ces équipements.

### *Entrée en vigueur*

**Art. 26** Le présent plan partiel d'affectation entre en vigueur dès son approbation par le Conseil d'Etat. Il abroge, sur son périmètre, le plan partiel d'affectation "En Chamard" du 24 octobre 1979 et le plan partiel d'affectation "Les Creux" du 20 février 1987.

### *Documents abrogés*

**Art. 27** Le présent plan partiel d'affectation abroge également le plan fixant la limite des constructions (plan d'alignement des constructions) de la RC n° 254, Section "Le Bey - La Brinaz" du 6 mai 1955 sur le périmètre concerné.