



PRÉAVIS MUNICIPAL N° 01 /2026
RELATIF À LA DÉCISION FINALE RELATIVE À L'ÉTUDE D'IMPACT SUR
L'ENVIRONNEMENT DU PLAN D'AFFECTATION (PA) CROIX-DU-PÉAGE

TABLE DES MATIERES

1.	Constate	2
1.1	Préambule	2
1.2	Procédure	3
2.	Considère	3
2.1	Procédure décisive et autorité compétente	3
2.2	Pouvoir d'examen de l'autorité compétente	3
2.3	Conformité du projet par rapport à l'aménagement du territoire	3
2.4	Étude d'impact sur l'environnement	4
2.4.1	Bases légales	4
2.4.2	Rapport d'impact sur l'environnement (RIE)	4
2.4.3	Avis et conditions des instances cantonales spécialisées et de la CIPE	4
2.4.4	Appréciation globale de la compatibilité du projet avec l'environnement	5
2.5	Enquête publique	5
2.5.1	Résumé des oppositions	5
2.5.2	Réponses aux oppositions	6
3.	Décide	6
3.1	Adoption du plan d'affectation croix-du-péage	6

Madame la Présidente,

Mesdames et Messieurs les Membres du Conseil général,

Par le présent préavis municipal n°01/2026, la Municipalité a l'honneur de vous soumettre le projet de décision finale suivant pour approbation.

DECISION FINALE

- Vu l'Ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE / RS 814.011),
- Vu le règlement du 25 avril 1990 d'application de l'ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (RVOEIE / BLV 814.03.1),
- En qualité d'autorité compétente, **le Conseil général de la Commune de Villars-Sainte-Croix :**

1. Constate

1.1 Préambule

La Croix-du-Péage est située en entrée d'agglomération, à proximité de la jonction autoroutière de Crissier et sera bientôt desservie par le tramway Lausanne-Flon – Renens – Croix-du-Péage. Elle possède toutes les caractéristiques d'une position stratégique.

Plusieurs entreprises, sises à la Croix-du-Péage, ont fait part à la Municipalité de Villars-Ste-Croix de leur souhait de s'agrandir afin de répondre à leur développement. L'agrandissement des bâtiments est cependant soumis aux contraintes de la hauteur-limite actuelle de 6 mètres et par l'indice de masse (densité) de 3 m³/m².

La commune de Villars-Sainte-Croix est propriétaire de plusieurs parcelles dans cette zone industrielle de la Croix-du-Péage. Elles sont grevées par des droits de superficie. En tant que propriétaire foncier, une plus forte constructibilité de ces parcelles permettrait une augmentation de redevance des droits de superficie (une fois ceux-ci renouvelés) et des rentrées financières supplémentaires pour la commune.

Une étude de faisabilité de la densification de la zone industrielle a été menée en 2018. Elle préconise de maintenir l'affectation actuelle aux établissements industriels, fabriques, garages-ateliers, entreprises artisanales, activités tertiaires, tout en augmentant les possibilités de bâtir de manière à mieux exploiter les parcelles et permettre le développement des entreprises en place.

Après l'analyse des vues depuis différents emplacements dans la commune et afin d'offrir un maximum de souplesse dans la conception des bâtiments, l'étude de densification recommande d'augmenter la hauteur-limite à 12 mètres et l'indice de masse à 5 m³/m². La parcelle du New Adoc sur RC313 ainsi que les parcelles de la Pierreire situées le long de la route cantonale de Sullens (RC178) sont déjà soumises à une hauteur-limite de 12 m. De leur côté, les secteurs limitrophes sur les communes de Crissier et de Bussigny sont déjà à cet indice de 5 m³/m², et ne sont soumis à aucune hauteur-limite (la hauteur maximale étant déterminée par la distance à la limite de la parcelle). La modification de l'indice à 5 m³/m² permettra d'homogénéiser ces règles. La contrainte des lignes à haute tension empêchera cependant d'atteindre cette hauteur sur certaines parcelles.

L'étude de densification a permis de déterminer que la modification des règles de construction du secteur est pertinente. Afin de transcrire cela dans la réglementation, un nouveau plan d'affectation (PA) était nécessaire. Il a été établi entre 2021 et 2024 et a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement. Ce plan d'affectation couvre l'entier de la zone industrielle de Croix-du-Péage (y compris l'ancien plan d'extension de la Pierreire). Le périmètre du PA s'étend sur une surface totale de plus de 17 hectares et comprend un total de 28 parcelles dont 27 sont aujourd'hui bâties.

1.2 Procédure

1. L'établissement d'un PA est régi par la procédure définie aux articles 34 et suivants de la loi cantonale du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC).
2. Le projet de densification de la zone industrielle de Croix-du-Péage prévu par le PA est soumis à la procédure d'étude d'impact sur l'environnement (EIE), en raison de l'offre théorique en stationnement qui dépasse le seuil de 500 places. Le PA a en effet été élaboré pour répondre aux besoins du projet de densification de la zone industrielle, qui envisage un indice de masse à 5m³/m².
3. La démarche d'EIE doit être mise en œuvre dès l'élaboration du PA, puisque celui-ci planifie la réalisation d'une installation soumise à l'EIE¹ lorsqu'il comporte des mesures détaillées applicables à un projet dont il est possible de définir l'ampleur et la nature de l'impact.
4. Le plan, accompagné du rapport d'impact sur l'environnement, a été soumis à l'examen préalable des services de l'Etat^{2,3}. L'appréciation globale du projet a permis à la Direction générale du territoire et du logement (DGTL) de préavis favorablement la soumission de celui-ci à l'enquête publique. Les avis des services de l'Etat sont annexés à la présente décision (voir chiffre 2.4.3.)
5. Le dossier du PA, incluant notamment le rapport d'impact sur l'environnement du projet, a été mis à l'enquête publique du 25 mai au 24 juin 2024⁴.
6. L'enquête publique a suscité deux oppositions de l'Association Transport et Environnement (ATE) et de l'association Pro Vélo Lausanne.

2. Considère

2.1 Procédure décisive et autorité compétente

Le PA prévoit la réalisation d'une installation⁵ nécessitant une étude d'impact sur l'environnement, recensée à l'annexe de l'OEIE en tant que parc de stationnement pour plus de 500 voitures (chiffre 11.4 de l'annexe 1 OEIE). Il comporte à terme un maximum de 2'125 places de parcs voiture, 255 places moto et 1'200 places vélo.

L'EIE est effectuée par l'autorité⁶ qui, dans le cadre de la procédure décisive, est compétente pour décider de la réalisation du projet.

2.2 Pouvoir d'examen de l'autorité compétente

L'autorité compétente pour procéder à l'EIE doit déterminer si le projet répond aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement, sur la base des éléments d'appréciation suivants⁷ :

- Le rapport d'impact sur l'environnement - RIE (Projet de développement « Croix-du-Péage », Ecoscan SA, 27.03.2024),
- Les préavis des services spécialisés de l'Etat,
- Les résultats de l'enquête publique réalisée du 25 mai au 24 juin 2024.

Elle fixe, le cas échéant, les conditions applicables à la réalisation du projet ou les charges à imposer au requérant pour assurer le respect de ces prescriptions.

2.3 Conformité du projet par rapport à l'aménagement du territoire

Le rapport selon l'article 47 OAT et le rapport d'impact montrent que le PA est conforme à la législation sur l'aménagement du territoire, au Plan directeur cantonal (PDCn) et aux autres planifications régionales, intercommunales ou communales.

¹ Article 3 RVOEIE.

² Article 37 LATC, Rapport d'examen préalable, Direction générale du territoire et du logement - DGTL

³ Services spécialisés au sens du § 2.4.3 et autres services concernés.

⁴ Article 15 OEIE.

⁵ CF 1.3.2.

⁶ Si un PA concerne plusieurs communes, les législatifs communaux qui procèdent à l'EIE du projet sur la base du préavis de leur municipalité respective.

⁷ Article 17 OEIE.

2.4 Étude d'impact sur l'environnement

2.4.1 Bases légales

Les prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement applicables au PA sont notamment :

- Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE / RS 814.01) ;
- Loi et ordonnance fédérales, respectivement du 1^{er} janvier 1966 et du 16 janvier 1991, sur la protection de la nature et du paysage (LPN / RS 451 ; OPN / RS 451.1) ;
- Ordonnance fédérale sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair / RS 814.318.142.1) ;
- Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB / RS 814.41) ;
- Loi et ordonnance fédérales, respectivement du 24 janvier 1991 et du 28 octobre 1998, sur la protection des eaux (LEaux / 814.20 ; OEaux / RS 814.201) ;
- Ordonnance fédérale sur l'assainissement des sites pollués du 26 août 1998 (OSites / RS 814.680) ;
- Ordonnance fédérale sur les atteintes portées aux sols du 1^{er} juillet 1998 (OSol / RS 814.12) ;
- Ordonnance fédérale sur la protection contre les accidents majeurs du 27 février 1991 (OPAM / RS 814.012) ;
- Ordonnance fédérale sur la protection contre le rayonnement non ionisant du 23 décembre 1999 (RS / 814.710) ;
- Et la législation cantonale d'application.

2.4.2 Rapport d'impact sur l'environnement (RIE)

Le rapport d'impact sur l'environnement a accompagné le PA qui a été soumis à l'enquête publique du 25 mai au 24 juin 2024.

Les principaux impacts relevés par le RIE concernent la protection de l'air, la protection contre le bruit, la protection contre le rayonnement non ionisant, les sites contaminés, la protection contre les accidents majeurs avec pour conclusions :

- Protection de l'air : les mesures prises dans le cadre de la planification permettent d'assurer la conformité au plan OPAir ;
- Protection contre le bruit : le projet est conforme à l'ordonnance ;
- Protection contre le rayonnement non ionisant : Le projet est conforme à l'ordonnance moyennant des restrictions d'implantation en lien avec la présence de lignes à haute tension ;
- Sites contaminés : Plusieurs sites contaminés sont identifiés au sein du périmètre du projet. Des mesures pour les phases de réalisation ont été définies pour prévenir des atteintes à l'environnement ;
- Protection contre les accidents majeurs : Les études à prévoir pour les demandes de permis de construire ont été précisées. Le site est compatible avec le risque d'accident majeur. À noter que l'installation stationnaire identifiée a depuis renoncé à l'utilisation du composé présentant un risque, le statut OPAM de cette entreprise a été modifié (n'est plus soumise à l'OPAM).

Les autres domaines de l'environnement ne devraient pas subir de nuisances qui ne soient maîtrisables relativement facilement au niveau du projet de construction.

Au final, le RIE conclut que le PA **est conforme**.

2.4.3 Avis et conditions des instances cantonales spécialisées et de la CIPE

Le projet de plan d'affectation Croix-du-Péage a été soumis à l'examen préalable des services cantonaux du 9 septembre 2022 au 7 mars 2023. Les services spécialisés ci-dessous se sont prononcés. Le rapport d'examen préalable est annexé à la présente décision.

- Direction générale de l'environnement, direction de l'énergie (DGE-DIREN) : page 9 de l'examen préalable.

- Direction générale de l'environnement, direction de l'environnement industriel, urbain et rural (DGE-DIREV) : pages 10 et suivantes de l'examen préalable.
- Direction générale de l'environnement, direction des ressources et du patrimoine naturels (DGE-DIRNA) : pages 14 et suivantes de l'examen préalable.
- Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) : pages 16 et suivantes de l'examen préalable.
- Commission de coordination interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE) : pages 27 et suivantes de l'examen préalable.

Synthèse

Les différentes conditions imposées au PA et aux projets de constructions ultérieures sont synthétisées ci-après :

- Favoriser des projets compatibles avec l'étude de planification énergétique de l'Ouest Lausannois.
- Vérifier la conformité des installations techniques au sens de l'art. 7 annexe 6 OPB lors des demandes de permis de construire.
- Assurer un contrôle de la qualité des matériaux dans les parcelles inscrites au cadastre des sites pollués si des travaux y sont réalisés.
- Mettre en œuvre un concept détaillé de protection des sols sur les projets touchant des parcelles contenant du sol.
- Les demandes de permis de construire devront être accompagnées d'un document traitant des mesures environnementales prévu par le RIE 1^e étape.
- Assurer un suivi environnemental de réalisation (SER) pour les futurs projets de construction dans le périmètre du PA.

Les conditions posées lors de l'examen préalable ont été traitées en étroite coordination avec les services cantonaux concernés (en particulier DGE et DGMR) et pris en compte dans la version finale du Plan d'affectation mis à l'enquête publique en mai 2024.

2.4.4 Appréciation globale de la compatibilité du projet avec l'environnement

Selon l'évaluation des instances spécialisées et de la CIPE, le projet est compatible avec l'environnement, pour autant que les conditions contenues au point 2.4.3 soient remplies.

2.5 Enquête publique

2.5.1 Résumé des oppositions

L'enquête publique du PA, ouverte du 25 mai au 24 juin 2024, a suscité deux oppositions résumées ci-après.

1. Aménagement RC 251 et 313 : le projet de réaménagement de ces deux tronçons doit être coordonné avec la légalisation du PA.
2. Vitesse automobile : la vitesse doit être limitée à 50 km/h sur les routes cantonales (RC) dans le périmètre du PA, au besoin en intégrant les tronçons traversant le quartier aux RC en traversée de localité (étant donné le développement attendu) et à 30 km/h à l'intérieur du quartier.
3. Le règlement doit faire référence aux normes VSS relatives au stationnement et à l'aménagement des circulations vélos non seulement pour les aspects quantitatifs, mais en général.
4. Demande que le règlement du PA indique une localisation A pour le calcul du stationnement dans le secteur.
5. Demande que le PA respecte la stratégie cantonale de promotion du vélo à horizon 2035 et la stratégie de développement du rail 2050 et l'évolution des parts modales qui y sont fixées.
6. Demande qu'un plan de mobilité soit prévu pour l'entier du site.

2.5.2 Réponses aux oppositions

1. La Commune de Villars-Ste-Croix a fait les aménagements nécessaires pour les vélos sur la RC 251 entre la Croix-du-Péage et En Coulaye. Le tronçon sud-ouest de la RC 313 sera aménagé avec l'arrivée du tramway. Un trottoir a été créé le long du tronçon nord-est de la RC 313 et il n'est pas prévu d'autres améliorations sur cet axe peu fréquenté par les vélos et qui sort largement du périmètre du PA « Croix-du-Péage ».

La Municipalité reconnaît que le tronçon Timonet-Croix-du-Péage de la RC 251 reste un point noir du réseau. Cependant, comme ce tronçon ne se situe pas sur le territoire de Villars-Ste-Croix, il ne peut être pris en charge par la Commune. Il fait partie du réseau cyclable cantonal structurant (« Stratégie cantonale vélo 2035 ») et c'est la DGMR qui a la charge de ce tronçon. La DGMR s'est engagée par courrier du 14 octobre 2024 à mener une étude en 2025 pour développer les mesures d'aménagement nécessaires. Son Unité vélo étudie déjà des mesures d'amélioration rapides ne nécessitant pas de mise à l'enquête et localisées à l'intérieur du domaine public.

2. La DGMR n'admet pas les zones 30km/h en zone d'activités. L'axe du tram passera à 50 km/h, avec son statut passant « en traversée de localité ». Les autres axes sont des routes cantonales « hors traversée de localité » et ne peuvent être limités à 50 km/h. La Commune ne souhaite pas reprendre la gestion de ces axes.
3. La Municipalité propose au Conseil général de modifier l'article 22 Places de stationnement, alinéa 5 ainsi : Les stationnements vélos doivent être réalisés en respectant les principes qualitatifs des normes VSS y relatives.
4. Le type de localisation dépend à la fois de la desserte en transports publics de la zone et de la part modale de la mobilité douce attendue. Le secteur étant relativement éloigné de toute zone d'habitation, on ne peut considérer une part modale de la mobilité douce de plus de 50%. Un type de localisation B est donc pertinent (mobilité douce entre 25 et 50%). En prenant en compte le bas de la fourchette, le nombre de places de stationnement correspond à seulement 40% des besoins bruts.
5. L'étude trafic a montré une génération de 6'250 déplacements en voiture sur un total de 18'000 déplacements par jour au maximum (déplacements pendulaires des employés, pause du midi, visite de clients, etc.), soit une part modale de 35% pour les transports individuels motorisés. Pour le reste, il est considéré une part modale piétonne de 15% (notamment déplacements internes à la zone le midi), 15% à vélo et 35% en transport public. Ces valeurs vont au-delà des ambitions cantonales d'une part modale vélo de 10% à l'horizon 2035 et respectent les ambitions cantonales d'une part modale du trafic individuel motorisé de 55% et d'une part modale des transports publics de 38% à l'horizon 2050.
6. Le règlement du PA oblige toute entreprise de plus de 50 employés à réaliser un plan de mobilité d'entreprises pour encourager les employés à se déplacer avec des modes alternatifs à la voiture individuelle. Considérant les horizons très divers de densification, un plan global de mobilité n'est pas retenu.

3. Décide

3.1 Adoption du plan d'affectation croix-du-péage

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous prie, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Membres du Conseil général, de bien vouloir accepter nos propositions en adoptant la résolution suivante :

Le Conseil général de Villars-Ste-Croix

- Vu le préavis municipal n°11/2024 du 21 octobre 2024, a décidé le 12 décembre 2024 :
 1. D'adopter le Plan d'affectation « Croix-du-Péage » et son règlement, tels qu'ils ont été soumis à l'enquête publique du 25 mai au 24 juin 2024 ;
 2. D'adopter la modification, mentionnée dans la réponse 3 aux oppositions, apportée au Règlement du plan d'affectation « Croix-du-Péage » ;
 3. D'approuver les propositions de réponses aux oppositions formulées lors de l'enquête publique du plan d'affectation « Croix-du-Péage » et de lever les oppositions ;
 4. De donner tous pouvoirs à la Municipalité pour plaider, signer toute convention, transiger et compromettre devant toute instance dans le cadre de tout litige consécutif à l'adoption du plan d'affectation Croix-du-Péage.
- Vu le préavis municipal n°01/2026 ;
- Ouï le rapport de la/des commission/s chargée/s d'étudier ce projet ;
- Considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour ;

Décide :

D'adopter le projet de décision finale relative à l'étude d'impact sur l'environnement du plan d'affectation (PA) Croix-du-Péage

Consultation publique

Après l'approbation du Plan d'affectation de Croix-du-Péage par le Département compétent, la décision finale sera mise en consultation publique durant 30 jours au greffe communal de Villars-Sainte-Croix accompagnée du rapport d'impact sur l'environnement et du plan⁸.

Avis de la consultation sera publié dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud (FAO) et dans un journal local, ainsi qu'au pilier public de la Commune.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 17 novembre 2025.

Municipal responsable du dicastère : Georges Cherix, Syndic.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic

Georges Cherix

La secrétaire

Barbara Kammermann



Annexes : préavis municipal n°11/2024, rapport d'examen préalable des services cantonaux du 7 mars 2023, abréviations

A participé à l'élaboration du présent préavis : M. Benoît Biéler, Stratégie et Développement de l'Ouest Lausannois (SDOL)

⁸ Art. 20 OEIE.



COMMUNE DE VILLARS-SAINT-CROIX

Municipalité

AU CONSEIL GÉNÉRAL DE
LA COMMUNE DE ET À
VILLARS-SAINT-CROIX

**PRÉAVIS MUNICIPAL N° 11 /2024
RELATIF À L'ADOPTION DU PLAN D'AFFECTATION (PA) CROIX-DU-
PÉAGE PORTANT SUR LA ZONE INDUSTRIELLE
DE VILLARS-SAINT-CROIX**

Table des matières

1. Introduction.....	2
2. Etude de faisabilité de la densification.....	2
3. Confirmation de l'arrivée du tram à Croix-du-Péage.....	3
4. Nouveau plan d'affectation	3
5. Etat financier.....	7
6. Procédure	8
7. Oppositions.....	8
8. Thème des oppositions et proposition de réponses	9
9. Conclusions	11

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillers généraux,

1. Introduction

Ce préavis a pour but l'adoption du plan d'affectation (PA) « Croix-du-Péage ».

En 2017 et en 2021, deux préavis ont été soumis au Conseil communal concernant le secteur de la Croix-du-Péage.

Lors de sa séance du 29 juin 2017, le Conseil général accordait à la Municipalité un crédit de CHF 91'000.00 TTC pour l'établissement d'une étude de faisabilité sur la densification de la zone industrielle de la Croix-du-Péage, et la modification du règlement communal concernant le Plan Général d'Affectation (PGA) relatif à la zone industrielle de Villars-Sainte-Croix.

L'étude de faisabilité a été menée par le bureau GEA Vallotton et Chanard SA, Architectes - Urbanistes FSU, à Lausanne, et sa présentation a été faite au Conseil général le 13 décembre 2018. L'étude démontre la pertinence de modifier les règles de construction de la zone industrielle, afin de favoriser le développement des entreprises en place et de densifier le site dans la perspective de l'arrivée du tramway t1 à la Croix-du-Péage.

Lors de sa séance du 4 mai 2021, le Conseil général accordait un budget de 172'500.00 TTC (dont 41'000.00 TTC repris du préavis 6/2017 et 131'500.00 TTC de crédit complémentaire) pour l'établissement d'un nouveau plan d'affectation couvrant l'entier de la zone industrielle de la Croix-du-Péage (y compris l'ancien plan d'extension de la Pierreire) incluant des études complémentaires dans le domaine du trafic et de l'environnement demandées par les services de l'Etat. Deux bureaux spécialisés (Transitec et Ecoscan) ont été sollicités pour cela.

2. Etude de faisabilité de la densification

La Croix-du-Péage est située en entrée d'agglomération, à proximité de la jonction autoroutière de Crissier et sera bientôt desservie par le tramway Lausanne-Flon – Renens – Croix-du-Péage. Elle possède toutes les caractéristiques d'une position stratégique.

Plusieurs entreprises, sises à la Croix-du-Péage, ont fait part à la Municipalité de leur souhait de s'agrandir afin de répondre à leur développement. L'agrandissement des bâtiments est cependant soumis aux contraintes de la hauteur-limite actuelle de 6 mètres et par l'indice de masse (densité) de 3 m³/m².

La commune de Villars-Sainte-Croix est propriétaire de plusieurs parcelles dans cette zone industrielle de la Croix-du-Péage. Elles sont grevées par des droits de superficie. En tant que propriétaire foncier, une plus forte constructibilité de ces parcelles permettrait une augmentation de redevance des droits de superficie (une fois ceux-ci renouvelés) et des rentrées financières supplémentaires pour la commune.

L'étude de densification préconise de maintenir l'affectation actuelle aux établissements industriels, fabriques, garages-ateliers, entreprises artisanales, activités tertiaires, tout en augmentant les possibilités de bâtir de manière à mieux exploiter les parcelles et permettre le développement des entreprises en place.

Après l'analyse des vues depuis différents emplacements dans la commune et afin d'offrir un maximum de souplesse dans la conception des bâtiments, l'étude de densification recommande d'augmenter la hauteur-limite à 12 mètres et l'indice de masse à 5 m³/m². La parcelle du New Adoc sur RC313 ainsi que les parcelles de la Pierreire situées le long de la route cantonale de Sullens (RC178) sont déjà soumises à une hauteur-limite de 12 m. De leur côté, les secteurs limitrophes sur les communes de Crissier et de Bussigny sont déjà à cet indice de 5 m³/m², et ne sont soumis à aucune hauteur-limite (la hauteur maximale étant déterminée par la distance à la limite de la parcelle). La modification de l'indice à 5 m³/m² permettra d'homogénéiser ces règles. La contrainte des lignes à haute tension empêchera cependant d'atteindre cette hauteur sur certaines parcelles.

L'étude de densification a permis de déterminer que la modification des règles de construction du secteur est pertinente. Afin de transcrire cela dans la réglementation, un nouveau plan d'affectation (PA) était nécessaire. Il a été établi entre 2021 et 2024 et est désormais soumis au Conseil général pour adoption.

3. Confirmation de l'arrivée du tram à Croix-du-Péage

Pour rappel : en 2016, le Grand Conseil a voté un crédit pour les études de la deuxième étape du tramway t1. Deux options de terminus ont été analysées, la première à Cocagne sur la commune de Bussigny, la seconde à la Croix-du-Péage sur la commune de Villars-Sainte-Croix. En lien avec les densifications planifiées par les communes le long de la ligne, les autorités cantonales et communales ont confirmé le tracé jusqu'au terminus de la Croix-du-Péage, dont le potentiel de fréquentation attendu à terme justifie une telle infrastructure. Les Municipalités des communes de Bussigny, Crissier, Ecublens et Villars-Sainte-Croix se sont engagées formellement à poursuivre les démarches d'affectation et de légalisation des secteurs desservis.

Le 19 juin 2020, le Conseil Fédéral a accordé aux tl, futur exploitant, l'extension de la concession d'exploitation pour le tram jusqu'à Villars-Sainte-Croix. La mise à l'enquête publique du projet s'est déroulée du 1^{er} au 30 novembre 2021. Le traitement des oppositions reste en cours, avec une décision d'approbation des plans attendue de la part de l'OFT d'ici la fin de l'année. Suivra en 2025 le dépôt d'un EMPD devant le Grand conseil et de préavis conjoints devant les Conseils des quatre communes concernées. En l'absence de recours, les travaux du prolongement du tram pourraient démarrer en 2026 pour une mise en service à l'horizon 2030.

4. Nouveau plan d'affectation

Le nouveau plan d'affectation (PA) Croix-du-Péage fixe les règles constructives dans le secteur en fonction des résultats de l'étude de faisabilité. Il couvre l'entier de la zone industrielle de la Croix-du-Péage (y compris l'ancien plan d'extension de la Pierreire). Le

périmètre du PA s'étend sur une surface totale de plus de 17 hectares et comprend un total de 28 parcelles dont 27 sont aujourd'hui bâties.

Rappel des étapes :

29 juin 2017	Crédit du Conseil général pour l'établissement d'une étude de faisabilité sur la densification de la zone industrielle de la Croix-du-Péage.
13 décembre 2018	Présentation au Conseil général des résultats de l'étude de faisabilité sur la densification de la zone industrielle de la Croix-du-Péage.
11 janvier – 18 avril 2019	Examen préliminaire des services de l'Etat
4 mai 2021	Crédit complémentaire du Conseil général de CHF 131'500.00 TTC pour l'établissement d'un nouveau plan d'affectation de la zone industrielle de Villars-Sainte-Croix.
1 ^{er} novembre – 30 novembre 2021	Enquête publique du prolongement du tramway t1 jusqu'à la Croix-du-Péage.
9 septembre 2022 – 7 mars 2023	Examen préalable des services de l'Etat.
9 novembre 2023	Rencontre « Municipalité & Entreprises » et présentation aux entreprises du projet de nouveau plan d'affectation « Croix-du-Péage ».
25 mai – 24 juin 2024	Enquête publique.
Septembre – octobre 2024	Traitement des oppositions et rencontre avec les opposants lors de séances de conciliation.

Composition du dossier

Le dossier du plan d'affectation « Croix-du-Péage » est constitué des documents suivants :

- le plan des affectations (échelle 1:1'000) ;
- le règlement y relatif ;
- le plan de constatation de la nature forestière (échelle 1:1'000) ;
- le présent rapport justificatif selon l'article 47 OAT et ses annexes.

Abrogation

Il abroge, pour le périmètre considéré :

- le plan et le règlement « La Pierreire », approuvé par le Conseil d'État le 14 octobre 1997 ;

- le plan général d'affectation et le règlement communal sur le plan général d'affectation et la police des constructions approuvés par le Conseil d'État le 11 mai 2009 ;
- ainsi que toute règle contraire émanant du PGA et du RPGA.

Objectifs

Le PA poursuit les objectifs suivants :

- permettre la densification des activités en lien avec l'arrivée du tram ;
- contribuer au maintien et au renforcement de la diversité des activités industrielles et artisanales ;
- contribuer à une utilisation rationnelle et optimale du territoire ;
- favoriser les synergies possibles inter-entreprises ;
- limiter les îlots de chaleur et veiller à la qualité des espaces extérieurs.

Règles constructives

Le PA fixe de nouvelles règles constructives, notamment les mesures d'utilisation du sol suivantes :

IVB = 5 m³/m² (auparavant 3 m³/m²)

ISB = 0,5 (inchangé)

Hauteur maximale = 12 m. (auparavant 6 m. ou 12 m.), à l'exception de la partie est de la Pierreire, où l'altitude maximale de 498 m est maintenue selon le droit en vigueur.

Les dispositions établies par le PA « Croix-du-Péage » visent à favoriser prioritairement l'implantation d'activités industrielles ou artisanales, en garantissant que les rez-de-chaussée soient réservés à ces activités (la destination des étages est libre). Des mesures de charge au sol minimales admissibles ainsi que de hauteur d'étage pour les rez-de-chaussée, favorisant les activités secondaires, sont inscrites dans le règlement. Une multitude de combinaison de destination est toutefois réalisable au travers du dispositif du PA et des typologies bâties.

Le plan d'affectation octroie à chaque parcelle une surface de vente pour des activités commerciales à destination des usagers du périmètre de la Croix-du-Péage. Celles-ci ne peuvent représenter plus de 1,5% de la surface constructible totale. Les parcelles directement à proximité du futur tram (périmètre superposé A — centralité) ont une vocation de mixité d'activités et ainsi la destination des étages reste libre et une surface commerciale maximale de 5% de la surface constructible, autorisée (surface maximale de 600 m² par unité commerciale). Ceci permet de participer à la création d'une centralité d'activités mixtes et de petites surfaces de commerces à proximité de la ligne structurante de transports publics.

Le logement n'est pas admis, sauf à titre exceptionnel.

Mobilité motorisée

La zone du PA dispose d'une bonne accessibilité en voiture et en transports publics grâce à la proximité de la jonction autoroutière de Crissier et du réseau routier cantonal principal

(route de Sullens et route de Cossonay) et à la desserte de trois lignes de bus qui ont leur arrêt au centre du site (lignes tl 17, 32 et 58). A l'horizon 2030, l'arrivée du tramway au cœur de la zone, en remplacement de la ligne 17, garantira une excellente accessibilité en transport en commun depuis le centre de l'agglomération lausannoise.

Les charges de trafic actuelles à l'intérieur du secteur sont maîtrisées, avec un fonctionnement relativement fluide, à l'exception notable du giratoire Cossonay/Sullens qui est proche de la saturation mais sera revu par le projet de tramway (création d'un by-pass en direction de Sullens et d'une voie bus en provenance d'En Coulaye).

A noter que les études du tramway ont pris en compte la densification de l'Ouest lausannois et du secteur de la Croix-du-Péage dans son aménagement routier. Le PA « Croix-du-Péage », qui intervient sur une zone déjà construite et qui limite les activités commerciales autorisées, a un impact maîtrisé sur le réseau routier adjacent.

Modes doux

L'accessibilité en modes doux actuelle est médiocre compte tenu d'un réseau piéton et cyclable discontinu voire absent, et des aménagements de faible qualité. Cette accessibilité sera améliorée avec les réaménagements prévus dans le projet du tramway, mais plusieurs secteurs de la zone industrielle resteront non desservis par des infrastructures piétonnes ou cyclables.

Pour les modes doux, deux mesures accompagnant la densification du secteur de Croix-du-Péage ont été identifiées :

1. des aménagements légers (marquage + potelets) pour un espace piéton sécurisé sur le chemin Croix-du-Péage (sur le domaine public). Ces aménagements seront réalisés à l'horizon de l'arrivée du tramway et pourront être pérennisés selon les densifications du secteur ;
2. un projet combiné pour aménager un trottoir sur le chemin de Colice et le chemin du Mont-de-Faux (Crissier) et réaménager le carrefour Sullens/Colice, selon des modalités à définir. Cette étude devra être réalisée conjointement avec la commune de Crissier et lancée avant toute densification de plus de 30 employés sur le secteur Colice/Mont-du-Faux (limite fixée sur la base du trafic supplémentaire acceptable sur le carrefour).

La réalisation de ces mesures est étalée dans le temps pour prendre en compte les contraintes de la commune, ainsi que le statut quo de nombreuses parcelles qui ne seront pas densifiées avant de nombreuses années.

Stationnement

Le besoin en stationnement voiture est dimensionné sur la base de la norme VSS 640 281. Compte tenu de la bonne desserte en transports publics (<15min d'attente) et d'une part modale de la mobilité douce en augmentation, le site est considéré en localisation B, soit une réduction de 40 à 60% du besoin brut pour les affectations autres que le logement. Par ailleurs, les commerces prévus dans la zone d'activité sont considérés comme des commerces de proximité attirant principalement les usagers locaux. Pour être en adéquation avec cet objectif, il est considéré une localisation A pour les commerces, soit une réduction de 20 à 40% du besoin brut pour les affectations. Conformément aux

recommandations du Plan de mesures OPair, la fourchette basse de la norme est appliquée.

A partir des surfaces de planchers présentées dans le chapitre précédent, le total de places de stationnement voiture admissible est de 2'081 places (750 aujourd'hui). Il s'agit du dimensionnement maximal, considérant que toutes les parcelles se développent selon l'entier des mètres carrés autorisés, que seuls les rez-de-chaussée sont utilisés pour de l'industrie, et que l'ensemble des étages sont utilisés pour des bureaux. Dans la pratique, l'ensemble des surfaces autorisées ne devraient pas être réalisés et une partie des surfaces dans les étages devraient aussi être utilisées pour des affectations industrielles ou artisanales, dans lesquelles les employés sont moins nombreux et demandent donc moins de places de stationnement.

L'évaluation du besoin en stationnement pour les vélos est effectuée conformément à la norme VSS 640 065. Le besoin en stationnement vélo est estimé à 1'200 places au total. A l'échelle des parcelles, la réalisation de ces places pourra être effectuée par étape pour prendre en compte l'utilisation effective des infrastructures.

Plans de mobilité

Le règlement du PA oblige toute entreprise de plus de 50 employés à réaliser un plan de mobilité d'entreprises pour encourager les employés à se déplacer avec des modes alternatifs à la voiture individuelle. Considérant les horizons très divers de densification, un plan global de mobilité n'est pas retenu.

5. Etat financier

Le crédit d'étude de 2017 se composait de 4 phases :

Phase 1 : portrait du tissu industriel	CHF 11'934.00 TTC
Phase 2 : état des lieux et faisabilité	CHF 30'566.00 TTC
Réserve et frais divers pour phases 1 et 2	CHF <u>7'500.00 TTC</u>
Total phases 1 et 2	CHF 50'000.00 TTC
<i>./. Participation cantonale</i>	CHF 25'000.00 TTC

Les phases ultérieures ont été abandonnées et remplacées par les travaux prévus dans le préavis de crédit complémentaire du 29 mars 2021. Sur le crédit d'étude de 2017, seuls CHF 25'000 TTC ont finalement été à charge de la commune.

Le préavis 2021 portait sur un budget de 172'500.00 TTC (dont 41'000.00 TTC repris du préavis 6/2017 et 131'500.00 TTC de crédit complémentaire). Un soutien financier du Canton, sous forme de subvention, était également attendu pour cette partie, cette fois à hauteur de 40% des coûts.

Etude trafic <i>Nouveau demandé par le Canton</i>	CHF 43'000.00 TTC
Etude environnement <i>Nouveau demandé par le Canton</i>	CHF 40'500.00 TTC
Elaboration du plan d'affectation	CHF 51'000.00 TTC
Etude risque d'accidents majeurs (si nécessaire)	CHF 15'000.00 TTC

Réserve pour procédure (traitement des oppositions, etc.)	CHF 25'000.00 TTC
Frais divers (impressions, séances, etc.)	CHF 1'000.00 TTC
Total Nouveau budget	CHF 172'500.00 TTC
Dépensés à ce jour	CHF 147'607.66 TTC
./. Participation cantonale	CHF 59'043.06 TTC
A charge de la commune	CHF 88'564.60 TTC
Solde à ce jour	CHF 24'892.35 TTC

6. Procédure

La LATC, modifiée le 1^{er} septembre 2018, définit la procédure à suivre pour l'établissement d'un plan d'affectation communal à ses articles 34 et suivants.

Examen préalable selon article 37 LATC

Le plan d'affectation a fait l'objet d'un examen préalable cantonal du 9 septembre 2022 au 7 mars 2023.

Enquête publique selon article 38 LATC

Le projet de plan d'affectation a été soumis à l'enquête publique du 25 mai au 24 juin 2024.

Adoption selon article 42 LATC

L'article définit notamment le principe d'adoption par le Conseil général :

¹ *La Municipalité transmet le dossier au Conseil communal pour adoption. Il est accompagné d'un préavis avec les propositions de réponses aux oppositions et le ou les avis du service selon les articles 36 et 37.*

² *Le conseil statue sur les projets de réponses aux oppositions en même temps qu'il se prononce sur le plan.*

³ *Lorsque le conseil apporte au plan des modifications de nature à porter atteinte à des intérêts dignes de protection, celles-ci sont soumises au service pour examen préalable, puis font l'objet d'une enquête complémentaire ne portant que sur les éléments modifiés.*

⁴ *En cas d'opposition, le conseil statue sur les propositions de réponses aux opposants et sur les éléments modifiés.*

7. Oppositions

Dans le délai de l'enquête publique, soit entre le 25 mai au 24 juin, deux oppositions ont été adressées à la Municipalité de la part de :

- la section vaudoise de l'Association Transports et Environnement (ATE) ;
- l'association Pro Vélo région Lausanne.

Soucieuse de trouver la meilleure issue possible pour ce dossier, et conformément à la LATC, la Municipalité a souhaité entendre chaque opposant au cours d'une séance de conciliation, en vue d'obtenir un retrait de leur opposition. A l'issue de ces séances, aucune opposition n' a été retirée. Les oppositions maintenues figurent en annexe et sont traitées au chapitre suivant.

8. Thème des oppositions et proposition de réponses

Conformément aux articles 42 et 43 LATC, il appartient au Conseil général de statuer sur les réponses municipales apportées aux oppositions au plan d'affectation. Une fois adoptées et les oppositions levées, les réponses y relatives seront transmises au Canton qui rendra une décision préalable d'approbation. Puis, il notifiera cette dernière aux opposants, avec la décision du Conseil général et les réponses adoptées, en mentionnant les voies de recours.

Aménagement RC 251 et 313 : le projet de réaménagement de ces deux tronçons doit être coordonné avec la légalisation du PA.

Réponse de la Municipalité : la Commune de Villars-Ste-Croix a fait les aménagements nécessaires pour les vélos sur la RC 251 entre la Croix-du-Péage et En Coulaye. Le tronçon sud-ouest de la RC 313 sera aménagé avec l'arrivée du tramway. Un trottoir a été créé le long du tronçon nord-est de la RC 313 et il n'est pas prévu d'autres améliorations sur cet axe peu fréquenté par les vélos et qui sort largement du périmètre du PA « Croix-du-Péage ».

La Municipalité reconnaît que le tronçon Timonet-Croix-du-Péage de la RC 251 reste un point noir du réseau. Cependant, comme ce tronçon ne se situe pas sur le territoire de Villars-Ste-Croix, il ne peut être pris en charge par la Municipalité. Il fait partie du réseau cyclable cantonal structurant (« Stratégie cantonale vélo 2035 ») et c'est la DGMR qui a la charge de ce tronçon. La DGMR s'est engagée par courrier du 14 octobre 2024 a mené une étude en 2025 pour développer les mesures d'aménagement nécessaires. Son Unité vélo étudie déjà des mesures d'amélioration rapides ne nécessitant pas de mise à l'enquête et localisées à l'intérieur du domaine public.

Vitesse automobile : la vitesse doit être limitée à 50 km/h sur les routes cantonales (RC) dans le périmètre du PA, au besoin en intégrant les tronçons traversant le quartier aux RC en traversée de localité (étant donné le développement attendu) et à 30 km/h à l'intérieur du quartier.

Réponse de la Municipalité : la DGMR n'admet pas les zones 30km/h en zone d'activités. L'axe du tram passera à 50 km/h, avec son statut passant « en traversée de localité ». Les autres axes sont des routes cantonales « hors traversée de localité » et ne peuvent être limités à 50 km/h. La Municipalité ne souhaite pas reprendre la gestion de ces axes.

Le règlement doit faire référence aux normes VSS relatives au stationnement et à l'aménagement des circulations vélos non seulement pour les aspects quantitatifs mais en général.

Réponse de la Municipalité : la Municipalité propose au Conseil général de modifier l'article 22 Places de stationnement, alinéa 5 ainsi :

Les stationnements vélos doivent être réalisés en respectant les principes qualitatifs des normes VSS y relatives. en principe être abrités, situés proches des entrées principales des bâtiments et offrir des systèmes efficaces contre le vol et le vandalisme.

Demande que le règlement du PA indique une localisation A pour le calcul du stationnement dans le secteur.

Réponse de la Municipalité : Le type de localisation dépend à la fois de la desserte en transports publics de la zone et de la part modale de la mobilité douce attendue. Le secteur étant relativement éloigné de toute zone d'habitation, on ne peut considérer une part modale de la mobilité douce de plus de 50%. Un type de localisation B est donc pertinent (mobilité douce entre 25 et 50%). En prenant en compte le bas de la fourchette, le nombre de places de stationnement correspond à seulement 40% des besoins bruts.

Demande que le PA respecte la stratégie cantonale de promotion du vélo à horizon 2035 et la stratégie de développement du rail 2050 et l'évolution des parts modales qui y sont fixées.

Réponse de la Municipalité : L'étude trafic a montré une génération de 6'250 déplacements en voiture sur un total de 18'000 déplacements par jour au maximum (déplacements pendulaires des employés, pause du midi, visite de clients, etc.), soit une part modale de 35% pour les transports individuels motorisés. Pour le reste, il est considéré une part modale piétonne de 15% (notamment déplacements internes à la zone le midi), 15% à vélo et 35% en transport public. Ces valeurs vont au-delà des ambitions cantonales d'une part modale vélo de 10% à l'horizon 2035 et respectent les ambitions cantonales d'une part modale du trafic individuel motorisé de 55% et d'une part modale des transports publics de 38% à l'horizon 2050.

Demande qu'un plan de mobilité soit prévu pour l'entier du site.

Réponse de la Municipalité : Le règlement du PA oblige toute entreprise de plus de 50 employés à réaliser un plan de mobilité d'entreprises pour encourager les employés à se déplacer avec des modes alternatifs à la voiture individuelle. Considérant les horizons très divers de densification, un plan global de mobilité n'est pas retenu.

9. Conclusions

Au vu de ce qui précède, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de vouloir bien prendre les décisions suivantes :

LE CONSEIL GÉNÉRAL DE VILLARS-SAINTE-CROIX

- Vu le préavis municipal n° 11/2024 du 21 octobre 2024,
- Ouï le rapport de la Commission chargée de son étude,
- Considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

DÉCIDE

1. d'adopter le plan d'affectation « Croix-du-Péage » et son règlement, tels qu'ils ont été soumis à l'enquête publique 25 mai au 24 juin 2024 ;
2. d'adopter la modification, mentionnée du chapitre 8 du présent préavis, apportées au Règlement du plan d'affectation « Croix-du-Péage » ;
3. d'approuver les propositions de réponses aux oppositions formulées lors de l'enquête publique du plan d'affectation « Croix-du-Péage » et de lever les oppositions ;
4. de donner tous pouvoirs à la Municipalité pour plaider, signer toute convention, transiger et compromettre devant toute instance dans le cadre de tout litige consécutif à l'adoption du plan de quartier « Croix-du-Péage ».

Adopté par la Municipalité en séance du 21 octobre 2024.

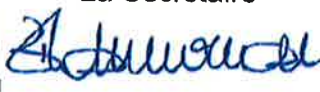
Au nom de la Municipalité

Le Syndic


Georges Cherix



La Secrétaire


Barbara Kammermann

Annexes : Opposition de la section vaudoise de l'Association Transports et Environnement (ATE) du 24 juin 2024
Opposition de l'association Pro Vélo région Lausanne du 24 juin 2024

Le présent préavis a été rédigé principalement par M. Benoît Biéler, directeur du SDOL.

Recommandé
Commune de Villars-Sainte-Croix
Greffe municipal
Au Village 23
1029 Villars-Ste-Croix

Reçu le 25 JUN 2024	
Nom:	Visa
Chef:	
Garnier:	
Galland:	
Cassella:	
Strimmler:	
Vu séance du	

Lausanne, le 24 juin 2024

ENQUÊTE PUBLIQUE – PLAN D'AFFECTATION (PA) CROIX-DU-PÉAGE - OPPOSITION

Madame, Monsieur,

Agissant par procuration de l'Association centrale Transports et Environnement (ATE), la section vaudoise de l'ATE vous fait part de son opposition au projet cité en titre.

Stationnement voiture - Rapport d'impact environnemental (RIE) – Non-respect de l'OPAir, non-respect des normes VSS

Comme indiqué dans le RIE, le projet se situe dans une zone dans laquelle plusieurs VLI sont dans les faits dépassées, notamment l'Ozone (O3) et les poussières fines (PM10). A ce titre, le projet devrait être particulièrement ambitieux et limiter au maximum toutes les activités à même d'aggraver la situation. Or, contrairement à ce qu'indique le RIE, l'ATE souligne que le projet est loin de respecter plusieurs mesures de l'OPair, particulièrement sa mesure MO-3.

En effet, contrairement à ce qu'indique le rapport technique de Transitec, le site ne sera pas situé en zone de localisation B mais en zone de localisation A une fois que le tram sera en fonction. Rappelons à ce titre que le centre de Crissier se situe d'ores et déjà en zone de localisation A. Il faut donc partir du principe que, pour respecter le plan OPair et prendre ainsi les valeurs minimums de la norme VSS, il faudra considérer que l'ensemble du secteur sera situé en zone de localisation A.

A la lecture du rapport technique, les besoins maximums seraient de 2081 places de stationnement. Or, si le projet est situé en zone de localisation A, ce chiffre doit être presque divisé par deux. Celui-ci atteindrait donc 1062 places de stationnement au maximum. Cela diviserait également les besoins en places de deux-roues motorisés à 127 places.

L'ATE demande donc que le règlement du PA indique un nombre maximum de places de stationnement pour voitures à 1062 et à 127 places pour les deux-roues motorisés.

Evolution du trafic - Non-respect de la stratégie cantonale de promotion du vélo à horizon 2035 et de la stratégie cantonale à horizon 2050

Le rapport technique de Transitec évoque l'arrivée du tram à proximité directe du site à horizon 2027, en plus des lignes de bus existantes. Il rappelle à ce titre que la ligne du t1 permettra de relier le centre-ville de Lausanne à la zone d'activités en quelque 23 minutes.

Malgré cette nette amélioration de l'accessibilité en transports publics, le rapport technique de Transitec rappelle que l'ensemble des carrefours resteront fortement chargés voire saturés après le développement du PA. Cette situation risque de provoquer une dégradation de la qualité de l'air, des problématiques de bruit mais aussi de sécurité routière.

Comme ledit rapport le mentionne, il faut donc prévoir une augmentation conséquente du trafic individuel motorisé de et vers le site prévu. Cette situation n'est pas sans conséquence et ne répond à aucun moment à la Stratégie de promotion vélo 2035 et à la stratégie de développement du rail 2050 du Canton de Vaud. En effet, dans ces documents stratégiques, le Canton de Vaud prévoit notamment une évolution des parts modales comme suit :

- A horizon 2035 : augmentation de la part modale du vélo de 2% à 10% à l'échelle du Canton
- A horizon 2050 : baisse de la part modale du trafic individuel motorisé de 74% à 55%
- A horizon 2050 : augmentation de la part modale des transports publics de 20% à 38%

Il est difficile de considérer, au vu de l'emplacement du PA et des conséquences évoquées dans le rapport de mobilité, qu'un tel objectif puisse être atteint, alors même que les objectifs du PALM sont logiquement plus ambitieux que dans les autres agglomérations et au niveau cantonal en matière de report modal.

Dès lors, l'ATE demande que le projet puisse démontrer qu'il atteindra bien, respectivement à horizon 2035 et à horizon 2050, les objectifs de report modal des planifications cantonales mentionnées, de même que les objectifs du PALM.

Absence d'une stratégie de mobilité de site – Non-respect de la mesure A25 du Plan directeur cantonal

Le règlement du PA prévoit la mise en place d'une stratégie de mobilité d'entreprise, pour chaque entreprise de plus de 50 employé-es. Or, à ce stade et étant donné l'impact du projet sur la mobilité de la région, il est absolument nécessaire qu'il soit prévu une stratégie de mobilité pour l'entier du site, en particulier en lien avec des mesures de conditionnement d'accès au stationnement et de mutualisation des places de stationnement pour voitures. En effet, les activités, par leur diversité, ne génèrent pas les mêmes besoins en places de stationnement au même moment. En outre, pour une raison évidente de mise sur pied d'égalité, les critères permettant d'identifier le prix du stationnement, le conditionnement de son accès au personnel travaillant sur site et les conditions favorisant une mobilité plus respectueuse de l'environnement (par exemple, le covoiturage) doivent être analysées sous l'angle du PA et non sous l'angle de chaque entreprise individuellement.

Le rapport 47 OAT indique un autre élément qui inquiète notre association. Il évoque l'élément suivant :

« En outre, le RPA oblige toute entreprise de plus de 50 employés à réaliser un plan de mobilité d'entreprises afin de promouvoir des solutions alternatives aux déplacements individuels motorisés pour les déplacements pendulaires et professionnels des employés, en assurant autant que possible la mise en commun des mesures prise en compte. » En substance, cet élément semble indiquer que seules des mesures de promotion seraient réalisées dans le cadre des plans de mobilité et non des mesures contraignantes. Or, comme la pratique le démontre, presque aucun report modal n'a lieu si des mesures plus contraignantes ne sont pas mises en place.

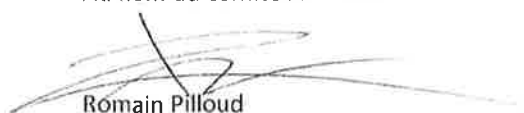
Un plan de mobilité de site serait plus approprié pour répondre à l'enjeu A25 du Plan directeur cantonal qui demande la mise sur pied de plans de mobilité afin mieux maîtriser le volume de trafic automobile. Il permettrait par ailleurs de diminuer les besoins en places de stationnement pour voitures. **L'ATE demande donc qu'un plan de mobilité pour l'entier du site soit réalisé et intégré de ce fait dans le règlement du PA.** L'ATE demande également de rajouter un paragraphe demandant que le plan de mobilité de site et les plans de mobilité d'entreprise soient remis à jour de manière périodique, par exemple tous les 5 ans. L'ATE demande également qu'une stratégie de mutualisation des places soit assurée et pérennisée. Enfin, l'ATE demande que le(s) plan(s) de mobilité indiquent à la fois des mesures d'encouragement, mais aussi des mesures de découragement face au trafic individuel motorisé (stationnement payant, conditions d'accès au parking pour le personnel pouvant venir sur place par un autre mode de transport, etc.).

Conclusion

En conclusion, fondée sur ce qui précède, notre association conclut au refus du permis sollicité pour le projet cité en titre. Cette position pourra être revue en cas d'amélioration de celui-ci dans le sens des remarques précitées.

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.

Au nom du comité ATE Vaud


Romain Pilloud
Secrétaire général

Reçu le 25 JUIN 2024	
Nom	Visa
Cherix	
Camuglia	
Caltano	
Cassetta	
Strittmatter	
Vu séance du	

Municipalité de Villars-ste-Croix
Administration communale
Au Village 23
1029 Villars-ste-Croix

Lausanne, le 24 juin 2024

Opposition

Enquête publique - PA Croix-du-Péage

Monsieur le Syndic, Madame et Messieurs les municipaux,

PRO VELO Région Lausanne (ci-après PV) a consulté le dossier d'enquête publique mentionné en titre et fait opposition pour les raisons détaillées ci-après.

Contexte

Le PA Croix-du-Péage a pour objet la densification d'une zone d'activités à proximité du terminus du tram Renens-Villars-ste-Croix. A terme, quelque 3000 emplois supplémentaires pourront être créés. Le secteur est situé dans le périmètre compact du Projet d'agglomération Lausanne - Morges (PALM).

Le quartier est traversé par deux routes cantonales, la RC 251 (rte de Cossonay) et la RC 313 (rte de Sullens).

La RC 251 est une route cantonale principale de 1ère classe. Dans le périmètre du PA, elle est entièrement située hors traversée de localité. La RC 313 est une route cantonale principale de 2e classe. Sa partie nord-est est située hors traversée de localité. Sa partie sud-ouest est en partie en traversée de localité; son réaménagement sera coordonné avec la réalisation du tram.

La RC 251 fait partie du réseau structurant de la Stratégie cantonale de promotion du vélo et est qualifiée de "liaison vélo d'agglomération" par le Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDI-OL). La RC 313 est qualifiée de "liaison vélo régionale" par le PDI-OL.

Le PALM 2007 prévoyait des mesures d'aménagement de ces deux routes, de type 4C *Développement des réseaux de mobilité douce*. Il s'agit des mesures 4C.OL.91, 4C.01.OL.07 et 4C.05.OL.01. Ces mesures n'ont pas été réalisées.

L'étude mobilité (annexe 6.3 au rapport justificatif selon l'art. 47 OAT) quantifie le stationnement vélos, dont le besoin est estimé à 1200 places.

Concernant les différents axes d'accès à la zone, cette étude met en évidence que la RC 251 rte de Cossonay (tronçon sud-est) et la RC 313 Route de Sullens (tronçon nord-ouest) ne sont pas favorables à la circulation des cyclistes. Pourtant, elle ne prévoit pas leur réaménagement dans les "mesures d'accompagnement". Tout au plus, elle conclut (p. 37) :

"En complément, et de façon indépendante du PA, des infrastructures cyclables sécurisées et confortables doivent être aménagées sur la route de Sullens vers Sullens et la route de Cossonay vers Prilly/Renens afin de garantir une connexion sécurisée pour les cyclistes. Comme présenté précédemment, ces axes font partie du réseau structurant d'agglomération du PALM 2016, mais la sécurisation de ces itinéraires devient indispensable avec l'arrivée de 3000 nouveaux emplois sur la zone".

Le plan d'affectation figure des principes de liaison mobilité douce à titre indicatif; le règlement définit à son art. 26 al. 2 que *"le principe est impératif, l'assiette est indicative"*. L'al. 3 définit que les gabarits et aménagements devront être conformes aux normes en vigueur et garantir la circulation sécurisée et confortable et une bonne cohabitation entre les différents modes. Rien ne garantit toutefois un horizon de réalisation et, s'agissant de routes cantonales hors traversées de localité, l'autorité compétente est le Canton.

Opposition

Aménagement des RC 251 et 313

Pro Velo région Lausanne partage le constat de l'étude de mobilité rappelé ci-avant. L'estimation des besoins en stationnement montre que ce sont environ 1200 cyclistes qui sont attendus sur le site durant les jours ouvrables. Ce chiffre n'inclut pas les cyclistes ayant d'autres origines et destinations, dont le nombre est appelé à augmenter en fonction du développement attendu du territoire. Or ces itinéraires, pour leur partie sud-ouest, respectivement nord-est, ne comportent en l'état aucun aménagement satisfaisant pour les cyclistes et sont déjà particulièrement dangereux et inconfortables en raison de la vitesse de circulation et la présence de nombreux camions. Aux heures de pointe, ils sont saturés et le manque d'aménagements ne permet pas aux cyclistes de circuler de manière fluide. Le développement du quartier va augmenter la circulation sur ces axes.

Les documents contraignants (Loi fédérale sur l'aménagement du territoire, Plan directeur cantonal, mesures A23 et D12 notamment, Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois) et stratégiques (PALM 2007, 2012 et 2016; Stratégie cantonale de promotion du vélo) prévoient de coordonner le développement du territoire et les aménagements de mobilité, dont ceux destinés aux cyclistes.

Ainsi, Pro Velo région Lausanne considère qu'en application du droit et des différents documents de planification supérieure contraignants pour les Autorités rappelés ci-dessus, ces deux itinéraires doivent faire l'objet d'un projet de réaménagement coordonné avec l'élaboration du PA, tant dans le périmètre du PA que pour la partie de la RC 251 en direction de Prilly/Renens et le pont sous l'autoroute (RC 313); de plus, sa mise en oeuvre doit être prévue dans les meilleurs délais, soit sans attendre la mise en oeuvre du PA Croix-du-Péage.

La publication récente de l'Office fédéral des routes "Guide pratique - planification du réseau et des voies cyclables" (OFROU, 2024) met l'accent sur les critères à prendre en compte dans les planifications, dont la sécurité, quel que soit le niveau de desserte cyclable (p. 54, chap. 4 - planification des réseaux pour la vie quotidienne) :

"Au cours du choix des tracés et de la classification des liaisons, il faut en outre veiller aux aspects suivants:

- *La fluidité du trafic et le tracé direct des itinéraires sont des critères de qualité déterminants pour les voies express cyclables et les liaisons principales. En cas de nécessité, il est possible de faire des concessions en ce qui concerne la qualité du cadre.*
- *Si le cadre d'une voie express cyclable ou d'une liaison principale est de piètre qualité, une offre complémentaire peut être proposée sous forme de liaison secondaire bénéficiant d'un cadre de qualité élevée.*
- *La sécurité est un critère non négociable. Les exigences en matière de sécurité doivent en effet être remplies, quel que soit le niveau hiérarchique à l'intérieur du réseau. Les liaisons secondaires doivent être aussi sûres que les liaisons principales et les voies express cyclables. Cela est également valable pour le réseau de desserte, qui ne figure pas sur le plan du réseau contraignant pour les autorités (cf. chapitre 4.1)."*

Pro Vélo région Lausanne demande ainsi que le projet de réaménagement de ces deux tronçons soit coordonné avec la légalisation du PA.

Vitesses automobiles

Ni le PA et son règlement, ni le rapport justificatif, ni le rapport d'impact, ni l'étude de trafic n'abordent les vitesses de circulation autorisées.

Afin d'améliorer la sécurité des cyclistes à l'intérieure du PA, Pro Vélo région Lausanne demande que la vitesse soit limitée à 50 km/h sur les routes cantonales (RC) dans le périmètre du PA, au besoin en intégrant les tronçons traversant le quartier aux RC en traversée de localité (étant donné le développement attendu) et à 30 km/h à l'intérieur du quartier.

En outre, un tel abaissement de la vitesse aura des effets bénéfiques des points de vue du bruit et des émissions de gaz à effet de serre.

Remarque de détail

L'étude de mobilité estime au total à 1200 les places vélos qui devront être aménagées pour les activités. En outre, un B&R lié au tram sera réalisé. Ce sont donc de nombreuses places qui seront aménagées.

Or l'expérience montre que les stationnements vélos doivent être bien conçus (accès, types de supports, etc) afin qu'ils soient utilisés. A défaut, les aménagements restent sous-utilisés et les cyclistes sont moins nombreux.

L'art. 22 al. 1 du règlement du PA fait référence aux normes VSS concernant le nombre de places. Les dispositions qualitatives sont traitées à l'al. 5 du même article qui prévoit uniquement que *"Les stationnements vélos doivent en principe être abrités, situés proches des entrées principales des bâtiments et offrir des systèmes efficaces contre le vol et le vandalisme"*.

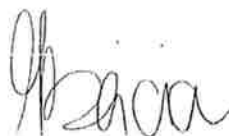
Pro Velo région Lausanne relève que les normes VSS définissent de manière plus complète et précise les aspects qualitatifs relatifs au stationnement et à l'aménagement des circulations vélos. De plus, ces normes sont actualisées lorsque les circonstances le commandent et constituent donc un cadre plus évolutif qu'un règlement de PA. C'est pourquoi **Pro vélo région Lausanne propose que le règlement fasse référence à ces normes non seulement pour les aspects quantitatifs, mais en général**. Il y aurait alors lieu de modifier l'art. 22 de la manière suivante :

Art. 22 al.5 : *"les stationnements vélos doivent être réalisés en respectant les principes qualitatifs des normes VSS y relatives*.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez au contenu de notre opposition et tout en restant à disposition pour de plus amples échanges à son sujet, veuillez recevoir, Monsieur le Syndic, Madame et Messieurs les municipaux, nos salutations distinguées.

Véronique Bovey Diagne
Membre groupe Ouest
PRO VELO Région Lausanne

Aïcha Baioia
Coordinatrice régionale
PRO VELO Région Lausanne



Copie :

- Jean-Christophe Boillat, SDOL, délégué à la mobilité douce
- Pilloud Romain, ATE, secrétaire général



**Direction générale du territoire
et du logement**
Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne
www.vd.ch/dgtl

Municipalité
de la Commune de Villars-Sainte-Croix
Au Village 23
1029 Villars-Sainte-Croix

Personne de contact : Alexandra Wasserfallen
T 021 316 32 34
E alexandra.wasserfallen@vd.ch
N/réf. 184223

Lausanne, le 7 mars 2023

Commune de Villars-Sainte-Croix
Plan d'affectation (PA) « Croix du Péage »
Examen préalable

Monsieur le Syndic, Madame et Messieurs les Municipaux,

Veillez trouver ci-dessous l'examen préalable du plan d'affectation communal « Croix du Péage ».

HISTORIQUE DU DOSSIER

Étape	Date	Documents
Réception du dossier pour examen préalable	09.09.2022	Voir ci-dessous
Séance de coordination	Entre 2019 et 2022	Plusieurs séances ont eu lieu
Examen préalable	Ce jour	Préavis des services cantonaux

COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS POUR EXAMEN PREALABLE

Documents	Date
Plan d'affectation de "Croix du Péage" au 1:1000	05.07.2022
Plan de constatation de la nature forestière (art. 23 LVLFO), dans le cadre de la procédure de légalisation, du plan d'affectation "Croix-du-Péage" au 1:1000 ;	27.04.2022
Règlement	01.09.2022

Rapport d'aménagement selon l'article 47 OAT	01.09.2022
Faisabilité de la densification : synthèse des réflexions	20.06.2019
Scenario le plus générateur d'emplois : surfaces prises en compte	Sans date
Etude mobilité	Sept. 2022
Rapport d'impact sur l'environnement	31.08.2022

PRÉSENTATION DU PROJET

Il s'agit d'une modification du plan et de la réglementation pour permettre une densification de la zone d'activité de la Croix-du-Péage. Cette modification se fait en vue du développement urbanistique et économique du futur terminus du tram au secteur Croix-du-Péage.

AVIS

Le tableau ci-dessous représente une vision synthétique de la prise en compte des principales thématiques de la planification. Les services responsables de ces thématiques sont également relevés dans le tableau.

Pour chaque thématique et sur la base des préavis détaillés des services cantonaux consultés et de notre appréciation, le dossier a été classé selon trois catégories.

La définition de chaque catégorie est la suivante :

- **Conforme** : le traitement de la thématique répond au cadre légal.
- **Non conforme** : le traitement de la thématique ne répond pas au cadre légal :
 - **A transcrire** : Les modifications nécessaires sont clairement identifiées par les demandes des services cantonaux.
 - **A analyser** : Les modifications nécessaires impliquent une analyse / étude complémentaire dont les résultats ne sont pas encore clairement connus.

Le présent examen préalable est unique. Les préavis des services contiennent tous les éléments permettant à la Commune de modifier son projet afin de le rendre conforme à la loi et au plan directeur cantonal.

Thématiques		Conforme	Non conforme A transcrire	Non conforme A analyser
Principes d'aménagement	Planification directrice		DGTL-DAM	
Principes d'aménagement	Faisabilité foncière		DGTL-DIP-AF	
Affectation	Zone d'activités		DGTL- DIP	
Protection de l'homme et de l'environnement	Rapport d'impact sur l'environnement		DGE-CIPE	
Protection de l'homme et de l'environnement	Degré de sensibilité au bruit		DGE-ARC	
Protection de l'homme et de l'environnement	Mesures énergétiques		DGE-DIREN	
Protection de l'homme et de l'environnement	Bruit		DGE-ARC	
Protection de l'homme et de l'environnement	Risque d'accident majeur			DGE-ARC
Protection de l'homme et de l'environnement	Rayonnement non ionisant	DGE-ARC		
Protection de l'homme et de l'environnement	Protection et qualité des eaux	DGE- PRE/DGE- EAU		
Protection de l'homme et de l'environnement	Sols	DGE- GEODE/SOLS		
Protection de l'homme et de l'environnement	Sites pollués Assainissement industriel			DGE /AUR DGE-ASS
Promotion de l'économie et de l'innovation	Zone d'activité	DGTL – DIP/SPEI		
Mobilité	Plans de mobilité		DGMR-MT	
	Transports publics, installation ferroviaire			DGMR-P
Mobilité	Stationnement (public et lié aux activités commerciales)			DGMR-P
	Stationnement (autres aspects)		DGMR-P	
	Activités commerciales		DGMR-P	
	Mobilité active			DGMR-P
	Mesures du PALM			DGMR-P
	Accès routier			DGMR-P/DGTL- DAM

La Commune doit également prendre en compte les demandes d'adaptation de forme des services.

PESÉE DES INTÉRÊTS

Après analyse des différents préavis des services, il apparaît qu'ils ne contiennent pas d'aspect contradictoire.

NORMAT

Les fichiers informatiques (géodonnées) respectant la directive cantonale sur la normalisation des données de l'aménagement du territoire (NORMAT 2) devront être transmis à la DGTL (interlis.normat@vd.ch) simultanément à l'envoi du dossier pour approbation. Celle-ci ne pourra intervenir qu'après la validation des géodonnées (art. 22 al. 3 RLAT).

SUITE DE LA PROCÉDURE

Au vu du traitement non conforme de plusieurs thématiques, nous estimons que le projet n'est, en l'état, pas compatible avec le cadre légal.

Les thématiques concernées peuvent être mises en conformité en suivant les demandes des services. Si vous souhaitez poursuivre la procédure sans modification, nous proposerons au Département de ne pas approuver cette planification.

Nous vous rappelons qu'en application de l'article 20, alinéa 1 du règlement sur l'aménagement du territoire (RLAT ; BLV 700.11.2), le présent rapport d'examen préalable devra être joint au dossier soumis à l'enquête publique.

Par ailleurs, en application de l'article 25a de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700), le projet doit être coordonné à la procédure suivante :

- Procédure d'établissement des servitudes publiques (conformément au préavis de la DGMR).
Les projets de servitudes devront être mis à l'enquête publique simultanément à celle du projet de plan.

Le présent examen préalable repose sur les bases légales applicables. Nous réservons notre avis sur les adaptations du projet qui découleraient d'une évolution du cadre légal.

Tout droit du département pour l'approbation demeure expressément réservé.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Syndic, Madame et Messieurs les Municipaux, nos meilleures salutations.



Yves Noirjean
directeur de l'aménagement



Alexandra Wasserfallen
urbaniste

Annexe

Préavis OFROU du 27 septembre 2022

Copie

Services cantonaux consultés

GEA Vallotton et Chanard SA architectes – urbanistes FSU Lausanne

Personne de contact : Alexandra Wasserfallen
T 021 316 32 34
E alexandra.wasserfallen@vd.ch
N/réf. 184223

Lausanne, le 26 janvier 2023

Commune de Villars-Sainte-Croix
Plan d'affectation (PA) « Croix du Péage »
Examen préalable

PRÉAVIS DES SERVICES CANTONAUX

Les points précédés d'une puce de type "●" sont des demandes qui doivent être prises en compte.

DIRECTION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE ET DU LOGEMENT (DGTL)

Direction de l'aménagement (DGTL-DAM)

1 BASES LÉGALES

- Loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700) ;
- ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1) ;
- loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC ; BLV 700.11) ;
- règlement sur l'aménagement du territoire du 22 août 2018 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLAT ; BLV 700.11.2) ;
- plan directeur cantonal.

1.1 PRÉAVIS

Le périmètre du projet est situé en grande partie dans un site stratégique du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Le projet de plan permet une densification du secteur conforme à la mesure A11 du plan directeur cantonal (PDCn).

Nous relevons que le projet de plan ne prévoit pas de zone de verdure qui garantirait la préservation ou la constitution d'espaces verts au sens de l'art. 3, al. 3 LAT. Le règlement prévoit qu'au moins 15% de la surface de chaque parcelle doit être végétalisée et perméable mais uniquement en cas de nouvelles constructions ou de travaux importants.

Nous relevons que la notion de « activités commerciales à destination des usagers de la zone » est mal définie et peut être sujette à une large interprétation.

Par ailleurs, nous vous rendons attentifs au fait que certains termes utilisés dans le règlement sont flous (exemple : les termes prioritairement et subsidiairement) et sujets à interprétation. Ils risquent de donner lieu à une application arbitraire qui pourrait compromettre l'égalité de traitement entre les propriétaires et la mise en œuvre de certains aspects de la mesure D11 du PDCn. Il serait utile de reformuler les règles de telle sorte qu'elles reposent sur des paramètres mesurables et précis, par exemple en garantissent une part minimale d'activités secondaires.

1.2 MOBILITÉ ET ACCÈS : NON CONFORME À ANALYSER

Nous relevons que le plan n'indique pas les principes d'accès aux parcelles non desservies par des domaines publics. Pour les autres aspects relatifs à la mobilité, et notamment la mobilité douce, nous renvoyons au préavis de la DGMR. Nous rappelons à cet égard que l'établissement des servitudes de passage public doit être coordonné au projet de plan et que les projets de servitude devront être déposés à l'enquête publique simultanément à celle du plan.

Demande

- Sur le plan, figurer les accès routiers aux différentes parcelles, en particulier celles non desservies par un domaine public.

1.3 ASPECTS FORMELS DU PLAN : NON CONFORME À TRANSCRIRE

Le fond de plan date de 2019. Il est important que le projet soit validé avec un fond de plan plus récent pour anticiper les modifications apportées dans la réalité. De plus, il est nécessaire de modifier la légende du plan dans la rubrique « à titre informatif ».

Demandes

- Mettre le fond de plan à jour.
- Déplacer sous légende générale : *limite d'implantation des constructions et installations par rapport à la lisière forestière des 10m*. Cela doit figurer dans la rubrique des éléments contraignants et non pas dans la rubrique « à titre informatif ».

1.4 ASPECTS FORMELS DU RÈGLEMENT : NON CONFORME À TRANSCRIRE

Le projet de nouveau plan d'affectation (PA) abroge une partie de l'ancien plan général d'affectation (PGA.).

Demandes

- Reformuler l'article 39 en mettant en avant qu'une partie du PGA est également abrogée.
- Art. 5 : préciser la notion de « activités commerciales à destination des usagers de la zone ».

2 NORMAT

Les fichiers informatiques (géodonnées) respectant la directive cantonale sur la normalisation des données de l'aménagement du territoire (NORMAT 2) devront être transmis à la DGTL (interlis.normat@vd.ch) simultanément à l'envoi du dossier pour approbation. Celle-ci ne pourra intervenir qu'après la validation des géodonnées (art. 22 al. 3 RLAT).

3 RÉPONDANTE DAM

Alexandra Wasserfallen

Direction des projets territoriaux (DGTL-DIP)

Sites et projets stratégiques – Améliorations foncières

Répondant : Denis Leroy

T : 021 316 64 42

M : denis.leroy@vd.ch

Date du préavis : 28.09.22

Affectation du domaine public : non conforme, à transcrire

La Zone de desserte est destinée aux routes ouvertes au public qui font partie du domaine public. Des exceptions sont cependant possibles. C'est notamment le cas de la parcelle no 558 dans le cadre de ce PA. Cette parcelle, affectée en Zone de desserte selon le projet, appartient à la Confédération (OFROU). Cependant, l'ouvrage construit sur cette parcelle est un bassin de rétention lié à l'exploitation de l'autoroute. Affecter cette parcelle en Zone de desserte est donc tout à fait justifié.

La Zone de desserte ne peut s'appliquer « aux constructions, aménagements, installations, à l'arborisation et aux espaces publics liés à l'intérieur des zones à bâtir » (selon l'art. 32 du projet de règlement), compte tenu que la loi sur les routes s'applique aux Zones de desserte.

Règlement

Demande :

- L'art. 32 du projet de règlement sera modifié comme suit : « La présente zone est destinée aux routes ouvertes au public qui font partie du domaine public à l'intérieur de la zone à bâtir. Les dispositions de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou ; BLV 725.01) s'appliquent ».

Division sites et projets stratégiques (DGTL-SPS) et Unité économie régionale du service de la promotion de l'économie et de l'innovation (SPEI-UER)

Répondantes : Isabelle merle et Sophie Logean

T : 021 316 64 60 - 021 316 62 66

M : isabelle.merle@vd.ch – sophie.logean@vd.ch

Date du préavis : 9.11.2022

Système de gestion des zones d'activités : non conforme, à transcrire

Bases légales : Plan directeur cantonal (PDCn), ligne d'action D1, mesure D12.

Selon la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) du PALM en cours d'élaboration, la région est sous-dimensionnée en zones d'activités économiques.

S'agissant d'une confirmation de zone d'activités déjà largement bâtie, le plan n'est pas conditionné à la validation de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités.

Toutefois la coordination avec la SRGZA PALM doit être explicitée. Ce point manque dans le Rapport 47 OAT qui ne liste pas la SRGZA PALM comme planification supérieure et ne mentionne pas la classification en zone d'activités régionale (ZAR)

Rapport 47 OAT

Demandes :

- Expliciter la coordination avec la SRGZA PALM et notamment la classification en zone d'activités régionale (ZAR), notamment dans les chapitres 1.2 et 4 ;
- Chapitres 4 : Ajouter la SRGZA dans la liste des planifications supérieures ;
- Chapitre 4 : Renforcer la justification économique en modifiant la fin du premier paragraphe ainsi : « Sa densification, en tant que site d'activités, répond ainsi à la pénurie de terrains industriels dans le périmètre du PALM identifiée dans la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) du PALM ».

Règlement

Demandes :

- Art.2 : Ajouter une référence à la classification en zone d'activités régionale (ZAR) ;
- Art.4 : faire référence à l'organe de gestion (OG) à créer.

Direction du logement (DGTL-DIL)

DIRECTION GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT (DGE)

Direction de l'énergie (DGE-DIREN)

Répondante : Céline Pahud

T : 021 316 75 55

M : celine.pahud@vd.ch

Date du préavis : 18.10.2022

Energie : non conforme à transcrire

Règlement

Demande :

Le rapport d'impact sur l'environnement mentionne que le projet recommande une utilisation rationnelle de l'énergie et le recours aux énergies renouvelables pour permettre la création de bâtiments à haute performance énergétique. Or, hormis les installations solaires, ces éléments ne sont pas transcrits dans le règlement. La planification énergétique de l'Ouest Lausannois élaborée dans le cadre du PDi doit servir de référence pour les ressources renouvelables à valoriser. Il y a donc une incohérence entre le rapport d'impact sur l'environnement dans lequel il est écrit en page 29 « Le projet recommande une utilisation rationnelle de l'énergie et conseille d'avoir recours aux énergies renouvelables pour permettre la création de bâtiments à haute performance énergétique. » et le règlement qui ne retranscrit pas ces éléments. Le règlement règlemente uniquement les installations solaires à l'art. 15, sans encourager leur utilisation.

Selon les art. 16d et 16g LVLEne, les communes ont la possibilité d'imposer un ou des agents énergétiques sur la base d'une étude de planification énergétique. Une telle étude a été réalisée pour l'Ouest Lausannois dans le cadre du plan directeur intercommunal. Pour la zone concernée, la planification énergétique de l'Ouest lausannois recommande l'utilisation de sondes géothermiques verticales. Par conséquent, la commune a deux possibilités :

- Modifier le règlement pour imposer cette solution d'approvisionnement en énergie, voire la formuler sous forme de recommandation.
- Modifier le rapport d'impact sur l'environnement en supprimant la phrase concernant l'utilisation rationnelle de l'énergie car le règlement actuel ne contient aucun encouragement pour les énergies renouvelables.

Direction de l'environnement industriel, urbain et rural (DGE-DIREV)

Division air, climat et risques technologiques (DGE-ARC)

Lutte contre le bruit

Répondant : Bertrand Belly

T: 021 316 43 66

M : bertrand.belly@vd.ch

Date du préavis : 19.10.2022

Degrés de sensibilité au bruit (DS) : non conforme à transcrire

Plan et Règlement de PA, art 22

Demande :

- Modifier l'article 22 du PA en attribuant un DSIV à l'ensemble de son périmètre, et, adapter le plan de DS.

La destination pour l'ensemble du PA est définie à l'article 5 du PA. Elle correspond à une zone de DSIV (zone industrielle) selon art 43 OPB. Il n'y a pas lieu de maintenir la distinction DSIII et DSIV des précédents règlements, qui coupe des bâtiments industriels en 2.

Règlement de PA, art 23, al.1

Demande :

- Modifier l'al.1 de l'article 23 afin de supprimer la référence faite aux valeurs de planifications de l'OPB, par exemple comme suit : « Sur la parcelle non bâtie identifiée en plan, les mesures suivantes doivent être mises en place : (...) ».

Le respect des valeurs de planification garantit la faisabilité de la planification pour la « parcelle non bâtie » concernée. Au stade du permis de construire, seules les valeurs limite d'immission (art 31 OPB) sont applicables. Pour cela les dispositions nécessaires sont correctement imposées pour la « parcelle non bâtie » et elles seront précisées pour les autres secteurs déjà bâtis.

Accidents majeurs

Répondante : Lise Castella

T : 021 316 43 61

M : lise.castella@vd.ch

Date du préavis : 28.09.2022

Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs : non conforme à analyser

Périmètres de consultation

Rapport 47 OAT

En page 14 du rapport 47 OAT et en page 74 du RIE, il est indiqué que la zone industrielle n'est pas en activité de nuit et que dès lors, les risques liés à l'entreprise BBraun n'impactent que marginalement la zone industrielle. Pour cette raison, il n'a pas été tenu compte du périmètre de consultation de BBraun. Or il y a dans le secteur des entreprises ayant vraisemblablement des activités nocturnes (boulangerie industrielle, centre logistique etc.). D'autres entreprises comportant des activités nocturnes pourraient en outre venir s'installer dans le périmètre du PA. On ne peut ainsi pas écarter le risque lié à l'entreprise BBraun.

Demande :

- Modifier le rapport 47 OAT en conséquence.

Plan

Demande :

- Représenter le périmètre de consultation de BBraun sur le plan. Il s'agit du périmètre transmis lors de la coordination préalable et non celui représenté en p. 1 du RIE.

Autoroute - Evaluation du risque

Rapport 47 OAT

La démarche décrite dans le guide de planification "Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs" n'a pas été suivie. L'évaluation du risque doit se faire au moment de la planification et non être reportée au permis de construire, d'autant plus que le potentiel de densification est connu et a été identifié.

Demande :

- L'évaluation de la significativité du risque ou une estimation sommaire du risque (contrôle du screening actuel et mise à jour si nécessaire) doit être effectuée afin de vérifier que les densités prévues par le PA sont acceptables du point de vue du risque.

Objets sensibles

Règlement :

La problématique des objets sensibles (écoles, crèches, EMS...) n'est pas mentionnée. Le règlement n'empêche pas, en l'état, l'implantation d'une crèche dans le PA. Or ces objets doivent être proscrits dans les périmètres de consultation OPAM.

Demande :

- L'article 25 doit être complété par un alinéa traitant de la problématique des objets sensibles :

Les « objets sensibles » comme les écoles, jardins d'enfants, crèches, EMS, pénitenciers ou toutes autres installations abritant des personnes difficiles à évacuer sont en principe pros crits à l'intérieur du périmètre de consultation du risque OPAM.

À titre exceptionnel, des « objets sensibles » et d'intérêt public prépondérant peuvent être réalisés à une distance d'au moins 50 m de l'installation soumise à l'OPAM pour autant que des mesures fortes de réduction des risques soient mises en place et qu'une étude démontre que ces mesures sont suffisantes pour assurer la protection des personnes.

- L'alinéa 2 peut être supprimé.
- Art.35 al. 1 let. i: la démonstration de la compatibilité avec l'OPAM doit être limitée aux objets situés à l'intérieur d'un périmètre de consultation OPAM.

Rayonnement non ionisant

Répondant : Bertrand Belly

T : 021 316 43 66

M : bertrand.belly@vd.ch

Date du préavis : 19.10.2022

Sources d'électromog : conforme

Règlement de PA, art 24

Demande : néant

L'article 24 du règlement de PA est un rappel des bases légales. L'article 11a de l'OLEI précise que pour les projets proches des lignes hautes tension, les exploitants des lignes devront être consultés.

Division protection et qualité des eaux (DGE-PRE)

N'a pas de remarque à formuler.

Référence : Claude-Alain Jacquerod – T : 021 316 71 85 – M. claud-alain.jacquerod@vd.ch – 19.10.2022

Assainissement urbain et rural (DGE-ASS/AUR)

Répondant : Emmanuel Poget

T : 021 316 75 36

M : emmanuel.poget@vd.ch

Date du préavis : 09.12.2022

1 GÉNÉRALITÉS

Ce secteur de la commune de Villars-Sainte-Croix évacue les eaux usées sur le collecteur intercommunal propriété de la Commune de Crissier et les eaux claires dans la Chamberonne.

Le Plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de la Commune de Villars-Saint-Croix approuvé le 2 juin 2008 tient compte du périmètre du projet.

2 PRÉAVIS

Le rapport 47 OAT ne donne aucune indication sur les conséquences de la densification sur les équipements d'évacuation des eaux (dimensionnement) ou sur leur état de fonctionnement.

- Le PGEE devra être mis à jour avec les données induites par le projet.

Division surveillance, inspection et assainissement (DGE-ASS)

Assainissement industriel (DGE-ASS/AI)

Répondante : Denise Bussien

T : 021 316 00 37

M : denise.bussien-grosjean@vd.ch

Date du préavis : 06.10.2022

SITES POLLUÉS : non conforme, à analyser

Sites pollués d'aires d'exploitation, buttes de tir et lieux d'accidents

Rapport 47 OAT

Demande :

- Les exigences minimales détaillées au point 4 de la fiche d'application "Comment établir un projet de planification comprenant des sites répertoriés au cadastre des sites pollués ?" doivent être traitées.

SITES POLLUÉS : non conforme, à transcrire

Sites pollués d'aires d'exploitation, buttes de tir et lieux d'accidents

Règlement

Demande :

- Les exigences minimales détaillées au point 4 de la fiche d'application "Comment établir un projet de planification comprenant des sites répertoriés au cadastre des sites pollués ?" doivent être prises en considération.

Plan

Demande :

- Les sites concernés doivent être identifiés sur le plan conformément au point 4 de la fiche d'application "Comment établir un projet de planification comprenant des sites répertoriés au cadastre des sites pollués ?".

La fiche d'application est accessible via le lien internet suivant :

https://www.vd.ch/fileadmin/user_upload/themes/territoire/amenagement/Fiches_application/Protection_homme_et_environnement/22.08.12_Fiche_Sites_pollu%C3%A9s.pdf

Direction des ressources et du patrimoine naturels (DGE-DIRNA)

Protection des sols (DGE-GEODE/SOLS)

Répondant : François Fullemann

T : +41 21 316 74 26

M : francois.fullemann@vd.ch

Date du préavis : 13.10.2022

Sol : conforme.

- Les mesures prévues dans le RIE (annexe 6.4), chapitre Sols devront être mises en œuvre au stade des demandes de permis de construire, par des concepts de protection et gestion des sols établis conformément à la DMP864 (2014).

Division ressources en eau et économie hydraulique (DGE-EAU)

Economie hydraulique (DGE-EAU/EH)

Yves Châtelain

T : 021 316 75 16

M : yves.chatelain@vd.ch

Date du préavis : 05.10.2022

Gestion des eaux pluviales : conforme

Règlement

La DGE-EAU approuve l'article 29 du règlement

47OAT – Annexe 6.4

La DGE-EAU approuve le chapitre 5.4.2 Eaux superficielles

Eaux souterraines - Hydrogéologie (DGE-EAU/HG)

N'a pas de remarque à formuler.

Référence : Thierry Lavanchy – T : 021 316 75 43 – M : thierry.lavanchy@vd.ch – 12.10.202

**ETABLISSEMENT CANTONAL D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE ET LES ELEMENTS NATURELS
(ECA)**

Prévention des incendies et des éléments naturels

N'a pas de remarque à formuler.

Référence : Division : Prévention, service conseils et autorisations - Guy Müller -T : 058 721 24 07
– Date du préavis : 26.09.2022

**DIRECTION GENERALE DE L'AGRICULTURE, DE LA VITICULTURE ET DES AFFAIRES VETERINAIRES
(DGAV)**

Direction de l'agriculture, de la viticulture et des améliorations foncières (DGAV/DAGRI)

N'est pas concerné par le présent projet.

Référence : Constant Pasquier – T : 021 557 92 75 – M : constant.pasquier@vd.ch – 06.10.2022

DIRECTION GENERALE DE LA MOBILITE ET DES ROUTES (DGMR)

Division administration mobilité (DIRH/DGMR/ADM)

Division planification (DGMR-P)

Répondante : Mathilde Simon

T : 021 316 75 92

M : mathilde.simon@vd.ch

Date du préavis : 08.12.2022

Zone d'activités 15 LAT : non conforme à analyser

Activités tertiaires et de services.

L'évaluation du besoin en stationnement et de l'impact du PA en termes de trafic se base sur l'implantation de près de 70% d'activités tertiaires et de services (étude mobilité, Transitec, 06.09.2022, p.29). Ce scénario ne reflète pas les dispositions inscrites à l'art. 5 al. b du Règlement stipulant que la zone d'activités 15 LAT est « subsidiairement » destinée à l'implantation d'activités tertiaires et de services. Il doit donc être revu pour que la part admise d'activités tertiaires et de services soit effectivement subsidiaire.

En vertu du principe de la bonne activité au bon endroit (mesure AT-2 « Localisation de la bonne activité au bon endroit » du Plan des mesures OPAir de l'agglomération Lausanne-Morges), l'implantation d'activités tertiaires et de services pourrait être concentrée dans le périmètre de centralité élargi aux parcelles bordant la future ligne de tram.

Ce scénario est également en contradiction avec les buts du PA inscrits à l'art 2 al. b visant au maintien et au renforcement de la diversité des activités industrielles, artisanales ; et avec le Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL) qui prévoit à la Croix-du-Péage un site d'activités à prédominance secondaire.

Les hypothèses considérées dans l'étude mobilité entraînent donc une surévaluation de l'effet du projet en termes de stationnement et de génération de trafic, ce qui ne permet pas de définir les mesures d'accompagnement adaptées.

La DGMR-P rappelle que conformément à l'art. 3, alinéa 3a et l'art. 19 de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700), le dossier doit démontrer que le réseau routier est en mesure de supporter la charge de trafic générée par le PA.

Règlement

Demandes :

- Préciser à l'art. 5 al. b la notion de « subsidiairement » ; ajouter la mention suivante à cet article : « dans les limites des articles 6 à 8 ».

Rapport 47 OAT

Demandes :

- Mettre à jour l'étude mobilité et estimer l'effet du projet, notamment en termes de stationnement et de trafic, sur la base d'un scénario de développement conforme aux art. 5 et 6 du Règlement, en fixant une part « subsidiaire » d'activités tertiaires et de services ;
- Définir les mesures d'accompagnement nécessaires au bon fonctionnement du site ; le cas échéant, identifier les mesures nécessitant une coordination de la procédure routière avec la procédure de planification conformément à l'art. 25a de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT).

Règlement

Demande :

- En fonction de la mise à jour de l'étude mobilité et routes, adapter le plafond en termes de nombre de places de stationnement inscrit à l'art. 20 al. 3.

Zone d'activités 15 LAT : non conforme à transcrire

Activités commerciales

Selon les articles 6 al. 2 et 7 al. 4, la surface de vente des activités commerciales ne doit pas dépasser 1.5% de la surface constructible totale par parcelle ; et pour le périmètre de centralité, 5% de la surface constructible totale des parcelles concernées.

Selon le rapport 47 OAT (p.17), les surfaces de vente varient entre 50 et 670 m² et ont vocation à accueillir des petits commerces à destination des usagers de la zone. Or, à la lecture de l'art. 6 al. 2, la construction d'un commerce de près de 1'000 m² serait autorisé dans le périmètre de centralité. La rédaction de cet article doit donc être précisée.

Règlement

Demande :

- Inscrire des dispositions réglementaires limitant la surface de vente de chaque unité et évitant la concentration de toute la surface de vente.

Stationnement : non conforme à analyser

Stationnement des voitures lié aux activités commerciales

Le PA prévoit l'implantation de commerces à destination des usagers de la zone (au maximum 4'373 m² selon l'étude mobilité) et donc principalement accessibles en modes doux, leur bassin de chalandise étant local. Afin de limiter l'effet du PA en termes de génération de trafic motorisé et en référence à l'art. 24 al. 4 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions, la DGMR-P considère qu'aucune place de stationnement ne doit être prévue pour les clients de ces surfaces commerciales.

Rapport 47 OAT

Demande :

- Adapter l'évaluation du besoin en stationnement et le dossier en fonction de ce qui précède.

Règlement

Demandes :

- Préciser à l'art. 20 qu'aucune offre de stationnement n'est admise pour les clients des activités commerciales à destination des usagers de la zone ; adapter le plafond inscrit à l'art. 20 al. 3 en fonction de la mise à jour de l'étude mobilité.

Stationnement : non conforme à transcrire

Véhicules motorisés

Le Règlement fait référence au stationnement des véhicules motorisés (art. 20). Or le plafond en termes de nombre de places de stationnement (2'125 places) a été calculé dans l'étude mobilité pour les voitures et non pour les deux-roues motorisés.

Règlement

Demande :

- A l'art 20, remplacer la notion de « véhicules motorisés » par « voitures ».

Stationnement : non conforme à transcrire

Suivi de l'offre de stationnement

Le Règlement fixe un plafond en termes de places de stationnement. Sur la base de l'article 24, al.3 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions et du Plan OPAir (mesure MO-3 Stationnement privé), la DGMR-P demande à la commune de veiller à assurer un suivi de l'offre de stationnement permettant de respecter le plafond inscrit à l'art. 20 al. 3.

Règlement

Demande :

- Introduire une disposition dans le Règlement précisant que la commune assure un suivi de l'offre de stationnement permettant de respecter le plafond inscrit à l'art. 20 al. 3.

Stationnement : non conforme à analyser

Stationnement public des voitures

Selon l'étude mobilité (p.12), la rte de Bellevue compte 20 places de stationnement public. Compte tenu de leur localisation, ces places pourront, de fait, faire partie de l'offre à disposition des utilisateurs du site.

Le dossier ne donne pas d'indication sur la gestion du stationnement public dans le secteur. La DGMR-P considère qu'il est indispensable de mettre en cohérence la gestion des places de stationnement public avec la limitation de l'offre en stationnement prévue sur le PA. Elle rappelle, en référence aux dispositions de la mesure A25 « Politique de stationnement et plans de mobilité » du Plan directeur cantonal, que « les communes élaborent une stratégie de stationnement dans le cadre [...] des plans d'affectation, explicitent dans le rapport 47 OAT les mesures qu'elles prennent en la matière et intègrent des dispositions réglementaires dans les plans d'affectation ».

Rapport 47 OAT et règlement

Demande :

- Compléter le rapport 47 OAT avec les intentions communales en matière de gestion du stationnement public dans le périmètre du PA. Traduire ces intentions dans le Règlement ; par exemples : en intégrant des dispositions cadrant la réalisation de places de stationnement sur domaine public ou en prévoyant une disposition supprimant le stationnement sur domaine public dans le périmètre du PA, les besoins devant être satisfaits sur le domaine privé.

Stationnement : non conforme à transcrire

Référence au Plan des mesures OPAir de l'agglomération Lausanne-Morges

Le Règlement fait référence au Plan OPAir qui est un document potentiellement évolutif dans le temps.

Règlement

Demande :

- Supprimer la référence au Plan OPAir à l'art 20 al. 2 et à l'art. 21.

Stationnement : non conforme à transcrire

Qualité des aménagements de stationnement pour les vélos

Selon le Règlement (art. 20 al.5), les places de stationnement pour vélos sont « en principe abritées ».

En application de l'art. 32 al. 1 bis du Règlement d'application de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions, la DGMR-P rappelle que les équipements de stationnement pour vélos doivent être abrités. Ils doivent être situés proches des entrées principales des bâtiments et offrir des systèmes efficaces contre le vol et le vandalisme.

Règlement

Demande :

- Supprimer la mention « en principe » à l'art. 20 al. 5.

Transports publics, installation ferroviaire : non conforme à analyser

Projet de tram

Le PA prévoit une zone ferroviaire 15 LAT mais l'art. 33 ne fait pas mention du projet du tram. Le dossier ne comprend pas de plan qui superpose le PA et le projet du tram. La DGMR-P n'est donc pas en mesure de se prononcer sur la compatibilité du PA, des limites de construction et de la zone ferroviaire avec le projet du tram et les futures limites du domaine public.

Plan

Demande :

- Afin de vérifier la compatibilité du PA avec le projet du tram, compléter le dossier avec un plan superposant le PA et le projet d'aménagement du tram mis à l'enquête, en tenant compte, le cas échéant, des évolutions de ce projet.

Règlement

Demande :

- Mentionner à l'art. 33 que la zone ferroviaire est destinée à l'aménagement du projet de tram.

Mobilité active : non conforme à analyser

Liaisons piétonnes et cyclables

Le plan du PA ne représente aucun itinéraire de mobilité douce. Des besoins de liaisons et d'aménagements en faveur des piétons et des vélos sont pourtant identifiés dans l'étude mobilité

qui décrit les infrastructures actuelles comme étant peu qualitatives voire inexistantes sur certains tronçons.

Les liaisons le long de la rte de Cossonay et de la rte de Sullens s'inscrivent par ailleurs dans les réseaux piétons et vélos du Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois et du PALM.

En complément des liaisons identifiées sur les schémas d'accessibilité piétonne et cyclable (étude mobilité, p.27-28) et compte tenu de la superficie de la parcelle 149, de sa proximité avec le futur terminus du tram, la DGMR-P considère qu'une liaison modes doux entre la rte de Bellevue et la rte de Sullens traversant la parcelle 149 permettrait d'améliorer l'accès au tram.

Une liaison piétonne reliant la RC251 (DP 48) et la Croix du Péage (DP 49) et une liaison reliant la RC251 (DP 48) et la Pierreire (DP50) permettraient aussi d'améliorer l'accessibilité piétonne depuis l'ouest entre Villars-Ste-Croix et les différents secteurs à l'ouest du PA.

En application de l'article 3 al. 3c de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire, de l'article 2 al. 3 de la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre et du Plan directeur cantonal (Mesures A23 Mobilité douce et B34 Espaces publics), le PA doit prévoir des liaisons internes piétonnes et cyclables.

Plan

Demande :

- Représenter sur le plan du PA un réseau de liaisons publiques de mobilité active améliorant la perméabilité et l'accessibilité du site.
- Ces liaisons devront faire l'objet de servitudes de passage public à pied et à vélo. Cette procédure sera coordonnée avec celle du PA.

Règlement

Demande :

- Le principe de ces liaisons devra figurer dans le Règlement.

Mobilité active : non conforme à analyser

Planification des aménagements en faveur des piétons et des vélos

Les schémas d'accessibilité piétonne et cyclable (p.27-28) identifient des tronçons manquants ou des aménagements à prévoir. Il s'agit par exemple des liaisons sur la Croix-du-Péage et le ch. de la Colice qui permettent d'accéder au terminus du tram.

La DGMR-P rappelle les dispositions de l'art. 24 al.4 de la Loi sur l'aménagement du territoire et des constructions qui indique que : « dans l'élaboration et l'application des plans d'affectation, la municipalité favorise le recours aux transports publics ». L'aménagement d'itinéraires modes doux confortables et sécurisés vers les arrêts de transport public ou en direction du reste de

l'agglomération fait partie des mesures permettant de réduire l'impact du PA en termes de trafic motorisé.

Règlement

Demande :

- Inscrire dans le Règlement l'obligation de réaliser les aménagements piétons et cyclables nécessaires à assurer la viabilité des réseaux de mobilité active reportés sur le plan ; s'agissant des aménagements de mobilité active hors du périmètre du PA, la DGMR-P demande à la commune de s'engager à les réaliser au plus tard pour la mise en service du tram.

Mobilité active : non conforme à analyser

Mesure du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)

La mesure 4e.OL.201 cofinancée du PALM 2016 prévoit la réalisation de 50 places de stationnement pour les vélos au niveau du terminus du tram, dans le périmètre du PA. Elle est portée par la commune. Le dossier ne fait pas mention de cette mesure du PALM.

Plan

Demande :

- Représenter sur le plan le B+R planifié par la commune.

Règlement

Demande :

- Ajouter dans le Règlement une mention relative à la réalisation de ce projet de B+R à proximité du terminus du tram et à destination de ses usagers.

Le début de mise en œuvre de cette mesure doit intervenir avant fin 2025 pour qu'elle puisse bénéficier d'un cofinancement fédéral dans le cadre du PALM.

Accès : non conforme à analyser

Identification des accès routiers sur le plan

Les accès routiers aux différentes parcelles du PA ne sont pas identifiés sur le plan et dans le dossier ; par exemple l'accès prévu aux parcelles 274, 283 ou 171 n'apparaît pas clairement.

Plan

Demande :

- Indiquer sur le plan du PA les principes d'accès pour véhicules motorisés admis à l'ensemble des différentes parcelles.

Division management des transports (DGMR-MT)

Répondante : Mathilde Simon

T : 021 316 75 92

M : mathilde.simon@vd.ch

Date du préavis : 08.12.2022

Plans de mobilité : non conforme, à transcrire

L'art. 21 du Règlement prévoit la réalisation de plans de mobilité d'entreprise mais ne fait aucune mention du plan de mobilité de site. Il fait référence aux déplacements des employés mais pas à ceux des clients des établissements présents.

Le dossier ne précise pas la manière dont la commune veillera à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans de mobilité par les établissements pour lesquels ceux-ci sont requis étant donné qu'au moment d'une demande de permis de construire, le ou les établissements qui occuperont les locaux ne sont pas toujours connus.

- Conformément au Plan directeur cantonal (Mesure A25 Politique de stationnement et plans de mobilité) et au Plan des mesures OPAir (mesure MO-5 Plans de mobilité et routes) et dans le but de limiter la génération de trafic routier induite par la planification, la DGMR-MT demande que soit inscrite dans le Règlement, l'obligation de réaliser, en complémentarité des plans de mobilité d'entreprise, un plan de mobilité de site. Celui-ci s'impose à tous les établissements du PA et a vocation à exploiter toutes les synergies possibles entre les entreprises.

La DGMR-MT rappelle qu'un plan de mobilité s'adresse aux employés mais aussi aux visiteurs des établissements implantés sur le site.

Règlement

Demande :

- Inscrire dans le Règlement l'obligation de réaliser un plan de mobilité de site à l'horizon de la mise en service du tram.
- Ajouter à l'art. 21 la mention suivante : « Pour les plans de mobilité d'entreprise, la Municipalité s'assure que, dans les deux ans suivants la délivrance du permis d'utiliser, le ou les plans de mobilité requis sont en force. »
- Ajouter la mention suivante à la fin de l'art. 21 al. 2 : « et pour les trajets des visiteurs ».

Transports publics, installation ferroviaire : non conforme à analyser

Consultation de l'entreprise de transport public

Le PA est bordé par les lignes de bus 17, 32 et 58 et par la future ligne de tram exploitées par les tl. Conformément à l'article 18m de la Loi sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101), l'entreprise de transport public doit être consultée. Le dossier n'intègre pas le préavis des tl.

Rapport 47 OAT

Demande :

- Joindre le préavis de l'entreprise tl au dossier soumis à l'examen préalable.

Transports publics, installation ferroviaire : non conforme à analyser

Ligne à haute tension

Le PA est longé par une ligne à haute tension CFF. Conformément à l'article 18m de la Loi sur les chemins de fer, l'entreprise ferroviaire doit être consultée. Le dossier n'intègre pas le préavis des CFF

L'avis de l'entreprise ferroviaire doit être pris en considération, notamment dans le cas où celle-ci formule des remarques ou un avis négatif. L'objectif est d'obtenir une prise de position positive de l'entreprise, si nécessaire en modifiant les dispositions du dossier de planification. Dans le cas où aucun accord ne serait trouvé entre les parties, l'autorité cantonale soumet le dossier à l'office fédéral compétent (art.18m al.2 let.a LCdF).

La DGMR-MT rappelle le droit de recours conféré à l'office fédéral compétent contre toute décision des autorités cantonales allant à l'encontre des intérêts de l'entreprise ferroviaire (art. 18m al.3 LCdF).

Rapport 47 OAT

Demande :

- Joindre le préavis de l'entreprise CFF au dossier soumis à l'examen préalable.

Division finances et support – routes (DIRH/DGMR/FS)

1 PRÉAVIS DE LA DIVISION FINANCES ET SUPPORT DE LA DIRECTION GÉNÉRALE DE LA MOBILITÉ ET DES ROUTES (DGMR/FS)

- A l'article 12 du règlement du PPA « Constructions souterraines », il y a lieu de mentionner le respect des dispositions de l'article 37 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; RSV 725.01).
- A l'article 19, alinéa 2 du règlement du PPA « Limites des constructions maintenues » il y a lieu de remplacer « la législation cantonale correspondante » par « l'article 36 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; RSV 725.01) ».
- Pour mettre à jour sa base de données informatiques sur les limites des constructions, la DGMR demande que les données informatiques sur les limites des constructions lui soient fournies conformes au modèle de géodonnées minimum 80-VD et 42-VD. Ces géodonnées seront transmises à l'adresse interlis.dgmr@vd.ch avec la demande d'approbation des plans conformément aux articles 16, 17 et 18 la loi sur la géoinformation (LGéo ; BLV 510.62).

2 PRÉAVIS DE L'OFFICE FÉDÉRAL DES ROUTES (OFROU)

"Par courriel du 09.09.2022, vous nous avez soumis la demande de préavis relative à l'objet cité en titre.

Sur la base des plans et des documents figurant dans le présent dossier, nous avons examiné ce projet au sein de notre Office, notamment à l'égard des articles 23 et 24 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LRN ; RS 725.11), à l'ordonnance du 7 novembre 2007 sur les routes nationales (ORN ; RS 725.111), ou encore à l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41), et vous faisons part des conditions et des remarques suivantes :

1 EN FAIT

Votre Municipalité soumet, pour examen préalable, le projet d'établissement du plan d'affectation PA « Croix-du-Péage », dont le périmètre comprend 28 parcelles inscrites au registre foncier (RF) de la Commune de Villars-Sainte-Croix.

2 APPRÉCIATION DU PROJET

Nous prenons acte qu'une partie des parcelles intégrées au périmètre du présent plan d'affectation se situent partiellement à l'intérieur des alignements de la route nationale N09 actuels et futurs.

A ce titre, le Requérant doit savoir que les constructions situées à l'intérieur des alignements des Routes nationales sont autorisées à bien plaie et doivent, sur demande de l'OFROU, être déplacées

au frais du Requérant et sans droit à réparation, si des travaux de modification ou d'extension de l'infrastructure autoroutière ou des raisons de sécurité des RN l'exigent.

Dans le cas d'espèce, les alignements des routes nationales ont été redéfinis au droit de l'échangeur autoroutier de Villars-Ste-Croix notamment, dans le cadre de l'établissement du projet définitif (AP) de Suppression du goulet d'étranglement de Crissier déposé à l'enquête publique le 9 novembre 2018.

Par conséquent, au moment de L'élaboration pour examen final du présent projet de plan d'affectation, les alignements qui devraient à futur entrer en vigueur seront également représentés.

Nous rappelons encore que des emprises temporaires et/ou définitives ont été fixées par notre Office pour la réalisation du projet susmentionné. A cette fin, différentes annotations selon l'article 43 alinéa 2 de la loi fédérale du 20 juin 1930 sur l'expropriation (LEx ; RS 71 1) ont été inscrites au registre foncier pour les parcelles touchées par des emprises dans le cadre de la publication des travaux prévus sur le tronçon Echandens - Villars-Sainte-Croix de la N01.

Compte tenu de ce qui précède, et s'agissant d'un examen préalable, l'OFROU formule néanmoins un préavis positif en matière de police des constructions, sous réserve de l'observation stricte par le Requérant des conditions et des remarques ci-dessous :

- Les parcelles situées à l'intérieur des alignements des routes nationales étant soumises aux dispositions de la LRN et de l'ORN, tout projet (construction, aménagement, modification, etc.) prévus sur le domaine des routes nationales et à l'intérieur des alignements des RN existants et futurs doivent faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès de l'OFROU.
- Les alignements redéfinis dans le cadre du projet de suppression du goulet d'étranglement de Crissier devront être reportés sur le plan d'affectation. A cette fin, l'OFROU se tient à disposition pour transmettre les fichiers sources des plans mis à l'enquête publique de situation avec indication des alignements relatifs aux N01 / N09 de l'échangeur de Villars-Ste-Croix du km 68.00 à 68.950, respectivement du km 0.314 à 1.150.

Nous prenons acte que les degrés de sensibilité au bruit (DSB) existantes sont maintenues dans le présent projet de PA.

- Néanmoins, toute future demande de permis de construire - en cas de présence de locaux à usage sensible au bruit (LUSB), devra être accompagnée d'une étude acoustique détaillée démontrant leur conformité aux dispositions émises par l'OPB."

Pour votre information, le préavis complet de l'OFROU est adressé par la DGMR/FS, par courriel du 09.11.2022, à la DGTL pour suite utile.

Référence : Daniela Cabiddu – T : 021 316 70 57 – M : daniela.cabiddu@vd.ch – 09.11.2022

SERVICE DE LA PROMOTION DE L'ECONOMIE ET DE L'INNOVATION (SPEI)

Economie régionale

Le SPEI se coordonne avec la DGTL-DIP dans le cadre du préavis SGZA.

Référence : Sophie Logean – T : 021 316 62 66 – M : sophie.logean@vd.ch – 14.11.2022

Office de la consommation – Inspection des denrées alimentaires et des eaux- distribution de l'eau (OFCo-DE)

Thématique : principes d'aménagement / équipements

1. BASES LÉGALES

- Loi sur la distribution de l'eau (LDE, RSV 721.31),
- Règlement sur l'approbation des plans directeurs et des installations de distribution d'eau et sur l'approvisionnement en eau potable en temps de crise (RAPD, RSV 721.31.1).

2. GÉNÉRALITÉS

Ce secteur de la commune de Villars-Sainte-Croix est alimentée en eau par le réseau du Service de l'eau de la commune de Lausanne.

- Conformément à la concession octroyée à Lausanne, les données relatives à la nouvelle affectation prévue doivent être transmises au Service de l'eau afin d'être prises en compte en ce qui concerne la distribution de l'eau.

3. PRÉAVIS

L'OFCO-DE préavise favorablement le dossier soumis.

Référence : Christian Hoenger – T : 021 316 43 56 – M : christian.hoenger@vd.ch – 07.11.2022

COMMISSION INTERDEPARTEMENTALE POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (CIPE)

1. BASES LÉGALES

- RS 814.011 Ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE) du 19.10.1988 (Etat au 1er octobre 2016).
- BLV 814.03.1 Règlement d'application vaudois de l'OEIE du 25.04.1990 (Etat au 1er mars 2008).

2. PROCÉDURE

Le projet prévoit la réaffectation des terrains vers une zone mixte et une zone affectée à des besoins publics. Le développement de cette dernière nécessitera la mise en place d'une offre de stationnement adaptée. En vertu de l'annexe de l'Ordonnance relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE), le projet est soumis à rapport d'impact, au sens du chapitre 11.4 Parc de stationnement (terrain ou bâtiment) pour plus de 500 voitures.

La procédure est prévue en deux étapes (Art.6 OEIE) :

- Procédure d'affectation (en cours)
- Permis de construire (à venir)

Le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) 1ère étape, relatif à la procédure d'affectation, du 31 août 2022, fait partie intégrante du dossier.

La procédure décisive pour l'EIE 1ère étape est l'approbation du plan partiel d'affectation, pour laquelle l'autorité compétente est la Commune.

L'autorité compétente rédigera la décision finale EIE, la publiera et la mettra à disposition du public pendant 30 jours avec le dossier complet, selon l'article 20 de l'OEIE. Elle en adressera une copie à la CIPE (DGE-UDEI, Rue Valmont 30b, 1014 Lausanne). La répondante de la CIPE se tient à disposition pour toute information complémentaire.

3. PRÉAVIS CIPE

Les services concernés de la CIPE ont évalué le RIE. Selon la CIPE, il n'est pas conforme à l'art. 9 OEIE, il ne répond pas aux prescriptions sur la protection de l'environnement.

- Le dossier doit être mis à jour pour répondre aux demandes et remarques émises par les services cantonaux, notamment dans les domaines du bruit, des sites pollués et de l'énergie.
- La CIPE demande d'indiquer en rouge (suivi des modifications, autre) les modifications effectuées dans le dossier mis à jour. Les préavis des services communiqués en annexe font partie intégrante de cette évaluation.
- A ce titre, le règlement sera complété d'un article qui assure le suivi des mesures environnementales lors des demandes de permis de construire à venir.
- Règlement : Ajouter au chapitre III : Tout permis de construire compris dans le périmètre du PA, sera accompagné d'un document qui traitera des mesures environnementales prévues par le RIE 1ère étape du présent PA. Ce document (RIE ou NIE) fera partie de la demande de permis de construire lors de l'enquête publique.



**Direction générale du territoire
et du logement**

4. COORDONNÉES DE LA RÉPONDANTE CIPE

Nadia Christinet, Déléguée scientifique à l'environnement et l'énergie- M : nadia.christinet@vd.ch,
DGE-UDEI, Av. de Valmont 30b, 1014 Lausanne – T : 021 316 75 77- Date du préavis : 28.10.2022

ABREVIATIONS

ATE	Association Transport et Environnement
CIPE	Commission de coordination interdépartementale pour la protection de l'environnement
DGE	Direction générale de l'environnement
DGMR	Direction générale de la mobilité et des routes
DGTL	Direction générale du territoire et du logement
DIREN	Direction de l'énergie
DIREV	Direction de l'environnement industriel, urbain et rural
DIRNA	Direction des ressources et du patrimoine naturels
EIE	Etude d'impact sur l'environnement
FAO	Feuille des avis officiels
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions
LEaux	Loi fédérale sur la protection des eaux
LPE	Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983
LPN	Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage
OAT	Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire
OEaux	Ordonnance sur la protection des eaux
OEIE	Ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement
OPair	Ordonnance sur la protection de l'air
OPAM	Ordonnance sur les accidents majeurs
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
OPN	Ordonnance sur la protection de la nature et du paysage
OSites	Ordonnance sur les sites contaminés
OSol	Ordonnance sur les atteintes portées aux sols
PA	Plan d'affectation
PDCn	Plan directeur cantonal
RC	Route cantonale
RIE	Rapport d'impact sur l'environnement
RS	Recueil systématique
RVOEIE	Règlement d'application de l'ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement
SER	Suivi environnemental de réalisation
VSS	Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute