



**PRÉAVIS MUNICIPAL N° 11 /2024
RELATIF À L'ADOPTION DU PLAN D'AFFECTATION (PA) CROIX-DU-
PÉAGE PORTANT SUR LA ZONE INDUSTRIELLE
DE VILLARS-SAINTE-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 t1, 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 |
| ./. Participation cantonale | 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 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.

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,
- Oûi 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.

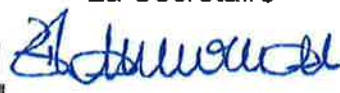
Au nom de la Municipalité

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 JUIN 2024 | |
| Nom: | Visa |
| Cherix | |
| Camuglio | <i>Yes</i> |
| Cattano | <i>Yes</i> |
| Casselto | <i>Yes</i> |
| Strittmatter | |
| 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 analysés 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 JUN 2024 |
| Nom | Visa |
| Cherix | |
| Camuglia | |
| Cattano | |
| Cassetta | |
| Strittratter | |
| 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 Dagne
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