

## Préavis N° 4-2020 au Conseil communal

relatif à

l'adoption du projet routier BHNS - route de Cossonay, aux emprises  
de terrain, à la décadastation partielle et transfert aux  
domaines publics communaux et cantonaux

Date proposée pour la séance de Commission :

**Lundi 3 février 2020 à 18h30**  
**Salle des spectacles de Renens**

Délégués de la Municipalité : Alain Gillèron et Michel Pellegrinelli

## Table des matières

<b>Objet du préavis</b> .....	2
<b>1. Description du Projet d'Agglomération Lausanne-Morges (PALM)</b> .....	2
<b>2. Le réseau d'Axes Forts</b> .....	3
<b>3. Description du projet de BHNS t2 Lutry-Crissier-Bussigny</b> .....	4
3.1 La ligne de BHNS .....	4
3.2 Le réseau tl à la mise en service du BHNS .....	5
3.3 Les véhicules du BHNS.....	6
3.4 Le BHNS - route de Cossonay .....	7
3.5 Concept paysager .....	7
3.6 Trafic individuel motorisé .....	8
3.7 Aménagements pour les piétons .....	9
3.8 Aménagements vélos .....	9
3.9 Éclairage public.....	10
3.10 Gestion des eaux de chaussée .....	10
<b>4. Aspects fonciers</b> .....	10
<b>5. Procédure</b> .....	11
<b>6. Enquête publique</b> .....	11
6.1 Oppositions retirées.....	11
6.2 Résumé des oppositions non retirées et propositions de réponses .....	11
Oppositions 2, 3, 4, 5 de Mmes Margrit Senn, Yvette Schorderet et MM. Etienne Dufour, Martin Senn .....	11
Opposition 6 de Mmes et MM. Yvette et Philippe, Lucie et Vincent Gonet.....	13
Opposition 8 de Berogil SA.....	13
Opposition 1, Naef Immobilier (Résidence Bellevue).....	15
Opposition 2, Mme Myriam Desboeufs et M. Manuel Gonzalez.....	15
Opposition 3, Mme et M. Corinne et Francis Mees-Bolle .....	16
Opposition 4, les copropriétaires de la PPE de Bellevue 8 .....	16
Opposition 5, Mme et M. Arlette et Augustin Mayor .....	17
6.3 Résumé des remarques enregistrées et propositions de réponses.....	18
Plazza Immobilienmanagement AG .....	18
M. Michel Christianat.....	18
Mme et M. Sabah et Abdelaziz Beggah-Alioua.....	18
SIL, Direction des services industriels de Lausanne, Service de l'électricité .....	18
Police de l'Ouest lausannois .....	18
Autres remarques .....	18
<b>Conclusions</b> .....	19

Prilly, le 14 janvier 2020

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

### **Objet du préavis**

L'agglomération lausannoise connaît un développement sans précédent. Pour l'accompagner, elle s'est dotée d'un instrument de planification et de coordination qu'est le Projet d'agglomération Lausanne- Morges (PALM). Pour assurer la mobilité vers et dans l'agglomération pour les années à venir, un grand nombre de mesures, notamment infrastructurelles, ont été identifiées comme nécessaires. Des axes de circulation prioritaires pour les transports publics (axes forts) ont été définis. Leur pertinence a été jugée positivement par la Confédération et le Canton de Vaud qui sont prêts à en cofinancer une partie. Ainsi, en première étape, une ligne de tramway, ainsi que plusieurs tronçons de **bus à haut niveau de service (BHNS)** devraient être réalisés.

Le projet de BHNS sur la route de Cossonay (route de Prilly sur Crissier) s'inscrit dans cette stratégie générale et vise les objectifs suivants :

- augmenter l'attractivité des transports publics en offrant une desserte de qualité (cadence, vitesse et confort);
- améliorer les conditions de circulation des piétons et des cyclistes par l'aménagement de cheminements sûrs et agréables;
- répondre aux normes de gestion des eaux de chaussée (micropolluants) et d'assainissement du bruit routier;
- les travaux de voirie seront également l'opportunité de mise en conformité et d'adaptation sur les réseaux souterrains sur cet axe;
- adapter et mettre aux normes l'éclairage public.

Le Canton de Vaud a pris en charge l'entier des études d'opportunité et les études pour la part dévolue aux axes forts bus. Un préavis d'études, voté par la commune en mai 2011 a permis de réaliser les études d'avant-projet, les études de projet, la procédure d'enquête publique et le lancement des appels d'offres.

Le présent préavis a pour objet d'adopter le projet routier et d'approuver les réponses aux oppositions.

Il traite également la partie foncière du projet. Il propose ainsi d'adopter les emprises, les rétrocessions de terrain, la décadastration partielle et le transfert aux domaines publics communaux et cantonaux.

Ce préavis fait suite à la collaboration constructive entre les communes, le Canton et la Confédération. L'aspect intercommunal est en effet inhérent à cet ambitieux projet qui marque la volonté d'un développement durable. Il s'inscrit dans une vision globale des projets d'axes forts (Transports publics urbains) au sein de l'agglomération.

Le financement et le crédit d'ouvrage du projet font l'objet d'un autre préavis (N° 5-2020).

### **1. Description du Projet d'agglomération Lausanne – Morges (PALM)**

Le périmètre du PALM concerne 26 communes. Conformément aux objectifs du Plan Directeur Cantonal, le développement de l'agglomération se concentre dans un périmètre compact qui compte plus de 277'000 habitants (39 % de la population cantonale) et 177'500 emplois (52 % des emplois cantonaux). Le PALM, signé en février 2007 par l'Etat, les communes et les associations régionales concernées, a été révisé et renforcé en 2012.

A l'échelle cantonale, la place de l'agglomération Lausanne-Morges dans le réseau des villes, des agglomérations et des métropoles nationales et internationales doit être renforcée. Son poids dans le réseau de centres du Canton doit être maintenu, voire augmenté, en offrant les conditions-cadre pour l'accueil, dans le périmètre compact, de 69'000 nouveaux habitants et 43'000 nouveaux emplois à l'horizon 2030.

Les objectifs prioritaires du projet de territoire du PALM sont :

- 1) développer l'agglomération vers l'intérieur;
- 2) faire des centralités et des sites stratégiques les moteurs du développement;
- 3) intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité;
- 4) mener une politique proactive de production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales;
- 5) développer une mobilité favorisant les modes de transports durables, en lien avec l'urbanisation;
- 6) aménager un réseau d'espaces verts, naturels et agricoles à l'échelle de l'agglomération;
- 7) renforcer la performance environnementale de l'agglomération;
- 8) mettre en œuvre des mesures de conduite par les acteurs de l'agglomération.

Il importe de relever le rôle dévolu au développement des transports publics dans l'atteinte des objectifs ci-dessus. La densification de l'agglomération comporte en effet des besoins de mobilité accrus. Par opposition à un développement par étalement urbain, le développement au sein d'un périmètre compact et en particulier sur les centralités et sites stratégiques de l'agglomération permet la mise en œuvre d'offres de transport de mobilité douce (proximité) et de transports publics performants desservant des secteurs à fort potentiel de clientèle. Alliées aux mesures routières visant notamment à un usage accru de l'autoroute pour les besoins de l'agglomération, les nouvelles infrastructures de mobilité douce et de transports publics permettront d'absorber les besoins accrus de mobilité sans pour autant que la qualité de vie soit dégradée du fait d'une congestion automobile de l'agglomération. Le développement des transports publics permet en outre une amélioration de la qualité de l'air de l'agglomération Lausanne-Morges.

Sur la lancée des améliorations réalisées ces dernières décennies (m1, m2, LEB, RER), la desserte de l'agglomération sera optimisée grâce aux synergies entre plusieurs échelles :

- à l'échelle nationale, cantonale et régionale, la desserte principale est ferroviaire. Assurée par le trafic «Grandes Lignes CFF» et par le RER Vaudois consolidé par la nouvelle halte construite à Prilly-Malley, elle est complétée par les lignes BAM et LEB (aux prestations augmentées). La convergence des lignes RER vers les gares de Lausanne, Prilly-Malley et Renens permet d'assurer des cadences élevées sur ce tronc commun mais également au-delà à l'intérieur de l'agglomération;
- à l'échelle de l'agglomération, l'offre ferroviaire est complétée par le réseau des axes forts de transport public urbain, dont font partie les lignes de métro m1, m2 et m3 ainsi que le tramway et les BHNS;
- à l'échelle plus locale, le réseau optimisé des transports publics urbains routiers relie les centralités et les gares de l'armature ferroviaire principale.

## 2. Le réseau d'Axes Forts

Le projet des axes forts de transports publics urbains de l'agglomération Lausanne - Morges est l'une des mesures majeures du PALM permettant de densifier et de structurer l'agglomération Lausanne - Morges tout en y maintenant un haut niveau d'accessibilité et de qualité de vie.

Le besoin de renforcer les lignes principales des transports publics urbains a très vite été identifié. De nombreuses lignes de trolleybus, actuellement très chargées arriveront à saturation avec le développement urbain attendu. En plus des métros m1 et m2, la nécessité de rendre certains axes de bus plus performants s'est donc imposée.

Ce réseau de BHNS, précisé dans le PALM 2012, prévoit la mise en service de 3 lignes :

- ligne Lutry - Crissier - Bussigny (t2);
- ligne Prilly, Galicien - Pully, Val-Vert;
- ligne Bellevaux - Flon (Lausanne).



Figure 1 : Réseau d'Axes forts (PALM 2020)

Les rôles des axes forts de transports publics urbains sont décrits de la manière suivante :

- jouer un rôle structurant au niveau supérieur de la hiérarchie du réseau de transports publics urbains, en particulier dans les secteurs de développement;
- offrir une capacité capable de répondre à une forte demande;
- augmenter le niveau de performance et l'attrait : vitesse commerciale, régularité et fiabilité (site propre effectif, priorité, distance inter stations);
- assurer le confort et l'image des transports publics dans l'agglomération;
- permettre des économies d'exploitation du réseau;
- offrir un potentiel de requalification et de dynamisation urbaine.

**Pour mémoire, l'objectif de l'agglomération Lausanne-Morges est d'accroître la fréquentation des transports publics de 45 % environ.**

### **3. Description du projet de BHNS t2 Lutry - Crissier - Bussigny**

#### **3.1 La ligne de BHNS**

La mise en service de la ligne BHNS t2 sera faite dans une première étape entre Lutry et Crissier en remplacement de la ligne 9 (Lutry-Corniche - Prilly-Eglise). Le prolongement en direction de Bussigny est planifié dans un second temps. La mise œuvre de la ligne de BHNS est constituée par sept tronçons de réaménagement routier, dont l'état de situation est le suivant :

##### Tronçon Est entre Lutry et Paudex (PP7)

Le terminus de Lutry-Corniche sera réaménagé et l'insertion du BHNS facilitée. En traversée de Lutry, le réaménagement de l'avenue de Lavaux prévoit l'aménagement d'une voie bus centrale double sens ainsi que le remplacement du Grand-Pont de Lutry par un carrefour giratoire traversé par le BHNS. La traversée de Paudex prévoit la création d'une nouvelle voie bus pour remonter les files d'attentes. Le projet a été mis à l'enquête au printemps 2019. Le traitement des oppositions est en cours ; l'approbation du projet et des crédits y relatifs sont prévus pour 2020.

##### Traversée de Pully (PP8)

Un double site propre pour le BHNS est prévu sur la route de Lavaux en traversée de Pully. La commune planifie le réaménagement complet de la place de la Clergère, centre de Pully et point de correspondance avec le BHNS (lien avec la gare CFF de Pully). Le projet est en cours d'élaboration pour être mis à l'enquête en 2020.

##### Tronçon Est de Lausanne (PP8)

Entre la limite communale de Pully et la place St François (avenues Léman-Rumine-Théâtre), des voies bus sont prévues ainsi qu'une priorité des BHNS aux carrefours. Les études sont en cours pour une mise à l'enquête en 2021.

##### Tronçon central St François – Bel-Air – Chauderon (PP6)

Le centre de Lausanne sera entièrement réaménagé et l'espace public sera valorisé. La traversée Grand-Pont - Bel-Air - Terraux - Chauderon sera réservée aux transports publics, dont le BHNS, les modes doux et les livraisons. La traversée du carrefour de Chauderon, très saturé, sera effectuée par la trémie réaménagée. Ces aménagements permettent d'augmenter la vitesse commerciale et la régularité du BHNS.

A ce jour, ce projet est lié à la procédure du tramway t1 dont le traitement a été effectué par le Tribunal Fédéral. Le projet a donc été approuvé par l'Office fédéral des transports et les crédits ont été votés par la commune de Lausanne en 2016.

##### Tronçon Ouest de Lausanne (avenue d'Echallens, PP9)

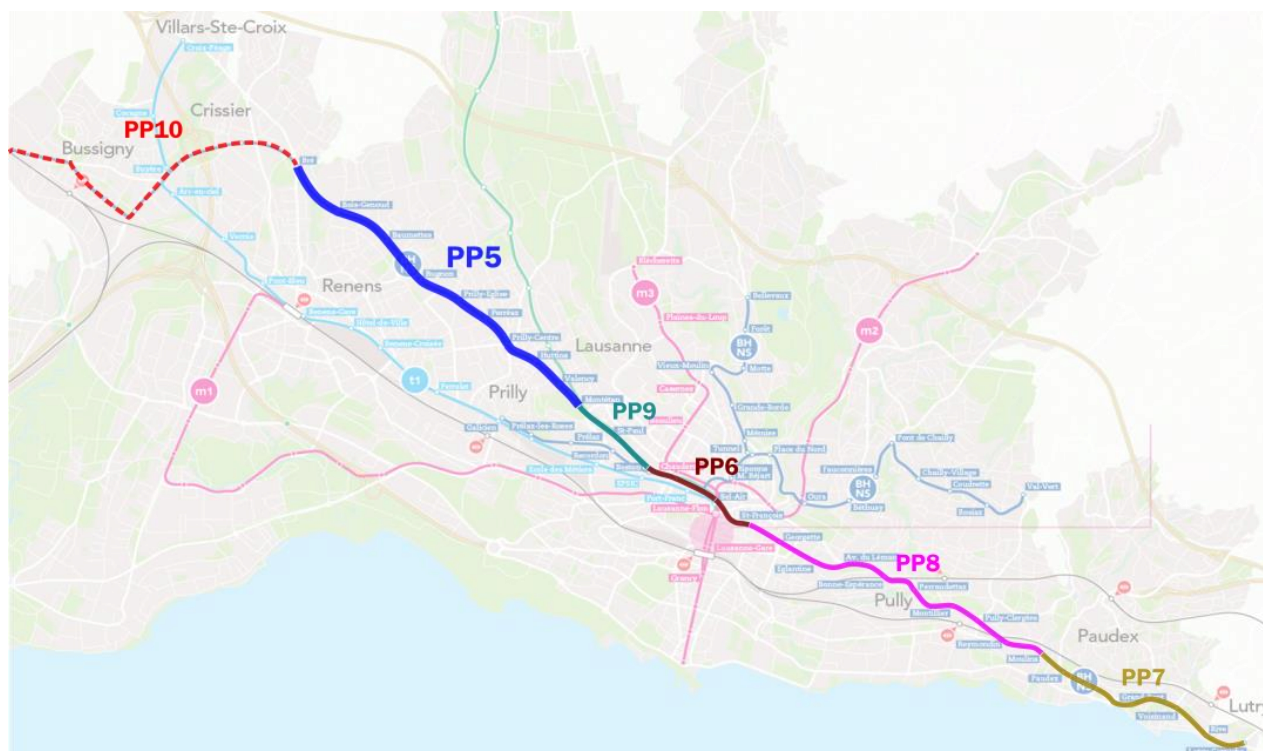
Deux temporalités sont prévues. La première est liée à la mise en service du tunnel du LEB qui libèrera de l'espace pour la circulation des BHNS en 2021. Dans un second temps, un projet de réaménagement sera proposé en maintenant l'objectif de performance des BHNS.

##### Tronçon Prilly-Renens-Crissier (PP5)

**Ce tronçon fait l'objet du présent préavis.**

##### Tronçon prolongement vers Bussigny (PP10)

Dès la mise en service des nouvelles jonctions autoroutières autour du goulet d'étranglement de Crissier, le BHNS pourra être prolongé de Crissier-Bré vers la gare de Bussigny en offrant une correspondance avec le tramway t1 à la Croix-de-Plan. Les études sont en cours et ont permis de montrer que les aménagements de la place centrale de Crissier (Bré) sont compatibles avec le prolongement.



### 3.2 Le réseau tl à la mise en service du BHNS

La ligne 9 sera supprimée et remplacée par le BHNS. Les autres lignes circulant sur la route de Cossonay (route de Prilly sur Crissier) seront maintenues et profiteront des aménagements prévus pour le BHNS puisqu'elles utiliseront les voies réservées et la priorité aux carrefours. Les fréquences pourront être adaptées pour répondre à l'augmentation de la fréquentation liée à l'arrivée du BHNS et des nouveaux quartiers. Il s'agit des lignes suivantes :

- Ligne 18 : Lausanne - Prilly, Galicien - Renens, Baumettes - Crissier-Bré - Crissier, Timonet.
- Ligne 32 : Villars-Ste-Croix - Crissier, Timonet - Crissier-Bré - Renens-Gare - Prilly, Galicien.
- Ligne 38 : Renens-Gare - Prilly-Eglise.
- Ligne 54 : Renens-Gare - Crissier Centre - Cheseaux - Cugy.

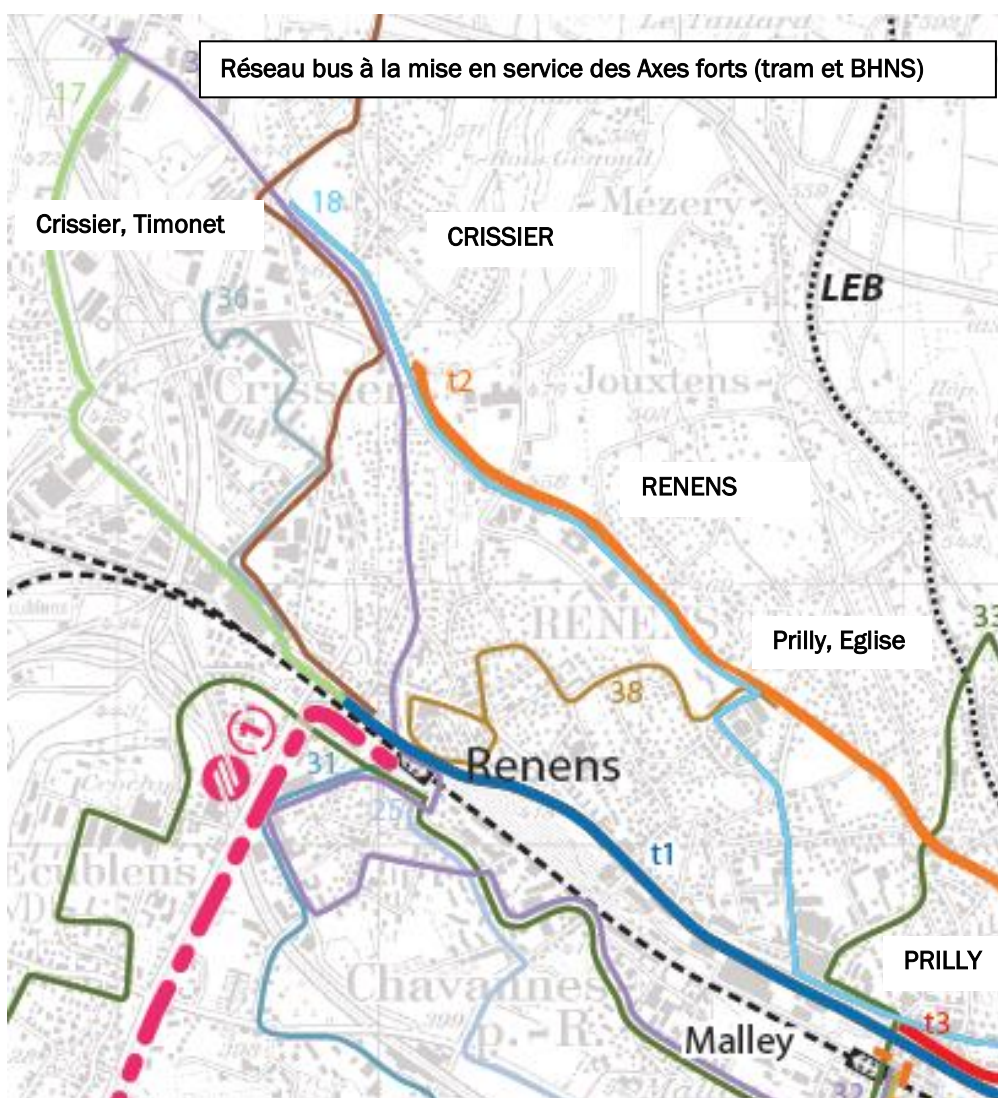


Figure 2 : Réseau de transports publics à l'horizon de mise en service des Axes Forts

### 3.3 Les véhicules du BHNS

Longs de 25 mètres, d'une capacité de 150 places, avec un plancher bas, les trolleybus à double articulation qui circuleront sur la ligne de BHNS offrent plus de confort et un accès facilité. Ces véhicules circulent déjà dans les villes de Genève, Berne, Lucerne, Zurich et sont fabriqués par la carrosserie Hess à Soleure.



Figure 3 : Image du véhicule du BHNS

### 3.4 Le BHNS route de Cossonay

La ligne de bus à haut niveau de service, traversant l'Ouest lausannois, reliera Crissier au centre de Lausanne et à l'Est de l'agglomération lausannoise. Cette ligne, généralement en site propre, empruntera la route cantonale 251 dite «route de Cossonay» (route de Prilly sur Crissier) dont les abords sont voués à une urbanisation. Conjugués avec une desserte en transports publics très performante, plusieurs nouveaux quartiers pourront ainsi voir le jour dans ses abords.

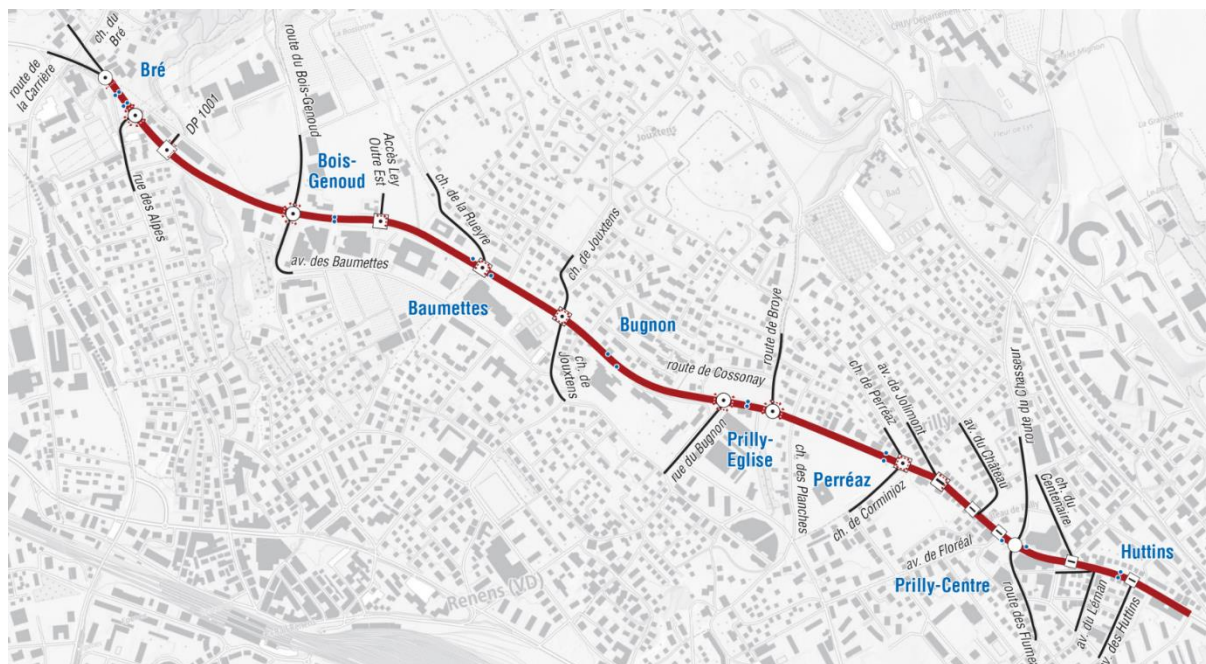


Figure 4 : Périmètre du projet

La qualité de vie des riverains se trouvera aussi améliorée grâce aux différents aménagements prévus : plantation d'arbres le long de la rue, création de bandes engazonnées, aménagement de trottoirs confortables et de pistes cyclables continues et renaturation du cordon de la Mère.

L'essentiel de l'axe, soit entre les arrêts «Bré» et «Perréaz» est principalement en site propre. Sur ce secteur, une requalification urbaine importante, est prévue en même temps que les travaux du projet des axes forts.

Sur le tronçon «Perréaz - Huttins», le projet prévoit de réaménager des voies réservées aux bus aux approches des carrefours uniquement, la mise en place de deux voies de circulation réservées au bus n'étant pas réalisable sans prendre une très importante emprise sur le domaine privé (terrain privé ou route). Un système d'accord de priorité (feux routiers) pour les transports publics sera mis en place afin de permettre la fluidité du passage des bus.

Par ailleurs ce tronçon sera entièrement électrifié et verra circuler des trolleybus à double articulation permettant de diminuer la pollution atmosphérique et d'augmenter la capacité sur l'axe. **La ligne 18 continuera également à circuler sur son axe et sera renforcée en termes de fréquences.**

Le projet d'ouvrage a permis de définir précisément les emprises du projet, la position des trottoirs, des pistes et bandes cyclables, des couloirs bus et des présélections aux carrefours.

L'étude des services à déplacer, de la nature des sols, des profils et du nivellement principal ont permis de définir les travaux exacts à réaliser et le lancement de l'appel d'offres en mars 2019.

### 3.5 Concept paysager

Le concept d'aménagement tente d'articuler deux échelles spatiales complémentaires. L'échelle locale (communale) et l'échelle territoriale (intercommunale). Les propositions d'aménagements découlent du travail d'analyse paysagère et urbanistique effectué sur la base d'un relevé précis *in situ* que nous avons brièvement résumé dans le chapitre précédent.

Le concept proposé tire parti d'une part, des particularités locales, tant paysagères qu'urbanistiques, et d'autre part, de la cohérence territoriale à plus grande échelle en tenant compte des développements à venir.

Des aménagements spécifiques ont été conçus pour chaque arrêt selon leurs particularités locales. Une architecture de ligne unitaire est proposée pour l'ensemble de l'axe, lui procurant une forte identité reconnaissable à l'échelle intercommunale.



Bien que l'aménagement des différents arrêts soit spécifique, ils ont été pensés comme un ensemble cohérent, qui ponctue et accompagne les développements urbains en cours et à venir.

Le schéma conceptuel ci-dessous résume les principes d'aménagement retenus :

- renforcer/créer les connections piétonnes entre les arrêts du BHNS et les quartiers environnants (existants et futurs);
- aménager une interface multimodale qui articule le bourg de Crissier, les futurs développements et le bâtiment communal;
- renforcer le caractère naturel du vallon de la Mèbre par la plantation d'essences indigènes et des aménagements paysagers;
- améliorer les connexions piétonnes avec le vallon de la Mèbre et son futur parc;
- valoriser la situation en balcon et les dégagements visuels sur le grand paysage et aménagement de promenades plantées (Baumettes et Bugnon);
- requalifier la route de Cossonay au centre de Prilly sous la forme d'une rue à caractère urbain.



Figure 5 : Concept paysager

### 3.6 Trafic individuel motorisé

Les plans de charges du trafic journalier moyen aux horizons 2020 et 2030 ont été estimés sur la base du développement urbanistique et des mesures d'infrastructure planifiées. Les charges de trafic aux heures de pointe du matin et du soir ont été ensuite estimées pour l'état de trafic journalier moyen déterminant. Il est à noter que les hypothèses ont été calées sur les données mesurées en 2015, sur le microrecensement 2010 et, de manière itérative, en comparant le résultat obtenu avec le plan de charges du PALM à l'horizon 2030.

À l'horizon 2020, le trafic journalier moyen sur route de Cossonay (route de Prilly sur Crissier) augmentera d'environ +5 à 10 % par rapport à l'état 2015. Une augmentation notable est à attendre sur la route du Bois-Genoud (+70 %) en raison du développement du PQ Ley-Outre Ouest et partiellement d'autres secteurs du PDL Ley-Outre ; toutefois, la valeur absolue de trafic sur cet axe restera relativement basse (5'400 véh/j). Le trafic sur les axes secondaires reste stable.

La réalisation du BHNS permet de limiter l'augmentation de trafic engendrée par les projets de développement urbanistique.

À l'horizon 2030 le fort développement urbanistique engendrera une hausse de la demande de mobilité encore plus importante et qui ne sera qu'en partie compensée par l'amélioration de l'offre en transports publics (prolongement du BHNS t2, augmentation de la fréquence de la ligne 18, tram t1, programme CFF Léman 2030, etc.). Le volume du trafic sur le réseau routier principal est donc destiné à augmenter par rapport à l'état actuel. L'augmentation est plus forte à l'ouest (+15 %) qu'à l'est (+5 à 10 %) en raison de la localisation des quartiers en développement et du fait que le trafic automobile est majoritairement orienté vers la jonction autoroutière de Crissier. Les déplacements vers le centre d'agglomération sont plus facilement reportés sur les transports publics.

Selon ces estimations, le volume du trafic est plus important en 2030 qu'en 2020. Le projet a donc été dimensionné sur la base des charges de trafic aux heures de pointe du matin et du soir à long terme (état 2030).

### 3.7 Aménagements pour les piétons

Les traversées piétonnes sont disposées au niveau des arrêts ainsi qu'aux endroits stratégiques. De manière générale, si elles ne sont pas régulées, elles sont sécurisées par des îlots (refuges). Au droit des arrêts et lorsque le BHNS est en site propre, elles ne sont pas marquées ni régulées sur le site propre du BHNS, rendant ainsi ce dernier prioritaire sur le piéton.

Les principes proposés pour les traversées piétonnes du site propre bus (à proximité d'un carrefour giratoire percé et en tronçon) sont identiques à ceux du projet de tramway. La traversée de la route hors site propre est marquée au sol avec un passage pour piétons. Le système est complété par l'aménagement de baïonnettes ayant pour but d'indiquer à l'usager le changement de priorité entre la traversée de la route et celle du site propre BHNS et le marquage d'un pictogramme "BUS" sur le site propre.

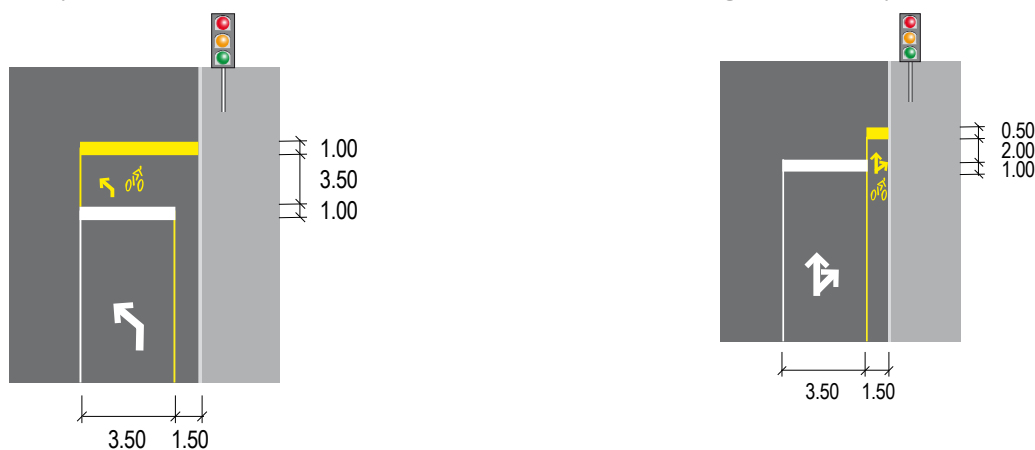
Les aménagements pour les piétons ont été intégrés dans la conception et l'optimisation du projet.

Les cheminements piétonniers longent le tracé de part et d'autre et présentent une largeur minimum de 2.0 m, très ponctuellement réduite au droit d'obstacles (mât de lignes de contact, mâts de feu, contraintes locales, etc.).

Au droit des accès privés, le trottoir sera abaissé à une hauteur de bordure franchissable. Les seules exceptions sont les entrées aux stations-service, à l'administration communale de Crissier et à la contre-allée du quartier de Corminjoz où le niveau du trottoir est quasiment descendu au niveau de la chaussée afin de simplifier la sortie des véhicules du flux principal.

### 3.8 Aménagements vélos

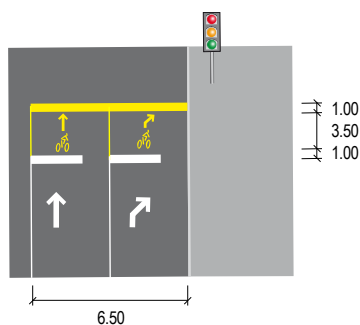
Les aménagements pour les vélos sur la route de Cossonay (route de Prilly sur Crissier) sont de deux types: bandes cyclables au niveau de la chaussée ou piste cyclable au niveau du trottoir de 1.5 m de largeur. La sécurité des cycles au niveau des carrefours à feux peut être assurée grâce à trois types d'aménagement :



1) Un sas vélos devant les voitures (4.5 m entre l'axe de la ligne d'arrêt tl et celle des vélos)

2) Une bande cyclable avancée (minimum 2 m)

Ces types d'aménagements peuvent être complétés, dans le cas de capacité résiduelle, par des feux vélos donnant un temps d'avance par rapport aux voitures.



3) Si le gabarit est insuffisant, la création de sas vélo est possible; cet aménagement est par exemple présent au carrefour de Jouxkens.

Les aménagements pour les vélos intégrés dans le projet permettent d'atteindre le niveau de qualité et de sécurité pour les cyclistes du réseau cyclable structurant d'agglomération, comme planifié dans le PALM pour la route de Cossonay. Par ailleurs, tous les mouvements tournants seront équipés d'aménagements dédiés aux vélos.

Les seuls secteurs pour lesquels des aménagements cyclables n'ont pas été intégrés par manque de place sont les suivants :

- direction Crissier : de l'arrêt Huttins au carrefour du Centenaire (~120 m);
- direction Crissier : du carrefour de l'avenue Jolimont au carrefour de Corminjoz/Perréaz (~100 m);
- direction Lausanne : de Prilly-Centre à Huttins (~230 m).

### **3.9 Éclairage public**

Les mâts existants ont été installés dans les années 1970 sur la route de Cossonay (route de Prilly sur Crissier) et les derniers changements de luminaires datent de 15 à 20 ans selon les données disponibles.

Dans le cadre du projet, une évaluation générale concernant l'éclairage a été réalisée par le mandataire. Les résultats de cette étude montrent qu'un renouvellement de l'éclairage public existant devra être fait en raison du nouveau gabarit routier et des aménagements prévus. Dans la plupart des cas, une mutualisation avec les mâts de la ligne aérienne de contact est prévue, ceci afin d'améliorer leur intégration urbaine et d'économiser des coûts. Dans ce cadre, les communes participent aux coûts de ces mâts (fondation et mâts).

### **3.10 Gestion des eaux de chaussée**

La législation impose un traitement des eaux de chaussée pour la route de Cossonay (route de Prilly sur Crissier) en raison du trafic actuel et projeté. Les eaux de chaussée sont récoltées de manière indépendante, traitées dans les chambres de chaussée et amenées à des ouvrages de rétention avant rejet dans le milieu naturel.

Un réseau propre est mis en place sur l'entier de l'axe. Le traitement des micropolluants est ainsi assuré pour les eaux de la chaussée.

Deux ouvrages de rétention sont planifiés, l'un avant rejet à la Mèbre, pour les eaux de Crissier et Renens, un autre avant rejet à la Broye, pour les eaux de Renens et Prilly.

## **4. Aspects fonciers**

Le projet de BHNS et ses aménagements nécessitent un élargissement de la chaussée. A ce titre, les terrains nécessaires doivent être acquis par les collectivités publiques, soit en pleine propriété soit par constitution de servitudes de passage publique. L'acquisition des droits (propriété ou servitude) se fait par accord avec le ou la propriétaire soit, en cas de refus, par la voie de l'expropriation.

La commission immobilière des Axes forts de transports publics urbains a été sollicitée par les Municipalités de Prilly, Renens et Crissier pour mener à bien les procédures nécessitant l'acquisition d'emprise, la mise en place de servitude et la signature de convention à l'amiable. Un représentant des communes accompagnait la commission. Le travail a été initié en amont de la mise à l'enquête pour arriver à un accord entre les riverains et les communes expropriantes.

Vingt-sept parcelles privées sont soumises à convention le long de la route de Cossonay (route de Prilly sur Crissier) : 8 sur la commune de Crissier, 12 sur la commune de Renens et 7 sur la commune de Prilly. A ce jour, 21 conventions ont été signées et ratifiées par les municipalités (Crissier : 7, Renens : 7, Prilly : 7). Les conventions non signées concernent des oppositions formulées ou des modalités d'accord non encore finalisées mais n'ayant pas générées d'oppositions.

Sur la commune de Prilly, toutes les emprises sont acquises par le projet. Sur la commune de Renens, notamment au droit du secteur des Baumettes, et dans le but de maintenir les droits à bâtir, les tronçons sur chaussée ont été acquis et les tronçons sur trottoirs proposés en servitude. Sur Crissier, le principe est l'acquisition ou la compensation des parcelles.

Tous les riverains impactés par le projet ont été personnellement rencontrés par la commission immobilière dès l'automne 2016 et lors d'une présentation générale du projet le 30 septembre 2016. Les contacts se sont poursuivis par la suite pour la conclusion des conventions.

Une séance publique d'information et l'exposition du projet avec la venue d'un trolleybus à double articulation a eu lieu à Prilly le 11 septembre 2017, avant la mise à l'enquête.

## 5. Procédure

Le projet de requalification de la Route Cantonale RC251 (route de Cossonay à Renens et Prilly / route de Prilly à Crissier) et l'électrification de la ligne aérienne de contact a fait l'objet d'une unique procédure selon la Loi sur les routes du canton de Vaud du 10 décembre 1991 (art. 13 LRou, RSV 725.01) comprenant :

- 1) les objets liés au réaménagement de la voirie;
- 2) la ligne aérienne de contact;
- 3) la sous-station électrique.

L'examen préalable des services cantonaux a eu lieu au terme de l'avant-projet le 4 août 2015 et a été suivi par un examen complémentaire au terme du projet de l'ouvrage le 26 juillet 2017 avec un préavis positif sous réserve de quelques modifications à apporter avant l'enquête et l'autorisation de construire.

Le volet foncier du projet (les cessions, expropriations, emprises et servitudes des parcelles concernées) a suivi la même procédure que le projet routier.

Le 30 septembre 2016 une séance de concertation avec l'ensemble des propriétaires riverains des 3 Communes a été organisée.

La commission d'urbanisme de Crissier s'est réunie le 13 février 2017 pour approuver le projet à mettre à l'enquête publique.

La commission d'urbanisme et travaux de Renens s'est réunie le 23 janvier et le 9 février 2017 pour approuver le projet à mettre à l'enquête publique.

La commission d'urbanisme de Prilly s'est réunie le 18 janvier 2017 pour approuver le projet à mettre à l'enquête publique.

D'autre part, les associations ATE et ProVelo ont été associées le 28 février 2017.

Une séance intercommunale d'information publique a été organisée à Prilly à l'attention des habitants des 3 Communes le 11 septembre 2017.

## 6. Enquête publique

Selon les dispositions de l'art. 13 al. 3 LRou le projet de requalification de la RC 251 et les transferts de terrain ont été mis à l'enquête publique du **13 septembre au 12 octobre 2017** auprès des trois communes concernées : Crissier, Renens et Prilly.

A l'issue des deux enquêtes publiques simultanées (projet routier et transfert de terrain), seize oppositions et cinq observations/remarques ont été enregistrées sur les trois communes :

- à Crissier, 9 oppositions et une remarque;
- à Renens, 6 oppositions et 2 remarques;
- à Prilly, 1 opposition;
- sur l'ensemble du tracé, 2 remarques ont été formulées.

Des séances de conciliation ont été proposées à tous les opposants. Les opposants ont été rencontrés par la Direction de Projet (un représentant des tl et/ou du SDOL), la commission immobilière, un représentant technique communal de l'une des trois communes et/ou un représentant de l'une des trois Municipalités sur le territoire concerné.

### 6.1 **Oppositions retirées**

Suite à la démarche de conciliation, 5 oppositions ont été retirées : 3 à Crissier, 1 à Renens et 1 à Prilly.

### 6.2 **Résumé des oppositions non retirées et propositions de réponses**

Les onze oppositions maintenues sont résumées ci-après, avec les propositions de réponses déjà formulées et échangées avec les opposants durant les diverses rencontres.

L'intégralité des oppositions sont disponibles auprès des services de l'urbanisme des communes.

### Crissier

#### **Oppositions 2, 3, 4, 5 de Mmes Margrit Senn, Yvette Schorderet et MM. Etienne Dufour, Martin Senn**

##### Résumé de l'opposition

Les quatre oppositions ont des formulations très proches, trois d'entre-elles sont des tracts similaires. L'essence de cette famille d'opposition est le rejet du BHNS dans le tracé proposé pour des raisons de nuisances (sonores, trafic, ...) dans le centre de Crissier. Les projets d'urbanisation en cours ne seraient pas directement desservis par le BHNS. Enfin les coûts sont qualifiés de disproportionnés.

Une séance a été organisée le 4 juillet 2018 dans les locaux de l'administration communale de Crissier avec Mme Schorderet et M. Dufour, opposants, M. Rezso, Syndic, M. Liaudet, Commune de Crissier, M. Fréchet, Direction de projet - tl, Maître Thévenaz, avocat de la Direction de projet. Mme et M. Senn sont non excusés et non représentés.

#### Proposition de réponse

##### *Point 1 :*

Le concept urbanistique du réaménagement de la place centrale de Crissier prévoit de créer au droit de l'administration communale une centralité urbaine réduisant l'aspect actuel très routier par la mise en place de deux giratoires aux intersections avec la rue des Alpes à l'Ouest et la rue du centre à l'Est. Les giratoires ont pour fonction de distribuer le trafic routier sur les différents axes de la commune. La fonctionnalité de ces aménagements a été vérifiée par des études de circulation dans le périmètre du projet. Deux horizons ont été analysés, le premier à la mise en service des aménagements et le second à 2030 avec la densification complète de l'agglomération. Dans les deux cas, les flux routiers s'écoulent sans générer de blocage sur l'axe ni dans le centre historique de Crissier. L'itinéraire par la route cantonale et le carrefour En Praz restera plus attractif que la traversée par la rue du centre.

##### *Point 2 :*

Devant l'administration communale, la voirie a un caractère très routier avec 3 à 4 voies de circulation (environ 20 mètres de largeur) sans aucune traversée piétonne à niveau. L'unique traversée est réalisable par le pont de la Carrière.

L'aménagement prévu par le projet définit des quais centraux pour les lignes de bus (18-32-BHNS). Deux passages piétons situés aux extrémités des quais permettent d'accéder aux quais et aussi de créer des liaisons entre les deux rives de la voirie, notamment entre le secteur de café du Soleil et l'administration communale.

Le réaménagement de cette centralité de Crissier modèrera les vitesses des automobiles et sécurise les modes doux (piétons et vélos) en priorisant les bus et en assurant la capacité routière.

##### *Point 3 :*

Le réaménagement routier et la création d'un pôle de correspondance bus-BHNS va renforcer le caractère de centralité de cet espace par l'augmentation du nombre de piétons utilisant cet espace.

##### *Point 4 :*

Le projet de BHNS prévoit une augmentation de l'offre en transports publics par la création de cette nouvelle ligne BHNS reliant Crissier, Bré à Prilly, Lausanne-St François et Pully-Lutry. Les lignes existantes seront maintenues voire renforcées par des augmentations de fréquences à venir. Il s'agit des lignes 18 (Crissier, Timonet - Prilly, Galicien - centre de Lausanne), 32 (Mex/Villars-Ste-Croix - Crissier - Renens - Prilly, Galicien) et 54 (Renens-Gare - Cheseaux).

##### *Point 5 :*

Le montant du projet est évalué à CHF 5.7 mio TTC pour la commune de Crissier (déductions faites des subventions fédérales et cantonales). Cet investissement est indispensable pour proposer une alternative crédible à la circulation automobile aux nouveaux habitants de la commune.

Ce coût comprend les aménagements et infrastructures pour les bus (arrêts), la mobilité douce, l'éclairage public, mais également le traitement et l'assainissement des polluants (micropolluants, revêtement phono absorbant) pour respecter les lois en vigueur.

##### *Point 6 :*

Le quartier Uttins sera connecté à l'actuel arrêt Timonet.

Le quartier Lentillières aura un arrêt BHNS mais dans un premier temps la ligne 36 (Renens-Gare - Cloalet) sera déviée par le nouveau quartier dès l'arrivée des premiers occupants.

Le quartier Chisaz sera connecté au hub de la place centrale par une liaison piétonne de qualité.

##### *Points 7-8-9-10 :*

L'arrivée du BHNS à Crissier n'est que la première étape du développement du BHNS dans l'Ouest lausannois. La ligne de BHNS, terminant à la place centrale de Crissier dans un premier temps, sera prolongée à Bussigny dans un second temps après le réaménagement de la jonction autoroutière de Crissier. Ce prolongement, en cours d'étude, permettra une connexion directe entre Crissier et Bussigny. Un nouvel arrêt sera créé au droit du nouveau quartier des Lentillières.

D'autre part, un itinéraire en boucle péjore une partie de la clientèle de la ligne de bus puisque celui-ci doit effectuer son temps de battement (remise à l'horaire). Les voyageurs montant ou descendant après le terminus doivent donc attendre le départ du bus pour rejoindre leur destination, engendrant des temps de parcours plus importants.

Il faut enfin mentionner que la traversée du centre historique de Crissier n'est pas adaptée à la circulation des bus à double articulation tels que prévus sur la ligne de BHNS. Les bus ont déjà aujourd'hui des difficultés pour croiser dans la rue du Centre. Par contre, si la rue du Centre devait être mise à sens unique, il conviendrait de dévier une partie du trafic automobile riverain par le carrefour En Praz.

### **Opposition 6 de Mmes et MM. Yvette et Philippe, Lucie et Vincent Gonet**

#### Résumé de l'opposition

La famille Gonet s'oppose sur plusieurs aspects du projet de requalification. Le premier point concerne l'augmentation de trafic au droit de leur parcelle avec des nuisances pour leur bâtiment. Le second est lié à la sécurisation du passage piéton actuel situé sur la branche Sud du giratoire de la Carrière, qui pose des problèmes de sécurités pour les enfants.

Une première séance avec les opposants Yvette, Lucie, Philippe et Vincent Gonet s'est tenue le 6 mars 2018 dans les locaux de l'administration communale de Crissier avec M. Jacques Liaudet, Commune de Crissier et M. Samuel Fréchet, Direction de projet - tl.

#### Proposition de réponse

L'augmentation du trafic sur la première partie de la rue du Centre (entre le giratoire rue du Centre/chemin du Bré et le nouveau giratoire Ouest prévu dans le projet) n'est pas due à une augmentation du trafic de transit (le trafic sur le tronçon de la rue du Centre au nord du giratoire du Bré devrait baisser) mais uniquement à une réorientation du flux de Crissier vers Lausanne. Ce mouvement qui, avant le projet, passait uniquement par le pont de la Carrière est possible par le nouveau giratoire, indispensable pour le rebroussement du BHNS à son terminus.

Le trafic prévisible sur ce tronçon routier est le suivant :

- état actuel : 4'500 véh/j;
- horizon 2020 sans projet de réaménagement : 4'600 véh/j (+2 % par rapport à l'état actuel);
- horizon 2020 avec projet de réaménagement : 6'000 véh/j (+33 % par rapport à l'état actuel);
- horizon 2030 avec projet de réaménagement : 6'500 véh/j (+44 % par rapport à l'état actuel).

Alors que l'augmentation relative du trafic est importante, la valeur absolue du trafic reste relativement faible et ne va pas préjudicier la sécurité des piétons et des écoliers au niveau du passage pour piétons. Par ailleurs, l'aménagement du nouveau giratoire et la proximité avec celui de Bré, jouent un rôle de modération de la vitesse de circulation sur ce tronçon routier si court.

Les études ont montré que report de trafic engendrera une augmentation des nuisances d'environ 0.5 dB(A). Cette augmentation n'est pas perceptible à l'oreille humaine (<1 dB(A)) et ne devrait pas altérer la qualité de vie des habitants. Les valeurs limites d'immission ne sont pas dépassées pour ce bâtiment et aucune mesure de protection acoustique supplémentaire n'a donc été proposée.

Pour information, une étude de réaménagement de la place Girardet et de modération du trafic dans le centre de Crissier visant, entre autres, à réduire le trafic de transit par le bourg est en cours. Les effets bénéfiques en termes de report de trafic depuis le centre de Crissier sur le réseau routier cantonal n'ont pas été intégrés dans les diagrammes d'écoulement du trafic du projet du BHNS.

Aucune suppression des bretelles reliant la RC251 et le pont de la Carrière n'a été intégrée dans le cadre du projet de la requalification de la RC251. Elles figurent au plan d'enquête et ne sont pas prévues d'être démolies.

### **Opposition 8 de Berogil SA**

#### Résumé de l'opposition

L'opposition de la société Berogil porte sur deux aspects. Le premier aspect concerne le montant de l'indemnisation de l'emprise prise par le projet sur leur parcelle. Le montant offert par le projet est largement contesté à l'aide d'une contre-expertise. Pour les 804 m<sup>2</sup> de terrain nécessaire au projet, il est proposé une servitude ; la Commission immobilière BHNS-PP5 propose un montant de CHF 108'540.- (CHF 135.-/m<sup>2</sup>), alors que la société Berogil SA souhaite obtenir CHF 1,4 millions. Le second aspect de l'opposition concerne le nouvel axe de la route qui s'approche des bâtiments situés sur la parcelle, avec des craintes concernant les émissions électriques.

Les représentants de la société Berogil SA ont été rencontrés par la Commission immobilière et la Direction de projet le 22 novembre 2016 pour préparer la convention à l'amiable relative à la servitude de terrain sur leur parcelle.

À la suite de l'opposition, une séance a été organisée le 16 janvier 2018 à la Commune de Crissier avec des représentants de la société Berogil SA (Maître Pache, MM. Mydske et Studer), de la commune (M. Liudet), de la Direction de projet (MM. Fréchet et Herpin) et de la Commission immobilière (M. Pilet).

#### Proposition de réponse

##### *Point 1 :*

Ce point a fait l'objet d'un courrier de la commission immobilière BHNS-PP5 à l'intention de la société Berogil SA dont les principaux éléments sont repris ci-dessous.

Le projet prévoit la diminution de l'emprise de la parcelle 824 de Crissier pour être aménagée selon le permis de construire mis à l'enquête publique du 13 septembre au 12 octobre 2017, en piste cyclable et piétonnière ce qui impliquera jusqu'à dite concurrence la diminution d'une surface de verdure à réaménager d'entente avec la propriétaire.

Il est admis que la circulation de cyclistes et de piétons ne génère qu'un modeste préjudice à la propriété Berogil SA, mais qu'en revanche la circulation automobile sera déportée au droit de l'actuelle piste cyclable. La question posée consiste à chiffrer quel est le préjudice causé par ce déplacement de la circulation automobile en direction du bâti.

Usuellement il est admis que la valeur d'une surface conservée dans le cadre d'une expropriation, mais grevée dans l'espace non bâti d'une servitude de passage publique pour tous véhicules en faveur de la Commune de Crissier telle que proposée fait subir une dépréciation de l'ordre de 20 % à 30 % de la valeur du terrain. La Commission confirme qu'il a été proposé une valeur d'indemnité motivée basée sur un prix de terrain de CHF 450.- / m<sup>2</sup>. Ce qui représente une valeur d'indemnité comprise entre CHF 90.- à 135.- / m<sup>2</sup>.

La Commission immobilière relève que l'approche qui précède est identique à tout ce qui été soumis et conclus pour les autres propriétés touchées par le projet BHNS-PP5.

##### *Point 2 :*

Le tracé de la nouvelle route de Cossonay (route de Prilly à Crissier) vise à optimiser les trajectoires de la circulation des bus pour leur assurer les objectifs de vitesse commerciale recherchés par le projet du BHNS (bus à haut niveau de service). Ainsi, le tracé en section courante sur la commune de Crissier a été défini en prenant en compte les contraintes des carrefours du Bois-Genoud à l'Est et de la rue des Alpes à l'Ouest. D'autre part, les éléments constructifs existants au Sud de la route cantonale ont également été intégrés, comme la station-service Tamoil ou encore la sous-station électrique des services industriels.

D'autre part, la topographie de ce secteur est plus favorable à un élargissement de la route sur la partie Nord puisqu'un important talus surplombe la station électrique des SI et la Mèbre. En effet, un autre positionnement de la route aurait nécessité la réalisation d'un important mur de soutènement engendrant un surcoût au projet.

La chaussée se rapproche d'environ 5 m du bâtiment. Un revêtement phono-absorbant sera déposé sur la route avec pour objectif de réduire les nuisances sonores émises par les véhicules.

Enfin concernant la sensibilité aux champs électriques, il est à relever que pour les lignes de trolleybus avec une ligne de contact transportant du courant continu, l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non-ionisant (ORNI, RS 814.710) ne connaît pas de limitation préventive des émissions, et les valeurs limites d'émissions ne sont jamais atteintes par de telles installations. D'autres considérations sur ce point ne sont donc pas nécessaires.

Concernant la sous-station électrique, le rapport d'impact mentionne au chapitre 5.4 Rayonnement non ionisant (pp. 54-56) qu'elle respecte les limites définies par l'ORNI et ne nécessite pas de mesures supplémentaires pour contenir le champ magnétique.

## Renens

### **Opposition 1, Naef Immobilier (Résidence Bellevue)**

#### Résumé de l'opposition

L'opposition de la régie Naef relève :

- 1) l'absence de protections visuelles et sonores le long de la route de Cossonay,
- 2) l'absence d'indemnisation pour empiètement provisoire,
- 3) l'absence d'indemnisation des locataires,
- 4) l'absence d'indemnisation des propriétaires.

Les représentants de la régie Naef ont été rencontrés par la Commission immobilière et la Direction de projet les 30 novembre 2016 et 12 juillet 2017 afin de préparer la convention à l'amiable relative à la modification de la servitude existante sur la parcelle.

A la suite de l'opposition, plusieurs séances ont pu avoir lieu sur place (5 octobre 2017, 26 juin 2018) avec des représentants de la régie Naef, des propriétaires opposants, de représentants de la commune de Renens, du Syndic de Renens, de représentants de la commission immobilière et de la Direction de projet.

#### Proposition de réponse

##### *Point 1 :*

En premier lieu, il est à mentionner que seuls les deux bâtiments les plus proches de la route de Cossonay sont partiellement impactés par le projet (parcelles N°s 2726 et 2727).

Pour cet objet, la commune de Renens propose la plantation d'une haie végétalisée d'une hauteur de 1.80 m. au droit du mur à créer entre le domaine public et la parcelle de base N° 2725, tout au long de la zone d'attente de la station BHNS afin de masquer la vue du public sur les logements situés à proximité. Le choix de l'essence de la haie sera défini d'entente entre la propriétaire et l'expropriant. L'entretien de la haie sera assumé par l'expropriant.

Par ailleurs, l'étude d'impact montre qu'il n'y aura pas d'augmentation du niveau de bruit sur ce tronçon à la mise en service du BHNS. La mise en œuvre du BHNS est plutôt une mesure d'assainissement du bruit qui permet d'apaiser les vitesses de circulation et surtout de limiter l'augmentation du trafic à l'horizon 2030.

##### *Point 2 :*

Il n'est pas d'usage d'indemniser l'utilisation pour l'emprise provisoire. Il n'est donc pas possible d'entrer en matière sur cette proposition.

##### *Point 3 :*

Il n'est pas d'usage de procéder à des indemnisations pour des travaux d'intérêt public. Au cas de litige avéré avec des locataires porté devant un tribunal, ce sera à l'expropriante, la commune de Renens, d'assumer la négociation.

##### *Point 4 :*

Si la nuisance est subie par le copropriétaire, la pratique des Axes Forts est de ne pas indemniser.

### **Opposition 2, Mme Myriam Desboeufs et M. Manuel Gonzalez**

#### Résumé de l'opposition

L'opposition de Mme Desboeufs et M. Gonzalez regrette :

- 1) l'absence de protections visuelles et sonores le long de la route de Cossonay ainsi que l'augmentation de la pollution sonore et de gaz en lien avec le déplacement de l'arrêt de bus devant leur immeuble,
- 2) le risque de perte de valeur du logement.

Plusieurs séances ont pu avoir lieu sur place (5 octobre 2017, 26 juin 2018) avec des représentants de la régie Naef, des propriétaires opposants, de représentants de la commune de Renens, du Syndic de Renens, de représentants de la commission immobilière et de la Direction de projet.

#### Proposition de réponse

##### *Point 1 :*

Comme pour la régie Naef la commune de Renens propose la plantation d'une haie végétalisée d'une hauteur de 1.80 m. au droit du mur à créer entre le domaine public et la parcelle de base 2725, tout au long de la zone d'attente de la station BHNS afin de masquer la vue du public sur les logements situés à proximité. Le choix de l'essence de la haie sera défini d'entente entre la propriétaire et l'expropriant. L'entretien de la haie sera assumé par l'expropriant.



L'étude d'impact sur l'environnement montre qu'il n'y aura pas d'augmentation du niveau de bruit sur ce tronçon à la mise en service du BHNS. La mise en œuvre du BHNS est plutôt une mesure d'assainissement du bruit qui permet d'apaiser les vitesses de circulation et surtout de limiter l'augmentation du trafic à l'horizon 2030.

*Point 2 :*

Le projet n'a aucune emprise foncière sur la parcelle N° 2725. Il s'agit uniquement de la modification de l'assiette de la servitude existante.

Ce type de projet de requalification urbaine et de mise en place de transports publics performants (bus à haut niveau de service) valorise au contraire les parcelles et propriétés situées le long de l'axe. Ce sera le cas également pour ce projet.

Le projet améliore la desserte en transports publics par la mise en place d'une liaison directe depuis l'arrêt Bugnon vers le centre de Prilly et le centre de Lausanne (St François).

Aussi la route, et les automobiles, ne se rapprochent pas du bâtiment, c'est l'implantation de l'abris-bus qui provoque la légère sur-largeur, sur le domaine public.

### **Opposition 3, Mme et M. Corinne et Francis Mees-Bolle**

#### Résumé de l'opposition

L'opposition de Mme et M. Mees-Bolle regrette :

- 1) l'absence de protections visuelles le long de la route de Cossonay,
- 2) l'absence de protection anti-bruit,
- 3) l'expropriation.

Plusieurs séances ont pu avoir lieu sur place (5 octobre 2017, 26 juin 2018) avec des représentants de la régie Naef, des propriétaires opposants, de représentants de la commune de Renens, du Syndic de Renens, de représentants de la commission immobilière et de la Direction de projet.

#### Proposition de réponse

*Point 1 :*

Comme pour la régie Naef la commune de Renens propose la plantation d'une haie végétalisée d'une hauteur de 1.80 m. au droit du mur à créer entre le domaine public et la parcelle de base 2725, tout au long de la zone d'attente de la station BHNS afin de masquer la vue du public sur les logements situés à proximité. Le choix de l'essence de la haie sera défini d'entente entre la propriétaire et l'expropriant. L'entretien de la haie sera assumé par l'expropriant.

*Point 2 :*

L'étude d'impact montre qu'il n'y aura pas d'augmentation du niveau de bruit sur ce tronçon à la mise en service du BHNS. La mise en œuvre du BHNS est plutôt une mesure d'assainissement du bruit qui permet d'apaiser les vitesses de circulation et surtout de limiter l'augmentation du trafic à l'horizon 2030.

*Point 3 :*

Le projet n'a aucune emprise sur la parcelle N° 2725. Il s'agit uniquement de la modification de l'assiette de la servitude existante.

### **Opposition 4, les copropriétaires de la PPE de Bellevue 8**

#### Résumé de l'opposition

Les copropriétaires de la PPE Bellevue 8 ne s'opposent pas au développement du BHNS. Leur opposition porte sur :

- 1) la crainte de l'augmentation des nuisances sonores dans le quartier, en demandant la réalisation d'un mur le long de la route de Cossonay,
- 2) la crainte de conflit d'usage au niveau de l'aménagement cyclable vers l'arrêt de bus,
- 3) la disposition des mâts de ligne.

Plusieurs séances ont pu avoir lieu sur place (5 octobre 2017, 26 juin 2018) avec des représentants de la régie Naef, des propriétaires opposants, de représentants de la commune de Renens, du Syndic de Renens, de représentants de la commission immobilière et de la Direction de projet.

### Proposition de réponse

#### *Point 1 :*

L'immeuble Bellevue 8 n'est pas situé directement le long de la route de Cossonay, il ne subira pas les effets du projet puisque la route n'est pas déplacée au droit de la parcelle Bellevue.

D'autre part, les études montrent qu'il n'y a pas d'augmentation des nuisances sonores. La mise en œuvre du BHNS est plutôt une mesure d'assainissement du bruit qui permet d'apaiser les vitesses de circulation et surtout de limiter l'augmentation du trafic à l'horizon 2030.

#### *Point 2 :*

La position de la piste cyclable a été travaillée avec les associations de cyclistes. Elle permet de sécuriser le cycliste qui reste sur le trottoir, sans mettre en danger le piéton. Sans marquage apparent, la situation prévoit que le piéton est prioritaire dans cette zone d'arrêt. Direction Crissier, le vélo circulera à l'arrière de l'abris-bus. Il est à noter que cette situation existe dans l'agglomération ou dans d'autres villes suisses sans être accidentogène.

#### *Point 3 :*

Le nombre de mâts de la ligne aérienne de contact pour le trolleybus est optimisé. Il ne peut être réduit sans péjorer le projet. Le fait que les mâts soient avec des consoles résulte de l'architecture de ligne de l'entier du projet de réaménagement de la route de Cossonay, qui vise à marquer plus fortement les arrêts de bus sur tout le projet par ces éléments verticaux.

### **Opposition 5, Mme et M. Arlette et Augustin Mayor**

#### Résumé de l'opposition

L'opposition de Mme et M. Mayor traite :

- 1) l'absence de protections visuelles et sonores le long de la route de Cossonay,
- 2) du déplacement de l'arrêt de bus devant leur immeuble et des nuisances liées,
- 3) l'expropriation et du risque de perte de valeur du logement.

Plusieurs séances ont pu avoir lieu sur place (5 octobre 2017, 26 juin 2018) avec des représentants de la régie Naef, des propriétaires opposants, de représentants de la commune de Renens, du Syndic de Renens, de représentants de la commission immobilière et de la Direction de projet.

#### Proposition de réponse

#### *Point 1 :*

Comme pour la régie Naef la commune de Renens propose la plantation d'une haie végétalisée d'une hauteur de 1.80 m. au droit du mur à créer entre le domaine public et la parcelle de base 2725, tout au long de la zone d'attente de la station BHNS afin de masquer la vue du public sur les logements situés à proximité. Le choix de l'essence de la haie sera défini d'entente entre la propriétaire et l'expropriant. L'entretien de la haie sera assumé par l'expropriant.

#### *Point 2 :*

L'étude d'impact montre qu'il n'y aura pas d'augmentation du niveau de bruit sur ce tronçon à la mise en service du BHNS. La mise en œuvre du BHNS est plutôt une mesure d'assainissement du bruit qui permet d'apaiser les vitesses de circulation et surtout de limiter l'augmentation du trafic à l'horizon 2030.

#### *Point 3 :*

Le projet n'a aucune emprise foncière sur la parcelle N° 2725. Il s'agit uniquement de la modification de l'assiette de la servitude existante.

Ce type de projet de requalification urbaine et de mise en place de transports publics performants (bus à haut niveau de service) valorise au contraire les parcelles et propriétés situées le long de l'axe. Ce sera le cas également pour ce projet.

Le projet améliore la desserte en transports publics par la mise en place d'une liaison directe depuis l'arrêt Bugnon vers le centre de Prilly et le centre de Lausanne (St François).

Aussi la route, et les automobiles, ne se rapprochent pas du bâtiment, c'est l'implantation de l'abris-bus qui provoque la légère sur-largeur, sur le domaine public.

### 6.3 Résumé des remarques enregistrées et propositions de réponses

#### Plazza Immobilienmanagement AG

##### Résumé

L'étude des pièces mises à l'enquête laisse apparaître sur certains documents une rampe d'accès aux parcelles 819 et 2014 de Crissier qui a été retirée des plans d'enquêtes et qui ne sera donc pas réalisée dans le cadre du projet de requalification de la route de Cossonay. Par ailleurs, une éventuelle utilisation de surfaces provisoires de chantier pourra être conventionnée avant le début des travaux.

##### Proposition de réponse

Les plans seront corrigés pour être conformes, sans ladite rampe. La clarification a été faite directement par la Direction de projet à Plaza Immobilienmanagement.

#### M. Michel Christianat

##### Résumé

M. Michel Christianat pose la question de l'absence de prise en compte du bâtiment ECA 2465 dans le tableau des émissions sonores, à la différence du bâtiment ECA 2466.

##### Proposition de réponse

Cette observation sera prise en compte lors de l'élaboration du projet définitif.

#### Mme et M. Sabah et Abdelaziz Beggah-Alioua

##### Résumé

Mme et M. Abdelaziz Sabah Beggah-Alioua proposent de déplacer le mât 3642 de ligne aérienne de 2 m en direction de Prilly.

##### Proposition de réponse

Cette observation a été prise en compte lors de la finalisation du projet d'ouvrage de la ligne aérienne et intégré dans la convention concernant le positionnement du mât.

#### SIL, Direction des services industriels de Lausanne, Service de l'électricité

##### Résumé

Les SIL attirent l'attention sur la nécessité d'adaptation et de renouvellement des réseaux électriques, ainsi que l'alimentation des arrêts de bus. Une attention particulière devra être portée quant à la ligne à haute tension situé à Crissier.

##### Proposition de réponse

Les SIL seront contactés lors du projet définitif pour assurer la coordination des travaux.

#### Police de l'Ouest lausannois

##### Résumé

L'unité trafic de PolOuest a formulé des remarques relatives à la sécurité des piétons, des cyclistes, des personnes à mobilité réduite, ainsi que des recommandations sur des aspects légaux de marquage (notamment les sas vélo aux carrefours à feux).

##### Proposition de réponse

PolOuest participera lors de l'élaboration du projet définitif.

#### Autres remarques

Trois autres remarques sont arrivées hors des délais de la mise à l'enquête. Elles seront prises en compte lors de la mise en œuvre du projet.

Le 18 octobre 2017, Pro Natura écrit aux trois Municipalités de Prilly, Renens et Crissier pour mentionner la présence d'une plante rare qui avait été identifiée dans le rapport d'impact sur l'environnement mais non repérée sur le terrain. Pro Natura relève la position de cet Asplénium de Pétrarque sur la commune de Renens.

L'AVACAH a écrit le 25 octobre 2017 aux trois municipalités de Prilly, Renens, Crissier pour préciser que les réflexions et remarques avaient été transmises aux concepteurs lors d'une séance ad hoc organisée le 30 août 2016 avec la Direction de projet. L'AVACAH souhaite le respect de la norme VSS 640 075. Ces points sont traités dans le projet et affinés dans le projet d'exécution

Le responsable régional de Migrol SA a écrit le 15 novembre 2017 à la Direction de projet pour demander une amélioration de l'accessibilité à la station-service Migrol à Prilly. M. Pierre-Alain Vauthey a été rencontré le 22 février 2018. Cette demande concerne essentiellement le marquage qui fait l'objet d'une publication spécifique, intégrant la modification demandée sans impact pour le BHNS.

### Conclusions

Le projet de BHNS - réaménagement de la route de Cossonay fait partie d'un projet territorial identifié et des axes forts stratégiques à l'échelle de l'Ouest lausannois et du PALM depuis plus de 10 ans.

Sa mise en œuvre permettra un développement harmonieux du corridor de la route de Cossonay en garantissant une offre de mobilité adaptée.

Cette planification répond aux objectifs de développement durable, par le renforcement très important de l'offre de transports publics et le développement des modes doux avec la stabilisation du trafic individuel motorisé. Le BHNS apporte une solution adaptée aux besoins d'une population croissante.

L'acceptation du projet par les trois Conseils communaux de Crissier, Prilly et Renens, ainsi que par le Canton et les TI permettra de concrétiser les démarches de planification de qualité qui ont eu lieu sur ce territoire urbain. La richesse des discussions entre les partenaires leur a permis d'atteindre un but commun ambitieux en agissant de concert.

Le réaménagement complet de la route de Cossonay et la création d'un axe fort de transport public avec la mise en service d'un BHNS ont beaucoup d'atouts pour un développement coordonné tourné vers l'avenir. L'engagement collectif des partenaires à vouloir requalifier un axe majeur de déplacement et à densifier l'offre de mobilité contribue au développement à venir.

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

#### Le Conseil communal de Prilly

- vu le préavis municipal N° 4-2020,
- ouï le rapport de la commission chargée d'étudier cet objet,
- considérant que ledit objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour,

#### décide

1. d'adopter le projet routier BHNS - réaménagement de la route de Cossonay;
2. d'adopter les transferts de terrains de Prilly, déposés dans le cadre de l'enquête publique du 13 septembre 2017.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 13 janvier 2020.

Au nom de la Municipalité

Le Syndic

La Secrétaire

A. Gillièron

J. Mojonnet

Annexes : plans de situation du projet routier