

## **Préavis N° 7-2020 au Conseil communal**

soumettant

l'adoption du plan d'affectation (PA) «En Broye II» et de la servitude de passage public à pied et pour la mobilité douce

Dates proposées pour les séances de Commission :

**Mardi 26 mai 2020 à 19h00  
Mercredi 27 mai 2020 à 19h00  
Castelmont, salle 3**

Délégué de la Municipalité : Alain Gillièron

Prilly, le 13 mai 2020

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

### **Préambule**

Le présent préavis a pour objet l'adoption du plan d'affectation (PA) «En Broye II» et de la servitude de passage public à pied et pour la mobilité douce.

Ce dossier comprend :

- le plan d'affectation et son règlement (annexe 1);
- le tracé de la servitude (annexe 2).

Dès sa mise en vigueur, les différents documents composant le dossier de PA abrogeront les dispositions qui leur sont contraires.

Il y a lieu de préciser que ce préavis et ses conclusions ne comprennent pas l'acceptation du permis de construire des futures constructions qui seront réalisées sur la base de ce PA et de son règlement.

L'octroi du permis de construire est de compétence municipale. Néanmoins, par souci de transparence, de clarté et d'information, en annexe 3, on trouvera des vues de la maquette du futur projet de construction, documents non-soumis à l'assemblée législative prillérane.

### **Un peu (beaucoup...) d'histoire**

Pour montrer que l'affectation de cette parcelle, ainsi que son environnement, ont déjà fait l'objet de beaucoup de péripéties et procédures, voici un déroulé :

- En décembre 1966, une demande est adressée à la Municipalité pour l'établissement d'un plan de quartier par les propriétaires des terrains sis à l'Ouest de la route de Broye et en amont de la route de Cossonay RC 251. Ce projet soulève des questions de circulation et d'alignement relatives aux prescriptions cantonales. Le dossier concerne également l'aménagement des terrains à proximité, au lieu dit «En Mont-Robert» pour lesquels une demande d'établissement de plan de quartier a été adressée à la Municipalité en 1968. Des discussions entre les communes de Jouxens-Mézery, Prilly et Renens ont lieu au sujet de cette zone qui concerne les 3 communes. Une étude générale de l'aménagement de cette zone a été entreprise par le service cantonal de l'urbanisme. Le Département des travaux publics a communiqué des directives aux promoteurs du projet de plan de quartier «En Broye».  
Une étude de plan de quartier «En Broye» est présentée à la Municipalité en février 1967 à la demande des propriétaires intéressés. Le plan présenté comporte des bâtiments locatifs de 7 étages et une tour de 16 niveaux (!). La Municipalité observe que la hauteur des bâtiments ainsi que la densité constructible sont trop élevées.
- En 1972, le Canton reçoit une demande visant à construire cinq villas familiales. L'office cantonal de l'urbanisme sollicite alors à nouveau la Commune de Prilly pour établir un plan d'aménagement pour cette zone. Cette intention n'aboutit pas.
- En 1983, le Garage de l'Etoile SA soumet à la Municipalité un projet de plan de quartier qui comprend un bâtiment administratif ainsi qu'un do-it yourself important. Le 13 juin 1984, la Commune organise une séance d'information relative au projet de plan d'extension partiel «En Broye» sur les terrains du Garage de l'Etoile SA. Le PEP prévoit un changement d'affectation d'une zone de villas en une zone commerciale et artisanale. Ce projet est soumis à l'enquête publique du 19 novembre au 18 décembre 1986. Le 1<sup>er</sup> alinéa de l'article 7 est complété et le projet est adopté par le Conseil communal le 18 mai 1987.  
Un référendum contre le projet est alors lancé par des habitants voisins. Le 28 juin 1987, une votation relative au plan de quartier «En Broye» a lieu. La population de Prilly refuse le projet. Celui-ci est alors annulé.

- Après le refus du projet lors de la votation de juin 1987, l'étude d'un nouveau projet tenant compte dans la mesure du possible des remarques des opposants est lancée. En novembre 1987, les architectes présentent trois variantes en présence de plusieurs propriétaires. Suite aux remarques de ces derniers, les architectes adaptent leur projet. Un projet est présenté le 30 janvier 1989 au Canton.

Suite aux remarques du Service cantonal de l'aménagement du territoire et d'une étude des circulations intervenue d'un commun accord entre les Communes de Renens et de Prilly, le projet de plan de quartier est modifié. Un rapport d'impact sur l'environnement est élaboré.

Un nouveau projet de plan de quartier «En Broye» comprenant le rapport d'impact phase I (version du 4 juin 1991) est soumis à l'enquête publique du 10 juin au 9 juillet 1991. Adopté par la Municipalité le 27 mai 1991 et par le Conseil communal le 18 novembre 1991, le projet suscite de nombreuses oppositions.

Le 18 décembre 1992, le Conseil d'Etat décide de ne pas approuver le projet de 1991; la procédure relative à l'étude d'impact sur l'environnement n'ayant pas été suivie, elle entraîne la nullité de la procédure d'adoption (Préavis municipal N°8-1993). Selon l'article 58 LATC, c'est le Conseil communal qui adopte le plan et détermine si le projet répond aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement. La décision finale du Conseil communal concernant l'étude d'impact sur l'environnement est soumise à l'enquête publique durant le 1<sup>er</sup> semestre 1993. Le projet de plan de quartier est finalement adopté en 1993 par le Conseil communal et approuvé en 1994 par le Conseil d'Etat.

- En 2003, les propriétaires des terrains situés en zone d'activité ont demandé une modification du plan de quartier approuvé en 1994, consistant à requalifier une zone d'activité en zone dévolue aux logements. Un projet de modification partielle est alors établi en 2007. Le présent préavis en 2020 en est l'aboutissement après 13 ans d'études et de discussions.

## **1. Introduction**

Le secteur «En Broye» a fait l'objet d'un premier plan d'affectation, mis en vigueur le 2 février 1994 par le Conseil d'Etat. Il se caractérisait par la construction de logements dans la partie Nord du site et la création d'une zone commerciale et d'activités (artisanat et industrie légère) en bordure de la route de Cossonay (RC 251a).

Aujourd'hui, seul l'espace dévolu aux logements a été réalisé et l'affectation de la partie restante du site ne correspond plus aux attentes des propriétaires et ne permet pas de répondre aux objectifs de densité recommandés par le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

De ce fait, le bureau Pezzoli & Associés à Renens a été mandaté par les propriétaires concernés pour mettre en valeur leurs biens-fonds par la construction de nouveaux bâtiments destinés à des usages mixtes.

En parallèle, le bureau Plarel SA, architectes et urbanistes associés à Lausanne, a également été mandaté pour entreprendre la révision du plan d'affectation en vigueur, dont les nouveaux objectifs d'aménagement sont les suivants :

- assurer une bonne coordination entre l'étude du PA et les conceptions directrices de rang supérieur;
- réaliser un outil de planification garantissant la densification et la mixité des affectations;
- coordonner et harmoniser le projet de PA avec les études en cours du réaménagement de la RC 251a;
- actualiser les règles d'utilisation du sol de la zone d'habitation de faible densité;
- préciser les règles d'utilisation du sol en vue du développement d'une zone mixte destinée à de l'habitation de moyenne densité et à des activités tertiaires.

### **1.1 Périmètre**

Le quartier se situe à l'extrémité Ouest de la Commune de Prilly. Il est délimité, au Sud par la RC 251a (route de Cossonay), à l'Est par la route de Broye, au Nord par les limites parcellaires et à l'Ouest par un quartier résidentiel sur la Commune de Renens. Son périmètre correspond à celui du plan légalisé en 1994.

## 1.2 Règlementation communale en vigueur

Le plan d'affectation «En Broye» est entré en vigueur le 2 février 1994. Ce document ne répond plus aux objectifs du Plan directeur cantonal (PDCn) et à la densité recommandée par le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM), à savoir 250 habitants-emplois/hectare. Il sera abrogé dans sa totalité par le PA «En Broye II».

La partie Nord du PA en vigueur est, dans sa plus grande partie, déjà construite et habitée. Le nouveau PA confirme l'état existant de cette partie déjà bâtie en adaptant les dispositions réglementaires en vigueur sur ce secteur. En revanche, dans la partie Sud, le nouveau PA redéfinit et organise la part non-bâtie.

## 1.3 Conformité aux planifications existantes

### 1.3.1 Plan directeur cantonal (PDCn)

La 4<sup>ème</sup> adaptation du plan directeur cantonal a été adoptée par le Grand Conseil puis le Conseil d'État les 20 et 21 juin 2017. Elle a été approuvée par le Conseil fédéral le 31 janvier 2018. Elle est donc contraignante à l'échelle cantonale, notamment pour les communes et le Canton.

La conformité du projet de PA aux différentes mesures peut être démontrée comme suit :

#### - A11 Zones d'habitation et mixtes

*La mesure A11 définit les besoins à 15 ans pour les différents territoires du Canton. Elle fixe des taux de référence qui, pour les agglomérations, doivent être appréhendés à l'échelle du périmètre compact de l'agglomération. La planification «En Broye II» est confirmée et inscrite dans le PALM 2016 (horizon A1 - 2018).*

*La croissance totale maximale en habitants déterminée dans le périmètre compact de l'agglomération lausannoise est de 75'810 habitants. Le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) 2016 identifie six groupes de potentiel d'accueil (page 345 du volume A du rapport de projet de décembre 2016). Le PA «En Broye II» ne fait pas partie des mesures engagées inscrites dans le PALM 2016 mais est inscrit comme mesure non engagée (groupe 6). A ce titre, le PA sera approuvé préalablement pour autant que les perspectives de croissance mentionnées dans la mesure A11 soient respectées.*

#### - A21 Infrastructures de transports publics

*Le projet de PA réserve une aire d'emprise pour les futurs aménagements du bus à haut niveau de services (BHNS).*

#### - A23 Mobilité douce

*Le projet de PA favorise la continuité des déplacements doux en direction, notamment, du centre de Prilly, de la piscine de la Fleur-de-Lys et de Renens.*

#### - B11 Centres cantonaux et régionaux

*La densification et la mixité développées dans le PA s'inscrivent dans la politique de développement des centres cantonaux.*

#### - B33 Affectations mixtes

*Le projet de PA favorise la mixité des affectations par la création d'une zone mixte d'habitation de moyenne densité et d'activités tertiaires le long de la RC 251a.*

#### - C21 Constructions et installations dignes de protection

*La réglementation du projet de PA assure le maintien, dans leur volume actuel, des bâtiments notés 4 au recensement architectural du Canton de Vaud.*

#### - F51 Ressources énergétiques et consommation rationnelle de l'énergie

*Le projet de PA encourage une utilisation rationnelle et économe de l'énergie. Une étude énergétique a été réalisée dans le cadre de cette planification afin de déterminer les ressources à disposition.*

- R11 Agglomération Lausanne-Morges

*Le projet de PA se réfère aux mesures et critères du PALM 2016.*

### 1.3.2 Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)

La Commune de Prilly fait partie du périmètre compact du PALM dont le périmètre d'étude couvre 26 communes. Le PALM est un document de référence pour le Canton, les communes et les régions de l'agglomération Lausanne-Morges initié en 2007. Le PALM 3<sup>ème</sup> génération (PALM 2016) a été signé le 8 décembre 2016 par le Canton, les schémas directeurs et les associations régionales.

Le PALM 2016 confirme les 8 orientations stratégiques relatives aux grands principes d'aménagement - urbanisation, mobilité et environnement - issues du PALM 2012 (PALM 2016, volet A - rapport de projet, p. 162) auxquelles le PA «En Broye II» s'attache à rester conforme, notamment :

- développer l'agglomération vers l'intérieur;
- faire de l'armature urbaine la structure du développement;
- intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité;
- appuyer une politique proactive de production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales;
- développer une mobilité favorisant les modes de transports durables, en lien avec l'urbanisation;
- aménager un réseau d'espaces verts, naturels et agricoles à l'échelle de l'agglomération;
- renforcer la performance environnementale de l'agglomération;
- mettre en œuvre des mesures de conduite partenariale pour répondre aux spécificités de gouvernance de l'agglomération.

Le PALM 2016 confirme les 10 sites stratégiques identifiés dans le cadre du PALM 2007 et 2012. Le périmètre du PA «En Broye II» fait partie du site F : «Route de Cossonay» pour lequel les indications suivantes sont mentionnées : *«comprend les terrains non bâtis situés de part et d'autre de la RC 251 entre le centre de Prilly et la jonction autoroutière de Crissier. Porte d'entrée de l'agglomération, ce site bénéficie d'une position en belvédère sur le lac. Les terrains sont appelés à se développer en quartiers denses et mixtes parallèlement au réaménagement de la RC 251 qui accueillera une ligne de bus à haut niveau de service».*

La densité humaine du plan d'affectation est en dessous de la densité de référence de 250 habitants-emplois/hectare fixée par le PALM 2016 pour les sites stratégiques. En effet, lorsque la planification a été initiée, un taux de saturation de 80 % était appliqué dans le calcul de la densité du PALM, néanmoins le Service du développement territorial (SDT) avait admis que cette densité soit calculée sans prendre en compte ce taux de saturation.

La 4<sup>ème</sup> adaptation du PDCn ayant supprimé le taux de saturation, le nombre théorique d'habitants/emplois/hectare est passé de 200 à 250. La Municipalité a toutefois décidé, avec l'accord du Canton, de ne pas augmenter la densité à l'intérieur du PA étant donné les densités environnantes plus basses.

### 1.3.3 Stratégie & Développement de l'Ouest lausannois (SDOL) et Plan directeur intercommunal de l'Ouest lausannois (PDi-OL)

L'entité SDOL, signé en 2004, repose sur l'engagement de 8 communes, dont Prilly, pour se doter d'une vision commune du développement urbain à long terme. Par ce biais, les communes concernées souhaitent accompagner leur croissance en améliorant le cadre de vie des habitants, en renforçant l'offre en transports publics et en évitant l'étalement urbain afin de préserver la campagne et limiter le trafic pendulaire.

La carte de synthèse urbanisation-paysage de l'entité SDOL situe les terrains inclus dans le périmètre du PA dans un secteur stratégique à vocation mixte, prédominance habitations, densité faible/moyenne avec un axe urbain majeur à requalifier et un renforcement de la structure arborisée.

La SDOL comprend 4 grands chantiers sur des périmètres stratégiques et 2 chantiers d'études thématiques (transport, espaces publics et mobilité douce).

Le chantier 3 (Route de Cossonay - RC 251) recommande pour le secteur «En Broye» :

- de coordonner l'aménagement des espaces extérieurs devant les bâtiments avec celui de la RC 251 lors de la révision de la partie Sud du PA «En Broye II». Créer une véritable place par un mail d'arbres, par la continuité à niveau du sol par son traitement unitaire, par un projet d'ensemble concernant les abords du bâtiment et le trottoir;
- de reconsidérer la hauteur autorisée (R+2) du front de rue et sa position. Ne pas hésiter, en regard de la dimension des lieux, à augmenter la hauteur des constructions (R+4);
- de renoncer à l'installation d'une station-service lors de la révision du PA.

Le rapport d'avant-projet du projet partiel 5 - Axes forts, établi en collaboration avec les Transports publics de la région lausannoise (tl) a pour objectif principal d'établir :

- un dossier d'avant-projet d'axes forts (trolley bus) en site propre et vérifier les faisabilités techniques et les conséquences sur l'espace bâti;
- une estimation des coûts de réalisation et de fonctionnement pour établir un dossier de cofinancement par la Confédération.

La dernière variante à ce jour propose la création de deux giratoires sur la route de Cossonay. Une voie en site propre est réservée pour la future ligne de bus à haut niveau de service avec deux arrêts situés en face du projet de PA. Ce dernier réserve une emprise suffisante pour la réalisation de cette variante. Les surfaces nécessaires seront cédées gratuitement au domaine public au moment de la réalisation effective de l'axe fort.

La réalisation d'un plan directeur intercommunal est en cours avec les 8 communes du district de l'Ouest lausannois, respectivement Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice et Villars-Ste-Croix. Ce projet, dont l'aboutissement est estimé à 2021, a pour objectif de formaliser la SDOL avec des fiches communales spécifiques à chaque commune. Dans ce document, le secteur de Broye est considéré comme un secteur mixte en développement, avec création d'une centralité de quartier.

#### 1.3.4 Plan directeur communal (PDCom)

Le plan directeur communal (PDCom), adopté en 1995, situe la partie amont des terrains inclus dans le périmètre du PA «En Broye II» dans un secteur résidentiel de faible densité. La partie aval des terrains, en front de rue, doit quant à elle contenir des activités et des services.

Une révision partielle du PDCom de 1995 a été menée parallèlement à celle du PGA (en cours de légalisation), sous la forme de modification des fiches de mesures existantes ou de création de nouvelles fiches. La vision pour la partie aval du périmètre du PA ayant passablement évolué depuis 1995, une nouvelle fiche de mesures a été introduite dans la révision du PDCom. Les nouveaux objectifs pour le périmètre du PA sont la confirmation du secteur aujourd'hui dédié aux logements et au développement d'une zone mixte conforme aux objectifs de densité du PALM pour les sites stratégiques.

## **2. Présentation du projet de PA «En Broye II» à adopter**

Le dossier de PA se compose des documents suivants :

- PA «En Broye II» au 1/500, authentifié par Thierry Burnand, Ingénieur géomètre officiel à Lausanne, ainsi que son règlement;
- rapport d'aménagement, établi selon l'art. 47 de l'Ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT) et ses annexes.

La Commission ad hoc du Conseil communal, chargée d'étudier le présent préavis, aura accès à toutes ces pièces.

### **2.1 Buts du PA «En Broye II»**

Le présent PA est conçu principalement pour :

- confirmer les règles d'utilisation du sol actuellement en vigueur correspondant à la zone d'habitation de faible densité;
- préciser les règles d'utilisation du sol en vue du développement d'une zone mixte;

- coordonner les mesures d'urbanisation et le réaménagement des routes RC 251a et 320e;
- mettre en valeur les espaces verts non bâtis.

## **2.2 Affectations projetées**

Le périmètre du PA est divisé en 2 affectations distinctes.

### **2.2.1 Zone d'habitation de faible densité**

Cette zone, située dans la partie Nord du quartier déjà largement bâtie et habitée, est destinée exclusivement à de l'habitation. Les périmètres constructibles du PA de 1994 sont confirmés, tout comme leur capacité constructive. Les règles d'utilisation du sol sont actualisées tout en conservant au maximum les données actuelles.

### **2.2.2 Zone mixte d'habitation de moyenne densité et d'activités tertiaires**

Cette zone est destinée à l'habitation de moyenne densité et aux activités tertiaires et artisanales ainsi qu'aux commerces de proximité et aux équipements collectifs moyennement gênants au sens des dispositions de la législation fédérale sur la protection de l'environnement.

L'implantation et la volumétrie (1 niveau de socle continu + 5 niveaux en plots) des bâtiments projetés par le PA «En Broye II» concourent à marquer un front de rue en relation avec le réaménagement de la RC 251a, conformément aux recommandations du PALM et du Chantier 3 de SDOL, tout en permettant de ménager des vues entre les entités bâties.

Le socle commun continu est destiné en totalité à l'accueil d'activités telles que commerces, administrations, activités libérales, équipements, etc.

## **2.3 Capacité constructive**

En zone d'habitation de faible densité, la surface de plancher déterminante (SPd) totale est de 5'850 m<sup>2</sup>. La surface totale de la zone étant de 14'414 m<sup>2</sup>, l'indice d'utilisation du sol (IUS) théorique est équivalent à environ 0.51.

En zone mixte, la SPd totale est de 16'150 m<sup>2</sup>. La surface totale de la zone à considérer étant de 16'038 m<sup>2</sup>, l'indice d'utilisation du sol (IUS) théorique est équivalent à environ 1.0, ce qui correspond à environ 201 habitants-emplois/hectare.

Sur l'entier du périmètre du PA, la SPd supplémentaire par rapport à ce qui est déjà bâti est de 15'660 m<sup>2</sup>, dont environ 13'660 m<sup>2</sup> dévolue au logement. Cette surface permettrait l'accueil d'environ 273 habitants supplémentaires.

## **2.4 Mobilité**

Une étude mobilité a été réalisée par le bureau Transitec SA, ingénieurs conseils en déplacement et mobilité. Cette dernière a notamment testé deux variantes d'accès au PA.

Variante 1 : Accès au quartier par une contre-allée qui vient rejoindre les accès aux garages enterrés. Aucun aménagement particulier, ni modification de l'exploitation du carrefour n'est nécessaire.

Variante 2 : Branchement sur le giratoire prévu sur la route de Cossonay par le projet d'axes forts de transport public urbain (AFTPU).

Une analyse complémentaire a été réalisée afin d'évaluer dans le détail l'impact de ces deux variantes. Cette analyse intègre les comptages de trafic réalisés en 2015 et l'estimation des charges de trafic aux heures de pointe du matin et du soir à l'horizon 2030 effectuée dans le cadre de l'étude du projet partiel 5 (BHNS de Prilly à Crissier). L'expertise arrive à la conclusion que du point de vue du PA, la variante d'accès par la route de Cossonay est recommandée et que du point de vue du réseau routier, cette variante est possible, mais légèrement moins bonne en termes de capacité utilisée des carrefours principaux. Malgré la démonstration de la faisabilité d'un accès par la route de Cossonay, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) s'est montrée catégorique sur le refus d'un tel accès. Dès lors, l'accessibilité au quartier se fera uniquement par la route de Broye.

La génération de trafic du quartier est estimée à ~800 véh/j. L'impact sur le réseau routier du trafic induit par le quartier est faible sur le réseau principal et notable uniquement sur le bas de la route de la Broye avec une augmentation de +18 % par rapport à l'état 2030 sans plan de quartier, toutefois la valeur absolue du trafic sur cet axe reste faible (~4'500 véh/j). L'exploitation du réseau routier n'est pas problématique avec le développement du quartier, ni à court terme, ni avec le réaménagement du réseau routier prévu dans le cadre de l'insertion du BHNS sur la RC 251.

## 2.5 Protection du milieu naturel

Le site du projet n'est inscrit dans aucun inventaire de protection de la nature et du paysage de portée nationale. Le groupe d'arbres dans la partie Est du périmètre figure à l'inventaire des biotopes du canton de Vaud pour la Commune de Prilly. Par ailleurs, le quartier est localisé en dehors du réseau écologique cantonal.

Le PA propose l'aménagement d'un lieu de loisirs, de délassément et de promenades accessible aux habitants du nouveau quartier, sous la forme d'un parc paysager. Ce parc sera pourvu de plantations indigènes ponctuelles et contribuera à la qualité de vie des habitants du quartier et à la mise en réseau avec les éléments paysagers et les équipements d'intérêt général (parc, piscine, etc.) de la Commune. Les aménagements extérieurs (parc paysager) du quartier et des toitures plates végétalisées tendent à la valorisation du paysage et du végétal en favorisant la biodiversité. La notice d'impact du bureau Ecoscan préconise un certain nombre de mesures d'aménagements extérieurs qui doivent être considérées et dont l'enjeu est d'offrir un cadre de vie diversifié, ouvert sur la nature de proximité, attractif pour les loisirs doux et la mobilité douce, favorisant ainsi les contacts sociaux.

Le plan du PA est consultable en annexe 1.

## 2.6 Aspects fonciers

Parallèlement aux travaux de planification réalisés, les propriétaires et la Commune de Prilly ont réglé par convention toutes les questions relatives à la modification de l'état cadastral actuel, à la constitution de servitudes, à la réalisation d'équipements techniques et aux obligations financières. Plus précisément, cette convention traite des points suivants :

Échanges de terrain : le périmètre du PA s'étend sur 10 parcelles privées. Afin d'assurer une égalité de traitement entre les propriétaires et de garantir la faisabilité des propositions contenues dans le PA, le projet doit faire l'objet de remaniements parcellaires entre les parcelles n° 140, 284, 285, 287 et 289.

Passage piétons et/ou véhicules : pour assurer les dessertes internes du quartier tant piétonnes que pour les véhicules privés et de services, des servitudes doivent être modifiées et/ou créées.

Passage piétons et/ou véhicules : La servitude n° 2005/001085, qui correspond à un passage à pied et/ou véhicules, passant au milieu d'un périmètre constructible, devra être radiée.

Emprises liées au réaménagement de la route de Cossonay : l'emprise sur les biens-fonds privés en bordure de la RC 251a pour permettre la réalisation du BHNS fera l'objet de cessions gratuites en faveur de la Commune.

Emprises liées au réaménagement de la route de Broye : l'emprise sur les biens-fonds privés en bordure de la RC 320e, qui a permis le réaménagement de cet axe, fait l'objet de cessions gratuites en faveur de la Commune.

Usages publics : le PA «En Broye II» prévoit la création d'un espace à usage collectif et public qui correspond au parvis des commerces implantés en front de la rue de Cossonay. Il a un caractère structurant et remplit une fonction sociale déterminante pour le quartier. L'usage public de ce secteur ainsi que la traversée du parc paysager font l'objet d'une servitude qui a été soumise à l'enquête publique parallèlement au PA.

Par ailleurs, deux servitudes doivent être modifiées pour assurer la réalisation du projet de PA :

Droit de vue : la servitude n° 2003/009885, qui correspond à un droit de vue de la Cure située au Nord du futur quartier, est en cours de modification.

Obligation de réaliser des villas : la servitude n° 2004/002282, qui correspond à une obligation de réaliser des villas sur les parcelles 284 et 310, sera radiée ou modifiée avec l'accord du propriétaire de la parcelle 287 bénéficiaire.

### **3 Logements d'utilité publique (LUP)**

Par convention, les propriétaires de la zone mixte se sont engagés auprès de la Commune à attribuer 10 % de la SPd réalisée pour les logements à des logements à loyer abordable reconnus d'utilité publique (LLA) au sens de l'article 27 de la Loi sur la préservation et la promotion du parc locatif (LPPPL), sans aucune augmentation de la SPd fixée par le PA.

### **4 Incidence financière**

L'augmentation de la capacité constructive des parcelles situées le long de la route de Cossonay aura des incidences financières pour leurs propriétaires ainsi que pour la Commune. En effet, c'est sur cette base que seront calculées la taxe cantonale sur la plus-value ainsi que celle sur le financement de l'équipement communautaire communal.

#### **4.1 Taxe sur le financement de l'équipement communautaire communal**

Depuis 2016, la Municipalité taxe toute augmentation de capacité constructive supérieure à 500 m<sup>2</sup> générée par la mise en vigueur d'un plan d'affectation. Les taux actuellement applicables sont de CHF 133.80 par m<sup>2</sup> de logement supplémentaire, de CHF 35.20 par m<sup>2</sup> d'activité supplémentaire et de CHF 98.60 par m<sup>2</sup> de surface d'activité reconvertie en logement.

Selon une première estimation, le montant de la taxe qui pourrait être perçue par la Commune auprès des propriétaires bénéficiant d'une augmentation de la capacité constructive dans le cadre du PA est d'environ CHF 1'500'000.-. Ce montant leur sera communiqué après la mise en vigueur du PA.

#### **4.2 Coûts d'études du plan d'affectation**

Les frais d'étude du PA ont été intégralement pris en charge par les propriétaires de la partie Sud du périmètre du plan.

### **5. Procédure**

L'élaboration du PA a été menée en étroite collaboration avec :

- la Municipalité;
- le service Urbanisme & Constructions;
- la Commission consultative d'urbanisme;
- le bureau d'urbanisme Plarel;
- les représentants du Canton;
- la cellule de pilotage technique de l'entité SDOL.

En juillet 2015, le PA a été envoyé au SDT pour examen préalable. Lequel a adressé son rapport à la Municipalité en décembre 2015. Les remarques des différents services cantonaux ont été prises en considération.

En novembre 2016, la Municipalité a retourné le dossier modifié au SDT, pour examen préalable complémentaire. Le rapport d'examen lui est parvenu en retour en mars 2017.

Suite aux dernières adaptations apportées après l'examen préalable complémentaire, le projet de PA ainsi que la servitude de passage publique ont été soumis à l'enquête publique du 21 octobre au 19 novembre 2017. Des gabarits ont été posés sur le site pour simuler les périmètres constructibles. Dans le délai d'enquête, 34 oppositions et 3 observations ont été formulées.

En date du 25 mai 2018, la Municipalité a reçu des représentants de l'Association des riverains du PA «En Broye II» ainsi que les propriétaires du PA «En Broye II», signataires du courrier du 30 avril 2018. L'association a présenté une variante sur laquelle les 2 parties étaient en désaccord. La Municipalité a écarté cette proposition (cf. PV de la séance, annexe 4).

Suite à la vive émotion que le plan d'affectation a suscité lors de la mise à l'enquête publique, la Municipalité a communiqué aux opposants sa volonté d'étudier une variante alternative permettant de minimiser l'impact volumétrique généré par les formes longilignes. Six immeubles de forme compacte sont projetés sur un socle entièrement enterré côté intérieur. Cette dernière a également apporté des éléments de réponses aux motifs des oppositions (cf. courrier municipal du 27 juin 2018, annexe 5).

Un projet de PA «En Broye II» complémentaire et le plan de la servitude ont été soumis à l'enquête publique du 23 novembre au 22 décembre 2019, conjointement à un projet de construction de 6 immeubles d'habitation, d'un socle d'activités au rez-de-chaussée inférieur, d'un parc paysager et de la création de 161 places de stationnement. La Municipalité a pris le parti de mettre à l'enquête publique simultanément le projet de PA ainsi que celui de la construction par souci de transparence vis-à-vis de la population (cf. photos de la maquette, annexe 3).

Dans le délai d'enquête, 32 oppositions et 3 observations ont été formulées. 16 pour le projet de PA et 16 pour le projet de construction. Les opposants ont été conviés à 2 séances de conciliation le 27 février 2020, conformément à l'article 40 LATC alinéa 1, afin d'évoquer avec eux le contenu de leurs interventions et les réponses qui y seront apportées. Les procès-verbaux de ces séances leur ont été transmis.

Au terme de ces rendez-vous, 2 oppositions ont été retirées. Il s'agit de celles du Groupement des Copropriétaires du Vieux-Manège (ACVM) et de l'Association Pro Vélo Région Lausanne.

Le présent préavis ne traitera que des oppositions liées au PA. Celles liées au projet de construction ont été discutées en séance de conciliation du 27 février 2020 et traitées par la Municipalité. Un permis de construire, conditionné par l'entrée en vigueur du PA, sera délivré.

Compte tenu du nombre important d'oppositions et d'observations de l'enquête publique et de celle complémentaire, ces dernières ont été résumées par thématiques. Pour prévenir un éventuel reproche selon lequel le résumé des oppositions serait trop succinct ou ne reproduirait pas fidèlement les arguments qui y sont contenus, celles-ci sont disponibles sur la page Internet de la séance du Conseil communal du 22 juin 2020. Un tableau récapitulatif des points abordés dans chaque opposition de l'enquête complémentaire est annexé au présent préavis (annexe 6).

### **5.1 Enquête publique - résumé des oppositions par thématique et réponses**

Par le biais d'un courrier, la Municipalité a communiqué le 27 juin 2018 les réponses suivantes aux opposants et, d'autre part, a fait part de sa décision concernant la mise à l'enquête publique complémentaire prochaine d'une 8<sup>ème</sup> variante intégrant leurs remarques et leurs demandes.

#### **5.1.1. Densité élevée, volumétrie en rupture avec le bâti existant**

Le site du PA «En Broye II» fait partie des dix sites stratégiques déjà identifiés par le Canton dans le cadre des PALM 2007 et 2012. Ce pôle de développement économique, inscrit en «Site F: Route de Cossonay», est appelé à se développer en quartiers denses et mixtes parallèlement au réaménagement de la RC 251 (route de Cossonay) qui accueillera une ligne de bus à haut niveau de service (cf. PALM 16, Volume A, Rapport de projet, page 188).

La densification et la mixité développées dans le PA s'inscrivent dans la politique de développement des centres cantonaux (cf. plan directeur cantonal (PDCn) Mesure B11). Le projet de PA favorise la mixité des affectations par la création d'une zone mixte d'habitation de moyenne densité et d'activités tertiaires le long de la RC 251a (cf. PDCn, Mesure B33).

Le PA «En Broye II» est inscrit dans le PALM 2016 comme mesure non engagée, avec léger retard. Cela ne veut pas dire que le projet doit être repoussé, mais qu'il devra simplement être approuvé préalablement par le Canton.

La densité humaine du plan de quartier, 200 habitants-emplois/hectare (he/ha), est en dessous de la densité de référence de 250 he/ha fixée par le PALM 2016. La Municipalité a toutefois décidé, avec l'accord du Canton, de ne pas l'augmenter étant donné les densités environnantes plus basses. L'indice d'utilisation du sol (IUS) de 1 est en dessous de celui de 1.25 fixé par le PALM 16.

Pour information, un IUS de faible densité est supérieur à 0.4, mais inférieur ou égal à 0.6. Celui de la moyenne densité est supérieur à 0.6, mais inférieur ou égal à 1 (cf. directive Normat).

Pour information également, dans le futur règlement communal, le plan général d'affectation (PGA), les parcelles qui longent la RC 251 seront affectées en zone de moyenne densité A, avec un IUS de 1 également.

Nous rappelons que ce plan d'affectation est en cours d'étude depuis une dizaine d'années durant lesquelles 7 variantes de projet ont été présentées aux riverains. Parmi ces variantes, certaines présentaient des immeubles de moyenne hauteur avec des percées visuelles, d'autres de faible hauteur tapissant le terrain, et d'autres encore avec des volumes plus allongés. Toutes ces variantes ont été rejetées par les riverains.

Suite au mécontentement des habitants du périmètre et aux 34 oppositions reçues, la Municipalité, par l'intermédiaire de son Syndic, a sollicité le Service du développement territorial (SDT) pour tenter de baisser l'IUS à 0.80. La réponse du SDT a été négative (cf. annexe 7). Dans un second temps, le Syndic a sollicité la Cheffe du Département du territoire et de l'environnement, Madame de Quattro, qui a également répondu par la négative, rappelant qu'un effort a déjà été consenti, puisque la densité requise pour ce secteur devrait être de 250 he/ha et l'IUS de 1.25 (cf. annexe 8).

Les volumétries de 2 zones, dont les densités sont différentes, ne peuvent être que distinctes. L'aménagement d'une zone mixte, plus dense, à proximité de la RC 251 est un des objectifs du PA.

Sur les dernières variantes présentées, la Commune a pris le parti de concentrer les surfaces de planchers du bâti projeté sur la RC 251 pour, d'une part, dégager un espace arborisé de qualité au centre et, d'autre part, s'éloigner de 41 m des façades et de 33 m des terrasses des bâtiments existants.

#### 5.1.2. Perte de vue, d'ensoleillement et de valeur du bien immobilier

Que ce soit à l'achat ou à la location d'un bien, l'immutabilité de son environnement n'est pas acquise. Les droits de construction d'une parcelle ne sont donc pas garantis, pas plus que le droit d'avoir une vue dégagée et un ensoleillement sans obstacles, en particulier en milieu urbain.

Ce sont les règlements et normes suisses qui organisent les dispositions des constructions (distances entre bâtiments, aux limites de propriétés, etc.).

Sans obligation légale, les constructeurs peuvent toujours essayer de limiter les désagréments occasionnés par un nouveau bâti, sans péjorer sa capacité constructive. C'est ce que la Commune tente de faire depuis une dizaine d'années, en vain.

Il ne devrait pas y avoir d'impact quant à la perte de valeur des biens du fait que les droits à bâtir ne diminuent pas. Au contraire, il est estimé qu'un bien situé dans une centralité en développement, avec une très bonne desserte de transports publics et des activités à proximité, ne peut que prendre de la valeur.

De plus, l'activité du garage sera supprimée pour laisser place à un parc arborisé en plein sol et un PA avec une affectation de logements et d'activités, plus en adéquation avec le caractère résidentiel prédominant du quartier.

#### 5.1.3. Augmentation du trafic, diminution de la sécurité routière

Les besoins privés en places de stationnement pour les véhicules nécessaires à l'exploitation des nouveaux bâtiments sont estimés à environ 188 places conformément à la norme suisse applicable (cf. SN 640.281). Au stade de l'enquête publique de la construction, le nombre exact de places de parc sera précisé selon la part et le type d'activités projetés. Ces places de parc seront réalisées en souterrain, hormis celles pour les visiteurs et les personnes à mobilité réduite qui pourront être implantées à ciel ouvert dans l'espace collectif.

Les nouvelles constructions génèrent quelques 1'300 véhicules /jour. Répartis sur le réseau routier, ils n'engendrent nulle part des effets supérieurs à 2 à 3 % sur la route de Cossonay et 3 à 4 % sur la route de Broye. Ce qui est considéré comme peu nuisible à l'échelle du quartier (cf. rapport de la société Transitec de mai 2017, annexe à disposition sur Internet).

L'accès au site se fera par la route de Broye. La desserte de la zone mixte sera assurée par une contre-allée qui vient rejoindre l'accès du garage. Malgré la démonstration de la faisabilité d'un accès par la route de Cossonay, la Direction générale de la mobilité et des routes s'est montrée catégorique sur le refus d'un tel accès, se basant sur les articles 5 et 32 de la Loi sur les routes (LRou) : « Les accès directs depuis les routes du réseau de base principal doivent être limités au strict nécessaire et ce afin de garantir les impératifs de sécurité et de fluidité du trafic sur ces axes » (cf. rapport du SDT de mars 2019, annexe à disposition sur Internet).

Concernant la sécurité routière sur la route de Broye, et plus précisément celle liée à la priorité de droite non respectée au niveau de la sortie du périmètre, la Commune a entrepris plusieurs améliorations durant l'année écoulée. Un panneau d'attention signalant la priorité de droite a été posé fin 2017 en sens descendant et les deux seuils au niveau du croisement seront rehaussés d'ici peu. Si ces aménagements s'avéraient inefficaces en termes de perception du danger, puisque les normes en vigueur sont totalement respectées, le Canton accepterait d'ajouter à la sortie du PA un céder le passage.

Contrairement à ce qui est avancé, l'augmentation du nombre de véhicules sortants ne diminuera pas la sécurité. Au contraire, il contribuera à améliorer la situation. Plus une priorité de droite est usitée plus elle sera respectée.

#### 5.1.4. Abattage d'arbres

Tous les arbres localisés dans la zone du parc seront préservés, notamment le bosquet à l'Est et le groupement d'arbres à l'Ouest du périmètre. Ceux par contre qui se situent dans les deux poches résiduelles (vers les parcelles 287 et 310) devront être abattus pour permettre, d'une part, la réalisation du PA (Périmètre d'évolution des constructions (PEC) 4, 12 et contre-allée) et, d'autre part, le développement du projet routier de bus à haut niveau de service (BHNS). Ces arbres, au nombre de 10, seront compensés par 18 autres d'essences majeures au niveau du parc. Ce dernier sera réalisé en même temps que les constructions adjacentes (cf. art. 6.5 Parc paysager du règlement du PA).

#### 5.1.5. Servitudes de passage et de parc public

En termes de droit public, la Commune doit garantir l'accès et les équipements collectifs d'un plan d'affectation, afin d'assurer sa légalisation. Dès lors, de nouvelles servitudes sont nécessaires et d'autres sont à adapter.

Les servitudes qui permettront l'accès au PA, les cheminements piétons et la création du parc, sont toutes décrites dans la convention signée par les propriétaires des parcelles 140, 285, 284, 310, 287 et 289. Les travaux de construction, de réhabilitation périodique (réfections des revêtements de surface) et d'entretien courant (nettoyage, balayage, déneigement, éclairage, etc.) des accès, espaces publics et parc sont à la charge des propriétaires.

La renégociation des droits et charges des biens-fonds existants (exemple répartition des frais d'entretiens courants) incombe aux propriétaires privés (fonds dominants et servants), qui pour l'intérêt général se doivent de trouver un nouvel accord entre eux. Ce dernier point relevant du droit privé, la Commune ne peut intervenir à ce niveau.

#### 5.1.6. Réponse à la pétition de 2015

Les chapitres développés ci-dessus répondent largement aux questions et revendications des 205 signataires de la pétition du 8 juillet 2015.

### 5.2 **Enquête complémentaire - résumé des oppositions par thématique et réponses**

#### Thème 1 : Aménagement du territoire et densité

1. Le projet de PA n'entre pas dans la liste des projets à prioriser relevant du potentiel incompressible de la liste telle qu'elle figure dans le PALM 2016 (volume b, cahier 1, chapitre 1.3, p. 49).
2. Le Canton fixe le cadre dans lequel les communes peuvent se développer, mais ne peut les forcer à le faire. Diminuer la densité. Il n'est pas l'autorité compétente pour fixer ou imposer des densités minimales.
3. Une telle densification n'était pas prévue au moment de l'achat de son bien. Les opposants ont été trompés. Ils sont victimes d'un changement de plan, déjà connu en 2003.
4. Une redistribution des droits à bâtir uniquement sur la zone mixte plutôt que sur l'ensemble des propriétaires est une option discriminatoire. Elle permettrait d'équilibrer les masses sur l'ensemble du site.

### Réponses

1. Ces 15 dernières années, l'agglomération Lausanne-Morges a connu une forte croissance démographique. «Pour accueillir la croissance attribuée, il sera nécessaire de densifier les zones construites, de mobiliser les réserves en zone à bâtir existante, de légaliser de nouvelles zones et enfin de construire les quartiers» (cf. PALM 16, Volume A, Rapport de projet, page 73).

Le site du PA «En Broye II» fait partie des dix sites stratégiques déjà identifiés par le Canton dans le cadre des PALM 2007 et 2012. Ce pôle de développement économique est appelé à se développer en quartiers denses et mixtes parallèlement au réaménagement de la RC 251 (BHNS).

Le PA «En Broye II» est inscrit dans le PALM 2016 comme mesure non engagée, ce qui signifie que ce dernier n'était pas encore au stade de l'enquête publique au moment de l'élaboration du PALM. Cela ne veut pas dire que le projet doit être repoussé, mais qu'il devra simplement être approuvé préalablement par le Canton.

2. La densité humaine du plan de quartier, 200 habitants-emplois/hectare (he/ha), est en dessous de la densité de référence de 250 he/ha fixée par le PALM 2016. L'indice d'utilisation du sol (IUS) de 1 est en dessous de celui de 1.25 fixé par le PALM 16.  
Le Canton ne peut pas obliger une commune à modifier une planification existante dans le but d'augmenter sa densité, par contre si un plan est modifié à l'initiative de la commune, il ne peut déroger aux densités minimales prévues par le plan directeur cantonal (cf. annexe 9).
3. L'achat des lots de PPE en zone de faible densité s'est fait entre 2004 et 2005. Bien que la volonté de réviser le PA remonte à la même période, les premières variantes ont été esquissées dès 2007. Dès l'introduction de la Mesure A 11 de la 4ème adaptation du PDCn, en 2017, le Canton est devenu plus restrictif concernant les densités minimales.
4. Les bâtiments existants de la zone de faible densité sont relativement récents. Le nouveau PA confirme l'état existant en adaptant les dispositions réglementaires en vigueur sur ce secteur. En revanche, dans la partie Sud, le nouveau PA redéfinit et organise la part non-bâtie afin qu'il puisse répondre aux objectifs du plan directeur cantonal et à la densité demandée par le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM).

### Thème 2 : Servitudes / passage public

1. En l'état, la servitude publique du PA est reliée à la servitude de passage privée de Renens, ce qui n'est pas cohérent. Il est proposé de longer le PA pour rejoindre le giratoire de rebroussement de Sur-la-Croix. Il est demandé de supprimer le mur et le grillage, d'élargir le chemin et de prendre en compte les transformations nécessaires au dispositif anti-bruit existant.
2. Les propriétaires s'opposent au remplacement de la servitude de passage ID 007-2005/284/0 grevant les parcelles 140 et 287 par une route de desserte au Sud de la parcelle 1739 qui permettrait l'accès à un nouveau bâtiment. Toute servitude publique sur leur parcelle est refusée.
3. Qui financera et entretiendra la route d'accès, ceci n'étant pas indiqué dans l'avis d'enquête.
4. Si le chemin de Broye est prolongé vers les bâtiments 5 et 4, une servitude analogue devrait assurer les mêmes conditions de chemin privé.

### Réponses

1. Les propriétaires de la zone mixte acceptent d'adapter le dispositif anti-bruit, de supprimer le mur et le grillage existants et d'élargir le chemin sur le tronçon indiqué sur le plan par les opposants. La liaison entre les 2 quartiers est maintenue.
2. La servitude de passage n° 2005/001085 grevant les parcelles 140 et 287 par une route de desserte traversant le cœur du PA est en contradiction avec le projet mis à l'enquête. Il est prévu de se raccorder à la desserte existante à partir de la route de Broye. De plus, le projet des BHNS prévoit, lors de sa réalisation, la suppression des accès secondaires sur la route de Cossonay : «Conformément au préavis de la DGMR sur le PA «En Broye II», l'accès au droit de la parcelle 287 ne devrait pas figurer sur les plans. En effet, un seul accès au PA en Broye, sur la route de Broye, sera retenu» (cf. examen préalable de la DGMR - Rapport Technique, Annexe 1.1 – 04.11.2016, annexe à disposition sur Internet).

L'article 51 LATC permet à la Municipalité de libérer les servitudes qui se trouvent en contradiction avec des prescriptions impératives en matière de construction ou qui font obstacles à une utilisation rationnelle du sol dans l'intérêt public, sans qu'un intérêt suffisant du propriétaire du fonds dominant le justifie. Le propriétaire du fonds servant verse une contribution correspondant à l'avantage qu'il retire. La Commune tentera prochainement une conciliation auprès des bénéficiaires de la servitude. Si aucun accord n'est trouvé, une procédure de libération de servitude sera lancée auprès du Département compétent dès l'approbation du PA.

3. Le prolongement et l'entretien de la route d'accès seront aux frais des propriétaires de la zone mixte conformément la convention signée, le 26 août 2019, entre la Commune et les propriétaires. Concernant le tronçon existant, une clé de répartition sera proposée à l'ensemble des utilisateurs de la voie pour son entretien.
4. Le prolongement de la servitude du chemin de Broye sera constitué au plus tard 6 mois après l'entrée en vigueur du plan, conformément à la convention privée.

### Thème 3 : Dispositions constructives

1. Les opposants regrettent que la hauteur des bâtiments n'ait pas été réduite. Le PEC 11 a un niveau de plus, vu la différence d'altitude Est - Ouest du terrain de 3 m. L'impact massif n'a été solutionné que pour les constructions à l'arrière et la situation est aggravée puisque les attiques ne sont plus obligatoires. Le dernier niveau «attique» doit être en retrait sur 3 façades, mais en aucun cas aménagé en terrasses accessibles. Les attiques étant supprimés, mentionner que les toitures plates ne peuvent être des terrasses accessibles.
2. Le PEC 4 est trop proche de la limite de la parcelle 1739. Une distance plus importante doit être prévue afin de préserver sa qualité de vie et sa privacité.
3. Vu la longueur des PEC et l'absence de décrochements, les futurs projets de construction pourraient être des barres ne ménageant aucun couloir de vue pour les constructions à l'arrière. Les césures prévues de 10 mètres ne sont pas suffisantes par rapport à la longueur des immeubles.
4. Le règlement ne limite pas la hauteur des superstructures dépassant les altitudes maximales (art. 5.3).
5. Les balcons, loggias, bow-windows ou coursives sont à proscrire au nord des périmètres 11 et 13 (privacité).
6. Il n'y a pas de changement concernant l'implantation des bâtiments, puisque le PEC 11 n'a été éloigné de la parcelle de l'opposant que de très peu (parcelle 2672 de Renens).
7. Pourquoi ne pas abaisser la hauteur des commerces, peu attractifs, vu la situation.
8. Il n'y a que 37,5 m au lieu des 41 m entre les bâtiments existants et ceux projetés, et il n'y a que 30 m au lieu des 33 m annoncés séparant les terrasses des nouveaux bâtiments.

### Réponses

1. Le projet doit permettre la réalisation du potentiel constructif offert par le PA, il n'est dès lors pas possible de diminuer les bâtiments d'un étage. Pour pouvoir créer 5 césures, le périmètre constructible a dû être élargi de 4.5 m et la notion d'attiques supprimée.

Même s'il existe une différence de niveau du terrain d'Est en Ouest du périmètre, l'altitude des 6 bâtiments est la même. Le front bâti, qui structure la route de Cossonay, ne peut avoir un bâtiment (PEC 11) plus bas.

2. La distance entre les PEC 5 et 4 est identique à celle des PEC 6, 7 et 8; le même principe de trame urbaine est appliqué.
3. La hauteur des bâtiments depuis les rez-supérieurs est de 15.55 m. La longueur des bâtiments est de 19 m. Les 5 césures de 12.5 m, 14.5 m et 36.5 m, prévues le plus possible au droit des bâtiments existants, assurent des dégagements visuels généreux.

4. L'art. 5.3 du règlement précise que les superstructures peuvent ponctuellement dépasser les gabarits lorsqu'elles sont jugées indispensables et que leur importance est réduite au minimum nécessaire. Cette formulation est usuelle dans tous les règlements. Sur le plan d'enquête, seule la ventilation du parking dépasse d'environ 61 cm du gabarit.
5. Les ouvrants de la façade Nord des bâtiments donneront en premier lieu sur le parc arboré. Ce dernier constitue un espace tampon entre les 2 façades bâties.
6. Le PEC 11 a été éloigné de 6 m en direction de l'Est. La distance la plus courte entre les bâtiments de la parcelle 2672 de Renens et 284 de Prilly est de 20 m. La distance la plus courte à la limite de propriété est de 14 m.
7. La hauteur intérieure des locaux est de 3.5 m. Cette hauteur est nécessaire pour permettre l'aménagement d'éventuels faux-plafonds techniques et garants de l'attractivité des locaux commerciaux.
8. Le développement des plans d'exécution ramène la distance entre les bâtiments nouveaux et existants à 38.5 m au lieu de 41 m. Il a fallu en effet élargir le périmètre afin de garantir la création des 5 césures tout en permettant l'utilisation des surfaces de plancher octroyées par le PA.

#### Thème 4 : Affectations

1. Toutes constructions ou services d'utilité publique doivent être interdits ou réservés aux habitants.
2. Affecter les rez-inférieurs à des logements avec jardinets plutôt qu'à des commerces. En cas de création d'un restaurant, nuisances supplémentaires pour les habitants.
3. Taux de vacance élevé dans le Canton concernant l'activité (bureaux et commerces).
4. Les constructions ont été déplacées vers le Nord afin de permettre une meilleure exploitation des commerces. Supprimer les commerces permettrait de baisser la hauteur d'un niveau et permettrait des aménagements extérieurs plus adaptés.

#### Réponses

1. Les constructions et/ou équipements d'utilité publique subsidiaires autorisés au sens de l'art. 4.2 al. 2 du règlement, seront de type : abris-bus, transformateurs électriques, etc. Néanmoins, le projet ne prévoit aucune construction en dehors des périmètres constructibles.
2. L'aménagement d'une zone mixte, plus dense, à proximité de la RC 251 est un des objectifs du PA. Les rez-inférieurs sont voulus dédiés aux activités tertiaires, aux commerces et aux équipements collectifs de type subsidiaire moyennement gênants au sens des dispositions de la législation fédérale sur la protection de l'environnement.
3. Les propriétaires s'engagent à mettre à disposition des locaux à loyers attractifs afin d'éviter que ces derniers ne restent vacants.
4. Les constructions ont été étirées vers le Nord non pas pour permettre une meilleure exploitation des commerces mais pour créer des césures. Supprimer un niveau ne permettrait pas d'atteindre la densité imposée.

#### Thème 5 : Bruit / trafic / pollution

1. Un DS II doit être attribué aux PEC 11 et 13.  
Augmentation du bruit. Aucune mesure n'est prévue pour leur parcelle 1739.  
  
La notice d'impact sur l'environnement prévoit une paroi anti-bruit de 2.5 m de haut au droit de la parcelle 291. Le projet ne prévoit qu'une bute anti-bruit (non conforme).  
  
Le PA prévoit une paroi anti-bruit de 1 m de haut. Le projet de construction préconise une paroi de 2,5 m de haut. De ce fait, le PA n'est pas conforme à l'art. 7 OPB. Prévoir une protection anti-bruit le long de la route de Cossonay allant des protections réalisées sur Renens jusqu'à l'axe du premier bâtiment.
2. Le besoin en stationnement doit être limité au strict minimum compte tenu des transports publics. Le renvoi à la «norme suisse applicable» permet de tout justifier.

Les données de trafic ne sont pas à jour. Appliquer 20 % à l'activité (mesure de mobilité (MO)-3), demander un plan de mobilité (mesure MO-5). Pour le logement 80 % est insuffisant compte tenu de la mobilité douce et des transports publics (mesure MO-1 à 8).

L'augmentation du trafic va créer un goulet d'étranglement à la sortie et accentuer le danger occasionné aux véhicules sortant des immeubles sis route de Broye 5-7-9.

Les accès supplémentaires des PEC 4 et PEC 5 augmentent le trafic.

Pose de ralentisseurs à l'entrée de la route/chemin, pour palier à la dangerosité de l'accès.

Il n'a été pris en compte que le trafic futur (pas l'existant, ni de transit). Engorgement aux heures de pointes.

Aucun stationnement ne sera autorisé sur la voie d'accès des PEC pendant le chantier. L'accès chantier sera au niveau de l'entrée du futur parking, pourvu d'un point nettoyage.

Le parking employés n'a pas été mis à l'enquête publique.

Le trafic déjà démentiel sur la route de Cossonay sera augmenté.

3. Gaz d'échappement en plus dus au trafic. La paroi anti-bruit limitera cet effet.

Le sol est pollué. Utilisé comme parking, zone d'exposition, P+R. Il est illégal de procéder à des constructions d'habitations sans assainissement du sol. L'étude de sol de 2016 est caduque.

#### Réponses

1. Les degrés de sensibilité au bruit (DS) sont attribués, conformément à l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), selon l'affectation. La zone mixte, permettant des activités et des commerces moyennement gênants et orientés côté route de Cossonay sont affectés en DS III.

Les nouveaux projets respectent les exigences fixées par l'OPB, sauf pour la parcelle 291 où les valeurs des niveaux sonores en façade Sud du bâtiment présentent des dépassements des valeurs du DS II de nuit pour l'habitat de l'ordre de +1.5 dB(A).

L'installation d'une paroi anti-bruit en verre de 2.5 m de haut en limite de la parcelle 291 permettrait d'assurer le respect de l'art. 7 OPB.

La notice d'impact sur l'environnement (NIE) du PA, prévoit une paroi de 1 m de haut à l'entrée Est du périmètre. Le projet de construction ayant introduit des données plus précises, notamment la position exacte de la trémie d'accès au parking, les pourcentages de pente du terrain et l'aménagement d'une butte à l'Est, les derniers calculs ont démontré un dépassement au niveau de la parcelle 291, ce qui explique l'introduction d'une paroi anti-bruit de 2.5 m.

Aucun autre dépassement n'est observé au niveau du front bâti de la zone de faible densité.

2. Le projet est conforme à la mesure MO-3, puisque le type de localisation selon la norme VSS 640'281 étant en zone B, l'offre se situe entre 40 et 60 % des besoins en stationnement. Le bas de la fourchette appliqué est 40 % par rapport à l'activité.

Conformément à la mesure MO-3, les communes sont libres d'autoriser des projets plus restrictifs que les normes VSS pour autant que cela ne vienne pas perturber la gestion de l'offre en stationnement public.

Concernant le logement, la norme appliquée octroie 1 place / 100 m<sup>2</sup> de SPd (ou par logement) + 10 % visiteurs. Néanmoins, la Municipalité a pris le parti de réduire le stationnement en appliquant 0.8 place / 100 m<sup>2</sup> de SPd (ou par logement) + 10 % visiteurs.

Conformément à l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPAIR, p. 37) : «S'il est souhaitable d'encourager une réduction du taux de motorisation, notamment dans les centres urbains et les quartiers bien desservis par les transports publics, il convient toutefois d'éviter un sous-dimensionnement de l'offre prévue pour les logements, susceptible d'impliquer des reports de demande sur le stationnement public, une pression sur les espaces publics et les parcelles privées situées à proximité, ainsi qu'un trafic de recherche de places indésirable».

L'augmentation du trafic maximale au niveau de la sortie du PA sera de + 800 véhicules /jour (+ 18 %). L'impact du développement du plan d'affectation «En Broye II» sur le réseau routier est faible et aucun problème de saturation n'est à craindre dans le secteur à proximité.

Concernant la dangerosité de l'accès, la pose de ralentisseurs à l'entrée du PA sera évaluée et réalisée si elle est justifiée. Un retour sera fait aux opposants.

Le calcul des charges de trafic a pris en compte le trafic existant et généré par le PA. De plus, la situation a été évaluée à l'horizon 2030. L'augmentation du trafic prévue sur la route de Cossonay est presque négligeable (inférieure à 5 %).

Les propriétaires s'engagent à interdire tout stationnement sur la voie d'accès des PEC pendant le chantier, l'accès du chantier sera à l'Est du périmètre, pourvu d'un point nettoyage. Une expertise routière sera réalisée avant le début du chantier.

La Commune n'a reçu aucune demande d'autorisation de parking employés. Le projet de construction permettra de régulariser la situation.

3. Le PA montre un impact faible, de l'ordre de 1 %, en ce qui concerne les émissions de polluants atmosphériques et les prestations kilométriques. Il ne remet pas en cause le respect des valeurs limites d'immissions de NO<sub>2</sub> et l'évolution observée des concentrations de PM<sub>10</sub> au cours des 5 dernières années. Considérant cette situation, les constructions optimiseront la production de chaleur en encourageant l'utilisation d'agents énergétiques renouvelables, afin de réduire les émissions liées à la production de chaleur.

Les nouveaux périmètres du PA ne sont pas inscrits au cadastre des sites pollués. Sur les 5 échantillons analysés, 3 sont non pollués, ils pourront être réutilisés. 2 révèlent quelques dépassements des valeurs conformément à l'Ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED). Ils seront évacués conformément à la filière des matériaux de décharge de type A (Dépôts pour matériaux d'excavation). Les exigences cantonales pour la protection des sols sur les chantiers sont rappelées dans la notice environnementale (NIE) et appliquées en phase de réalisation.

#### Thème 6 : Aménagements extérieurs

1. Prévoir un parc paysager à l'Ouest (côté Renens) pour assurer la transition entre le PA «En Broye II» et la zone de villas rennaises. La plantation d'arbres indigènes doit être réalisée comme un pare-vue végétal en lieu et place de la prairie fleurie.

Eloigner l'Eco-point et les aires de jeux des bâtiments existants.

Les aménagements extérieurs et le parc devront être réalisés en même temps que les constructions. Tout abattage sera compensé.

S'opposent à l'abattage des 5 arbres protégés et de la haie. Les arbres de compensation mettront une décennie avant d'atteindre la même hauteur. S'opposent également à l'abattage des arbres protégés devant la maison de maître.

Les espaces collectifs ainsi que les cheminements doivent être réservés aux habitants du PA.

Sur la coupe CC, la pente est inversée par rapport à la pente naturelle actuelle. Modifier, afin d'éviter le déversement des eaux en direction de la parcelle 1739.

Séparer le chemin d'accès de la route de Broye du nouveau parc arborisé par une haie végétale allant jusqu'aux moloks du quartier Nord.

Planter des arbres sur la bande verte, vers le bas de la route de Broye.

Avancer le projet au Nord réduit les espaces verts. Le plan autorise des espaces en béton. Les toitures végétalisées ne peuvent être une compensation et ne sont pas vues.

Aménager une prairie en lieu de la place de jeux telle que prévue dans l'art. 6.5 al. 5.

Maintenir le bouquet d'arbres ornant leur place de parc (parcelle 286). Maintien de la place de jeux, du bois de pins et des arbres au Nord de la maison de maître (route de Cossonay 100).

L'abattage du petit bosquet non protégé à l'Est supprime l'habitat de la faune (hérissons, renards, etc.).

2. Souhaite que le nombre de places vélos et leur emplacement soient indiqués sur le projet.

Souhaite que les stationnements extérieurs soient couverts.

Supprimer 2 places de parc voitures pour construire une installation pour environ 10 places vélos.

Souhaite que la pondération à la baisse de 25 % des besoins bruts en stationnement pour les cycles soit supprimée et réaliser le 100 %.

### Réponses

1. Un 2<sup>ème</sup> parc paysager à l'Ouest (côté Renens) ne peut être aménagé puisque le parc principal a été pensé au cœur du PA. 5 arbres protégés sont préservés à l'Ouest. Néanmoins, les propriétaires consentent à arboriser la zone Ouest en plantant 5 arbres supplémentaires. Un plan sera transmis aux opposants.

Les Eco-points sont du côté de la route de Cossonay, loin des bâtiments existants. Les aires de jeux quant à elles sont prévues dans une zone sécurisée et non du côté de la route.

Les propriétaires peuvent difficilement garantir que les aménagements extérieurs soient réalisés en même temps que les constructions. En effet, les aménagements extérieurs sont liés au planning du chantier (zone de chantier nécessaire) ainsi qu'à la saison de plantation des arbres. Les arbres abattus seront largement compensés par 18 arbres d'essence majeure, 15 arbres à haute tige et autres diverses plantations (arbustes, haies, prairie fleurie, etc.).

Conformément à l'art. 6 de la Loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS), ainsi que l'art. 8 du Règlement communal de protection des arbres, la Municipalité peut autoriser l'abattage d'arbres lorsque la construction d'un bâtiment conforme aux dispositions légales est rendue impossible. En l'occurrence, les arbres au Sud de la maison de maître empêchent la construction d'une partie du PEC 13 ainsi que la contre-allée.

Les cheminements seront destinés au public.

Sur la coupe CC, la pente du terrain s'arrête à la fin du parc. Ce dernier étant perméable, il y aura très peu d'écoulement. De plus, une récolte des eaux sera aménagée avant la route.

Séparer le chemin d'accès de la route de Broye du nouveau parc arborisé par une haie végétale n'est pas une proposition souhaitable. Le but n'est pas de scinder le quartier en 2, mais de créer un cœur de vie arborisé commun.

Les propriétaires consentent à planter des arbres sur la bande verte vers le bas de la route de Broye. Une proposition sera faite aux opposants.

Avancer le projet au Nord était nécessaire afin de pouvoir aménager les 5 cédures. Néanmoins, la dimension du parc n'a pas changé.

Le propriétaire s'engage à végétaliser la bande Sud de l'espace collectif (hormis la contre-allée et les places de parc) pour supprimer l'effet minéral et béton des aménagements extérieurs Sud.

Il est rappelé cependant que le zone comprendra 15 arbres à haute tige et que les cheminements piétons seront perméables.

Les toitures végétalisées ne sont pas considérées comme une compensation, c'est le parc paysager qui compensera largement les arbres abattus.

Comme demandé, la place de jeux au niveau de la prairie fleurie sera supprimée.

Le bouquet d'arbres ornant la place de parc de la parcelle 286 sera maintenu ainsi que la place de jeux.

Le bosquet à l'Est sera majoritairement préservé. Uniquement 2 bouleaux non protégés seront abattus pour les besoins du projet.

L'escalier public central sera équipé de plateformes élévatrices destinées aux personnes à mobilité réduites et aux personnes avec poussettes pour bébés.

2. Les corrections demandées au niveau du stationnement vélo ont été effectuées. Néanmoins, la norme permet de réaliser les places en deux étapes. Dans une première étape, seuls deux tiers des besoins nets peuvent être aménagés (besoin déterminant). L'espace nécessaire pour une réalisation ultérieure de la deuxième étape doit être garanti. Pro Vélo a accepté cette proposition.

#### Thème 7 : Desserte

1. Des mesures de sécurité seront aménagées au niveau de l'espace collectif. Le financement de ces mesures ainsi que celui de l'infrastructure routière devront être réglés préalablement au PA.
2. Pas d'accès mentionné pour le parking concernant le PEC 5, insuffisant en cas de reconstruction.

L'accès à la parcelle 1739 devra être réalisé avant le début des travaux.

Interdire l'accès sur la voie actuelle donnant accès aux immeubles sis route de Broye 5-7-9, afin de limiter les camions, la boue, terres, etc.

S'opposent à une sortie de véhicules uniquement par le côté Est (bâtiments existants et nouveaux) sur la route de Broye. Ajouter une nouvelle sortie à l'Ouest, déjà existante.

S'opposent au variantes I et III de l'étude de mobilité de la route de Broye pour les raisons invoquées dans le rapport. Seule la sortie Sud sur Cossonay est acceptée.

#### Réponses

1. Par voie de convention, les propriétaires de la zone mixte se sont engagés à financer l'infrastructure routière du PA. Si des mesures de sécurité supplémentaires s'avéraient nécessaires, elles seront également prises en charge par ces mêmes propriétaires.
2. La mention d'accès parking sera ajoutée au PEC 5 pour permettre la construction d'un éventuel parking souterrain.

#### **Amendement proposé par la Municipalité :**

**Dans le plan du PA, ajout d'un accès au garage enterré au niveau du PEC 5**

Cette modification est indiquée par un astérisque de couleur rouge sur le plan.

L'accès à la parcelle 1739 et à toutes les autres parcelles du site sera assuré durant toute la durée de construction.

Interdire l'accès par la voie donnant accès aux immeubles sis route de Broye 5-7-9, afin de limiter les camions durant le chantier n'est pas possible. Néanmoins, l'entrée du chantier sera aménagée au début du chemin et pourvue d'une station de nettoyage. Une expertise routière du chemin sera réalisée avant le début des travaux.

La question de l'accès au site a fait l'objet d'une longue discussion avec le Canton. Le seul accès autorisé est celui de la route de Broye. Tous les accès existants sur la route de Cossonay seront supprimés dans le cadre du projet du BHNS.

#### Thème 8 : Procédure et divers

1. S'opposent aux clauses dérogatoires prévue aux art. 10.2 et 11.2 du Règlement du PA. Trop vague et ne se justifie pas.
2. La convention privée n'était pas jointe au dossier d'enquête.
3. Le projet de 2017 a été retiré sans conciliation avec les opposants. Les motifs de la précédente enquête restent valables pour les éléments non modifiés. La réponse Municipale du 27 juin 2018 ne correspond pas à une décision formelle susceptible de recours.
4. Produire une coupe longitudinale (Est-Ouest) au niveau des périmètres 6 à 8.
5. Le PA devant être modifié, le permis de construire ne peut être délivré. Le permis devra être refusé du fait qu'il ne sera pas possible de statuer dans les 40 jours. Il n'est pas possible de mettre en suspens le permis.

Le projet de construction est non conforme à la réglementation en vigueur et le permis ne peut pas être délivré. Ne peut prévaloir d'un effet anticipé.

Il y a vice de forme. Le PA doit entrer en vigueur avant la mise à l'enquête du projet de construction.

Le nouveau PA ne permet pas de contester la hauteur.

Nous n'avons pas été informés de l'enquête publique.

#### Réponses

1. Les dérogations au sens de l'art. 11.2 sont à titre exceptionnel dans les limites du droit cantonal, pour autant que des motifs d'intérêt public ou des circonstances objectives les justifient. Elles ne pourront pas porter atteinte à un autre intérêt public ou à des intérêts prépondérants de tiers.
2. La convention privée n'est pas un document public. Elle n'est pas mise en consultation durant l'enquête publique.
3. Une séance de conciliation a eu lieu, en date du 25 mai 2018, à la demande de l'Association des riverains du PA «En Broye II» ainsi que quelques habitants du PA «En Broye II», signataires du courrier du 30 avril 18. Le projet ayant été abandonné, une 2<sup>ème</sup> séance de conciliation générale n'a pas été jugée nécessaire. Cependant, conformément à l'art. 15 LATC, le Canton répondra aux opposants des 2 enquêtes de 2017 et 2019. Ces réponses sont susceptibles d'un recours auprès du Tribunal cantonal.
4. Une coupe longitudinale (Est-Ouest) au niveau des périmètres 6 à 8 sera envoyée aux opposants.
5. La décision Municipale concernant le permis de construire sera transmise dans les délais, conformément à l'art. 114 LATC. Le permis sera conditionné par l'adoption du PA.

Le projet de construction est conforme au futur PA. Son permis de construire ne devient effectif que lorsque le PA sera en vigueur.

Conformément à l'art. 109 LATC, les enquêtes publiques des projets de construction sont affichées au pilier public et publiées dans un journal local, dans la Feuille des avis officiels du canton de Vaud ainsi que sur le site Internet officiel de l'Etat de Vaud.

Conformément à l'art. 38 LATC, les enquêtes publiques des plans d'affectation communaux sont affichées au pilier public et par insertion dans la Feuille des avis officiels du canton de Vaud. Les propriétaires touchés sont avisés par lettre recommandée.

Les propriétaires ont été informés des mises à l'enquête publique du PA et du projet de construction par courrier du 20 novembre 2019.

#### Conclusions

L'actuelle destination commerciale de cette parcelle n'étant plus du tout d'actualité, il paraît normal qu'une modification soit de mise, ceci d'autant que le délai légal de 15 ans permettant de demander le changement d'affectation est atteint et dépassé. La demande des propriétaires de ces parcelles est donc recevable.

Il est bon, au moment de décider de l'avenir de cet important lieu-dit de Prilly au «confins-Ouest» de notre ville, de se rappeler que celui-ci a vécu de multiples études, réflexions et propositions depuis plus de... 50 ans. En plus d'un projet de tour en 1967 (si, si !), un referendum en 1987, ainsi qu'une tentative de route à 3 voies reliant Malley par Florissant à la Fleur-de-Lys repoussée en votation cantonale en 1984, ce ne sont pas moins depuis 2004 sept variantes qui ont été présentées en séances publiques : immeubles de moyenne hauteur répartis ou de faible hauteur tapissant le terrain. Aucune n'a trouvé grâce aux yeux des proches riverains.

Cette 8<sup>ème</sup> et définitive variante proposée, inspirée des «Logis de Prilly», introduit 5 césures qui permettent d'assurer des dégagements visuels généreux, le plus possible en regard des bâtiments riverains existants. De plus, la réalisation d'un important parc paysager ainsi que des espaces verts de qualité constituent une réelle plus-value pour le quartier en regard de son actuelle utilisation à bien plaisir en parking et exposition de voitures d'occasion. En matière de densité, on peut préciser que la densité (CUS de 1), déjà exceptionnellement inférieure au périmètre compact, ne peut être abaissée. Et qu'en matière de cohérence et de transparence, le PA (objet du préavis N° 7-2020) et le projet de construction (de compétence municipale) ont été mis à l'enquête publique en même temps de manière

à permettre au voisinage et citoyens-riverains de s'assurer de la cohérence du règlement et de son application dans la future réalisation architecturale.

Enfin, rappeler que dans sa séance du 9 mars 2020, le Conseil communal a voté à une très large majorité la prochaine réalisation d'un bus à haut niveau de service (BHNS), futur transport public performant de nouvelle génération qui va profiter grandement à l'attractivité de ce nouveau lieu de vie prilléran.

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° 7-2020,
- 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 PA «En Broye II» et son règlement;
- 2 d'adopter la servitude de passage public à pied et pour la mobilité douce;
- 3 d'adopter les propositions de réponses formulées par la Municipalité dans le présent préavis, y compris l'amendement, le Département étant chargé d'en assurer la notification conformément à l'article 43 LATC;
- 4 d'autoriser la Municipalité à entreprendre toute démarche pour mener ce projet à terme et, le cas échéant, à plaider toute instance si nécessaire.

Ainsi adopté par la Municipalité dans sa séance du 11 mai 2020

Au nom de la Municipalité

Le Syndic

La Secrétaire

A. Gillièron

J. Mojonnet

**Annexes N° :**

- 1 Plan et règlement du dossier du PA à adopter;
- 2 Plan de la servitude à adopter;
- 3 Vues de la maquette;
- 4 PV de la séance du 30 avril 2018;
- 5 Courrier municipal du 27 juin 2018;
- 6 Tableau récapitulatif des oppositions;
- 7 Réponse du SDT;
- 8 Réponse de Mme de Quattro;
- 9 Courriel du SDT.