



MUNICIPALITE DE GLAND

Préavis municipal n° 74/1 relatif au plan partiel d'affectation " Communet-Borgeaud" et son règlement

Date proposée pour la séance de la commission:

A fixer

Municipal responsable: M. Thierry Genoud

Gland, le 25 mars 2010.

Madame la présidente,
Mesdames, Messieurs les conseillers,

Dans sa séance du 4 février dernier, le conseil communal décidait

- d'adopter le plan partiel d'affectation "Communet - Borgeaud" et son règlement avec l'apport d'amendements;
- de donner à la municipalité tous les pouvoirs de plaider, transiger, s'approprier en relation avec l'adoption des présents plan et règlement;
- de transmettre ce dossier au département des institutions et des relations extérieures pour approbation.

Ce dossier a été adressé aux instances cantonales pour approbation. Or, en date du 15 mars dernier, le service du développement territorial nous communiquait ce qui suit:

"Ce projet comporte 600 places de parc. Il est donc soumis à étude d'impact. Nous avons constaté que la procédure prévue par le règlement d'application de l'ordonnance fédérale relative à l'étude d'impact sur l'environnement (RVOEIE) n'a pas été respectée. La décision finale doit être adoptée par le Conseil communal. Ce projet ayant un impact important sur la région, il est primordial de respecter la procédure pour éviter tout vice de forme".

Cette procédure spécifique est la suivante:

Règlement d'application de cette ordonnance fédérale

Art. 16 - Plans d'affectation communaux

Lorsque l'EIE est effectuée dans le cadre de la procédure d'adoption d'un plan d'affectation communal (art. 56 à 62 LATC^A), le rapport d'impact est joint à la demande d'examen préalable prévue à l'article 56 LATC. Le département des travaux publics, de l'aménagement et des transports^B assure la coordination des travaux préparatoires et la consultation auprès des autorités et services concernés.

Les propositions et conclusions des services spécialisés de la protection de l'environnement (évaluation du rapport d'impact) sont communiquées à la municipalité avec le résultat de l'examen préalable.

Le préavis municipal établi conformément à l'article 58, alinéa 2, LATC comporte un résumé des éléments d'appréciation mentionnés à l'article 17 OEIE et en conclusion, le projet de décision finale conforme à l'article 13 du présent règlement.

En résumé, cette étude d'impact a été réalisée dans les règles de l'art et elle faisait partie intégrante du dossier d'enquête. Elle n'a pas suscité d'opposition.

La commission du plan de zones disposait de cette étude. Elle le mentionne dans son rapport sous la rubrique "Liste des documents mis à disposition de la commission".

Le conseil communal doit prendre connaissance de tous les éléments composant ce dossier. Ainsi, nous avons complété le préavis qui vous a été soumis en février dernier par l'adjonction d'un chapitre lié à la procédure et à l'étude d'impact.

En fait, le conseil communal s'est déterminé sur le fonds mais pas dans la forme voulue.

DECISION FINALE DU CONSEIL COMMUNAL DE GLAND

Préambule

Dans le premier plan de zones de la commune et ceci jusqu'en 1988, date de l'entrée en vigueur de l'actuel plan de zones, la majeure partie du périmètre compris entre le chemin du Molard, l'autoroute, la route de Luins et la rue du Borgeaud était affectée en zone d'habitations collectives A. Cette zone permettait la réalisation de bâtiments similaires aux deux immeubles réalisés au Communet.

Vu l'importance des surfaces non bâties de ce secteur (70'000 m² env.) et sa situation à proximité du bourg, il importait que nous puissions participer au développement de ce périmètre. C'est la raison pour laquelle la municipalité de l'époque avait affecté celui-ci dans la zone à occuper par plan de quartier dans le cadre de l'élaboration de ce plan de zones. Ainsi sont nés les plans de quartiers "Le Communet" et "Derrière le Borgeaud".

L'affectation à la construction de ces plans de quartiers est prévue par la planification locale et doit se faire par la mise en place d'un plan partiel d'affectation (PPA).

Les autorités municipales ont accueilli favorablement une démarche d'une entreprise générale pour fédérer les différents propriétaires et lancer des études de projets de construction sur cette zone.

Les parties ainsi constituées ont jugé souhaitable de baser la planification sur les résultats d'un concours d'urbanisme et espaces publics afin de viser une qualité d'aménagement exemplaire. A cette occasion, les conditions d'un partenariat public-privé ont également été posées.

Des règles minimales d'aménagement ont été définies préalablement au concours. Le PPA a ensuite été établi sur la base du projet retenu pour exécution, en traduisant ses options fondamentales et tout en ménageant une certaine souplesse pour faire varier les typologies sans remettre en cause le concept d'aménagement général.

Aspects fonciers

Toutes les parcelles non bâties comprises dans le périmètre du PPA, y compris les fonds de parcelles non bâtis de la rue du Borgeaud, à l'exception de la parcelle communale, et une partie des domaines publics existants qui seront transformés en droit à bâtir, sont concernées par une convention de promesse d'achat signée avec le promoteur, ce qui garanti la faisabilité du projet.

Protection contre le bruit

Le PGA prévoit dans son règlement que ce nouveau quartier soit protégé des nuisances sonores de l'autoroute par une butte ou une zone artisanale. Le projet a retenu le principe d'une construction de parking en silo dont la face nord fait office de mur anti-bruit. L'EIE démontre l'efficacité de ce dispositif. Pour le surplus, notamment pour les étages supérieurs des immeubles hauts, des mesures architecturales de protection sont imposées par le règlement du PPA.

Transports et mobilité

La desserte TP actuelle de ce secteur est insuffisante pour le futur quartier. Une étude sur la réorganisation des lignes de bus urbaines est en cours et sa mise en œuvre sera en relation avec l'avancement des constructions du nouveau PPA. Le rapport d'impact précise les objectifs visés, avec un nouvel arrêt sur la rue du Borgeaud. Le stationnement et la circulation des véhicules sont confinés en périphérie de la zone, le long de l'autoroute afin de préserver la qualité des espaces à l'intérieur du quartier et de favoriser la mobilité douce. Des parcours figurent à titre indicatif sur le plan pour montrer les points à relier par des cheminements publics aménagés pour les piétons et les deux-roues légers non motorisés.

Ligne HT

L'implantation du nouveau quartier nécessite un déplacement de la ligne HT existante dans le secteur nord-est. Cette procédure est traitée en parallèle par la Romande Energie, selon une convention avec l'investisseur.

Potentiels de développements

Le projet prévoit une capacité de 60'850 m² de surface brute de plancher essentiellement destinée à l'habitation et à quelques activités notamment dans le secteur sud-est. Le domaine public (DP) existant à l'intérieur du PPA sera désaffecté par le biais d'une enquête publique simultanée à celle des aménagements routiers. De nouveaux DP seront éventuellement redéfinis sur la base du projet définitif des équipements. Une partie du DP de la route de Luins comprenant le chemin de desserte aux parcelles n^{os} 1705 et 1706 a été intégrée dans le périmètre du PPA permettant une réalisation des accès en adéquation avec les aménagements du PPA.

Le projet de PPA propose un CUS de 0,81, soit une capacité d'environ 1'200 nouveaux habitants. Le CUS = 60'850 m² / 75'142 m² de terrain = 0.81. Nb d'habitants = 1'217 habitants-emploi (en considérant 50 m²/habit) arrondi à 1'200 habitants-emploi.

La parcelle communale n° 1701 ainsi que les DP n^{os} 41 et 42 totalise 9'051 m². La surface brute de plancher destinée à la commune est d'environ 7'330 m² (9'051 m² x 0.81). L'affectation et l'emplacement vous sera transmis prochainement.

Intention du projet

L'organisation d'un concours, partiellement financé par les pouvoirs publics, pour un quartier de cette importance à l'échelle locale avait pour but de viser une réalisation de qualité exemplaire et répondant aux exigences du développement durable. Plusieurs facteurs se conjuguent pour répondre à une telle ambition : vaste terrain, situation centrée, maîtrise foncière et opérationnelle, partenariat public-privé. Le projet prend en compte les structures spatiales existantes (échelles du voisinage, de la localité et du territoire en général) ainsi que le projet urbain et paysager établi pour l'ouest de la localité. Le projet veille à équilibrer les composantes sociales, économiques et environnementales afin de favoriser le développement de la collectivité locale tout en préservant au mieux les ressources vitales pour les générations futures. La mixité des activités et des types d'habitat possible ainsi que la valorisation des espaces publics doivent favoriser l'émancipation et la cohésion sociale. L'intégration pondérée d'activités dans les structures résidentielles alimente un développement économique adapté au contexte local.

Réalisation du chantier: hypothèses

Le chantier est prévu en 3 phases de construction, la phase 1 étant légèrement plus conséquente que les deux suivantes. Le parking Silo sera construit en 2 parties. La première partie sera construite pendant la première phase du chantier, la deuxième partie du Silo pendant la troisième phase du chantier.

Principe de réalisation

Le principe de réalisation est clairement déterminé par le plan des gabarits joint au présent préavis.

Infrastructures

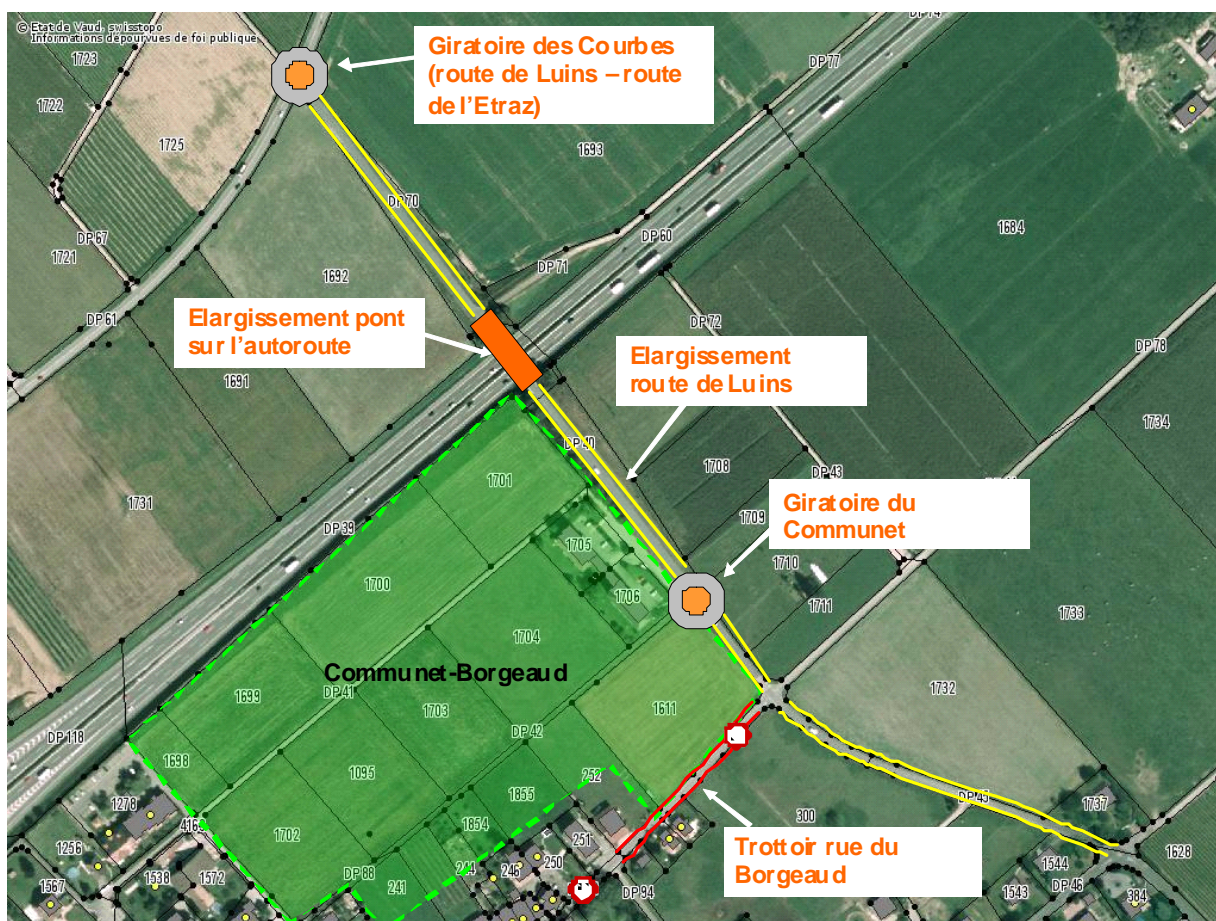
Une convention datant du 14 décembre 2006 entre commune de Gland, Losinger Construction SA et Baufinag AG, fixe les obligations des parties dans le cadre de la mise en place des infrastructures et des équipements nécessaires à la réalisation du futur quartier. Il est à noter qu'aucun permis de construire ne sera délivré avant d'avoir eu l'assurance que les infrastructures indispensables à ce quartier sont réalisables.

L'accès des véhicules au site à l'intérieur du quartier se faisant uniquement par la route de Luins nécessite son élargissement, mais également la création du giratoire du Communet et des mesures de modération du trafic. Ces aménagements sont traités parallèlement à l'équipement du quartier selon la procédure définie par la loi sur les routes.

Phasage pour les travaux d'infrastructures

Les travaux d'infrastructures à réaliser dans le cadre du chantier du quartier "Communet-Borgeaud" sont les suivants:

- giratoire du Communet à l'entrée du quartier;
- élargissement de la route de Luins entre la route de l'Etraz et la Grand'Rue;
- giratoire des courbes au croisement route de l'Etraz / route de Luins;
- élargissement du pont sur l'autoroute.



Impact sur le trafic routier et mesures de fluidité

Pour cette étude, nous nous sommes basés sur le trafic actuel, tel que précisé dans l'EIE jointe au PPA. Les camions transiteront obligatoirement par la route de Luins pour rejoindre la route de l'Etraz au nord, puis l'est ou l'ouest en fonction de leur destination finale. **L'accès par la rue du Borgeaud sera interdit.** L'augmentation du trafic sera de 6% maximum pendant la période de pointe, correspondant à la première phase de terrassement et au démarrage du gros œuvre. Cette augmentation reste relativement faible.

Cependant afin de fluidifier le trafic et faciliter les accès des camions, les mesures suivantes seront mises en place:

- 1 création d'un giratoire provisoire à l'entrée du quartier dès le démarrage des travaux;
- 2 pendant toute la durée du chantier, interdiction aux camions de se croiser sur le pont; une priorité sur le pont sera donnée aux camions venant de la route de l'Etraz. Les camions venant du quartier ne pourront passer que si aucun camion venant en sens inverse n'est engagé sur le pont. (la visibilité est suffisante à l'approche du pont pour les chauffeurs);
- 3 pendant les phases de terrassement, un système de communication entre les chauffeurs sera mis en place pour organiser les rotations des camions sur la route de Luins;

- 4 les horaires de livraison de marchandises seront adaptés pour tenir compte des heures de pointe du trafic sur la route de Luins.

PROCEDURE

1. l'établissement d'un PPA est régi par la procédure définie aux articles 56 et suivants de la loi cantonale du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC);
2. le projet de parking en silo prévu par le PPA "Communet Borgeaud" est soumis à la procédure d'étude d'impact sur l'environnement (EIE) puisque le parking comporte 600 places de stationnement;
3. la démarche d'EIE doit être mise en œuvre dès l'élaboration du PPA, puisque celui-ci planifie la réalisation d'une installation soumise à l'EIE¹ lorsqu'il comporte des mesures détaillées applicables à un projet dont il est possible de définir l'ampleur et la nature de l'impact;
4. le plan, accompagné du rapport d'impact sur l'environnement, a été soumis à l'examen préalable des services de l'Etat^{2,3}. L'appréciation globale du projet a permis au Service du développement territorial (SDT) de préavis favorablement la soumission de celui-ci à l'enquête publique. Les avis des services spécialisés de l'Etat sont mentionnés sous chiffre 2.4.3. Les avis des autres services sont en résumé les suivants;
5. le dossier du PPA, incluant notamment le rapport d'impact sur l'environnement du projet, a été mis à l'enquête publique du 19 juin 2009 au 10 août 2009;
6. l'enquête publique a suscité 12 oppositions/interventions.

PROCEDURE DECISIVE ET AUTORITE COMPETENTE

Vu l'ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE/RS 814.011),

Vu le règlement du 25 avril 1990 d'application de l'ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (RVOEIE/RSV 814.03.1),

Le PPA "Communet-Borgeaud" prévoit la réalisation d'une installation⁴ nécessitant une étude d'impact sur l'environnement, recensée à l'annexe de l'OEIE en tant que parcs de stationnement (terrain ou bâtiment) pour plus de 500 voitures.

L'EIE est effectuée par l'autorité⁵ qui, dans le cadre de la procédure décisive, est compétente pour décider de la réalisation du projet.

POUVOIR D'EXAMEN DE L'AUTORITE COMPETENTE

L'autorité compétente pour procéder à l'EIE doit déterminer si le projet répond aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement, sur la base des éléments d'appréciation suivants⁶:

- le rapport d'impact sur l'environnement (RIE);
- les préavis des services spécialisés de l'Etat;
- les résultats de l'enquête publique réalisée du 19 juin 2009 au 10 août 2009.

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

¹ Article 3 RVOEIE.

² Article 56 LATC, Rapport d'examen préalable, Service du développement territorial - SDT, 13.05.2008.

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

⁴ CF 1.3.2.

⁵ Si un PPA concerne plusieurs communes, les législatifs communaux qui procèdent à l'EIE du projet sur la base du préavis de leur municipalité respective.

⁶ Article 17 OEIE.

CONFORMITE DU PROJET PAR RAPPORT A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

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

ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Bases légales

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

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

Rapport d'impact

Le rapport d'impact sur l'environnement a accompagné le PPA qui a été soumis à l'enquête publique du **19 juin 2009 au 10 août 2009**.

Les principaux impacts relevés par le RIE concernent les aspects suivants:

Protection de l'air

Le site n'est pas problématique au regard de la pollution atmosphérique.

Protection contre le bruit (et les vibrations)

La protection contre le bruit routier provenant de l'autoroute A1 était l'un des critères à prendre en compte dans le cadre du concours d'urbanisme. Dans le cadre de l'aménagement proposé par le lauréat, la protection contre le bruit de l'autoroute A1 est globalement assurée par:

- une distance de 59 m entre l'axe de l'autoroute et le premier plan de façade des bâtiments d'habitation projetés;
- la construction d'un silo-parking de 3 niveaux bordant tout le côté nord-ouest du quartier le long de l'autoroute A1;
- l'orientation de la majorité des logements vers le côté opposé à l'autoroute, ou tout au moins sur la façade perpendiculaire à celle-ci.

Les valeurs de planification sont dépassées dans plusieurs cas de figure. Les possibilités pour réduire les immissions afin de ne pas dépasser les valeurs de l'OPB sont les suivantes:

- rehausser le talus végétal (passer d'une hauteur de 8.2 m à 10.2 m, hauteur minimale pour respecter les valeurs de planification sans mesures supplémentaires);
- ne pas prévoir de locaux à usage sensible sur les façades concernées;
- réduire l'angle d'exposition au bruit par des mesures de construction.

Le bruit pour les étages inférieurs n'a pas été calculé car ceux-ci sont partiellement protégés par la butte formée par la Route de Luins. Les cas les moins favorables ont été considérés. Quoi qu'il en soit, le trafic de la Route de Luins et du chemin d'accès au parking suffisent pour dépasser les valeurs de planification.

La façade nord-est du dernier bâtiment du quartier (parcelle 1701) n'est donc pas suffisamment protégée contre le bruit.

Mesures envisageables:

- aucune fenêtre de locaux à usage sensible au bruit sur cette façade ou
- création d'une protection contre le bruit venant de la route de Luins et du chemin d'accès au parking.

En adoptant une vitesse de 30 km/h sur la route d'accès au silo-parking, les valeurs de planification du degré de sensibilité II sont respectées pour la route d'accès au parking seule, et les valeurs d'immission du degré de sensibilité II sont respectées pour la combinaison des deux routes. Le détail des niveaux sonores aux différents étages n'a pas été déterminé; les calculs ont été effectués pour la situation la moins favorable. Les immissions de bruit provenant de l'autoroute A1 n'ont pas été examinées pour les bâtiments existants.

Au vu de ce qui précède:

- durant la période diurne (6-22h), l'utilisation accrue des voies de communication ne provoque pas de dépassement des valeurs limites d'immission, ni d'augmentation significative des immissions sonores le long des tronçons concernés (+ 0.4-0.9 dBA);
- durant la période nocturne (22-06h), l'utilisation accrue des voies de communication ne provoque pas de dépassement des valeurs limites d'immission, mais provoque une augmentation significative des immissions sonores à la route de l'Etraz.

Cette situation nécessitera de prendre des mesures aux endroits bâtis, respectivement de vérifier les mesures existantes de protection contre le bruit.

Protection contre les rayonnements non ionisants

La ligne à haute tension qui traverse actuellement l'angle nord-ouest du périmètre du PPA va être déplacée par la Romande Energie. Son axe sera ramené parallèlement à l'autoroute A1 sur toute la longueur du PPA, dans l'espace libre laissé entre la paroi antibruit existante et la façade nord-ouest du futur silo-parking. La distance limite de 15 m nécessaire au respect des exigences de l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI) atteindra la zone du parking, mais ne touchera aucun des bâtiments d'habitation du quartier.

Eaux souterraines

Le périmètre ne se trouve pas sur une zone de protection des eaux ; il est classé en secteur B de protection des eaux (secteur peu vulnérable, car les ressources en eau souterraine présentent peu d'intérêt, du point de vue de leur quantité et/ou de leur qualité).

Eaux à évacuer

Les eaux à évacuer sont les eaux usées provenant des logements et des quelques activités prévues dans le quartier, ainsi que les eaux de ruissellement des surfaces imperméables.

Les eaux usées seront évacuées à la station d'épuration intercommunale de l'APEC (Association pour l'épuration des eaux usées de la Côte) qui dispose d'une réserve suffisante pour les 1'200 équivalents-habitants du quartier. La capacité des canalisations d'eaux usées existantes aboutissant au quartier sont également suffisantes. Le plan général d'évacuation des eaux (PGEE), réalisé par le bureau Bovard & Nickl SA et actuellement en examen préalable au canton, prévoit deux nouvelles canalisations pour les futures habitations.

En ce qui concerne les eaux de ruissellement, le projet propose un système de rétention des eaux pluviales en surface, offrant une mise en scène des périodes inondées et sèches par le biais d'un écosystème à créer dans l'angle nord-est du PPA.

Selon le PGEE, un bassin de rétention de 1000 m³ devrait permettre de récupérer les eaux correspondant à une pluie d'une intensité de 360 l/s/ha et d'une durée de 20 minutes (temps de retour 5 ans), considérant un coefficient de ruissellement de 0,4 sur le secteur étudié.

Cette "réservation" proposée dans le cadre du PGEE est largement dimensionnée, puisqu'il est prévu dans le cadre du projet de PPA:

- de végétaliser les toitures plates des bâtiments. Cette mesure permet une très bonne régulation des débits hydriques. Elle favorise également la rétention, l'évapotranspiration et le relargage différé des eaux pluviales.
- d'utiliser les eaux pluviales stockées pour arroser les jardins collectifs
- d'évacuer les eaux pluviales du quartier jusqu'au bassin de rétention par le biais de ruisseaux animés permettant de ralentir l'écoulement de l'eau vers l'exutoire, voire de l'infiltrer. Selon l'annexe C de la conception générale d'assainissement du projet de PGEE, la zone serait favorable à l'infiltration. Ces informations se basent toutefois sur la cartographie cantonale des sols et devra impérativement faire l'objet de vérifications locales.

Les canalisations d'eaux claires figurées dans le PGEE le sont donc à titre indicatif. Le collecteur situé en aval du bassin, sensé évacuer le surplus d'eaux pluviales vers le Lavasson (prochain exutoire naturel situé à environ 700 m de l'angle nord-est du quartier), ne sera pas suffisant et devra être remplacé.

Protection des sols

Le projet concernant environ 7 ha de terres agricoles, l'établissement d'un bilan des matériaux terreux sera demandé au moment de la demande de permis de construire. Un pédologue devra quantifier les volumes de matériaux terreux (horizon A (terre végétale) et horizon B (couche intermédiaire)) de bonne qualité qu'il conviendra de décaper. Il estimera les quantités d'horizon A et d'horizon B qui seront stockés et réutilisés sur place pour les aménagements extérieurs. Le cas échéant, il proposera des filières de valorisation pour les matériaux terreux excédentaires.

Sites pollués

Le périmètre du PPA n'est pas un site contaminé au sens de l'Ordonnance sur les sites contaminés (OSites).

Prévention en cas d'accidents majeurs, d'événements extraordinaires ou de catastrophes

Les habitations se trouvent légèrement plus proches de l'autoroute que la distance imposée par l'OPAM (50 mètres), en-dessus de laquelle aucune étude n'est nécessaire. Néanmoins, la protection physique apportée par le parking étagé longeant le périmètre (du côté de la voie de circulation) est jugée suffisante pour limiter les risques dus aux accidents majeurs.

Conservation de la forêt

Le périmètre du PPA ne comporte pas de zone forestière, la totalité de la superficie étant actuellement en zone agricole et viticole, à l'exception des parcelles 1705 et 1706 qui sont en zone de moyenne densité.

Protection de la nature

Le périmètre du PPA ne se trouve pas en zone de protection de la nature, de la faune et du patrimoine selon les inventaires fédéraux et cantonaux. L'arborisation buissonnante longeant la route Luins sera conservée.

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

Au final, le RIE conclut que le PPA "Communet-Borgeaud", à l'exception des questions relatives à la protection contre le bruit du trafic provenant de l'autoroute d'une part (derniers étages des fronts de façades nord-ouest), de la route de Luins d'autre part (front de façade nord-est), ainsi que de l'utilisation accrue des voies de communication, **le projet ne présente pas de difficulté sur le plan de l'impact sur l'environnement.**

Avis et conditions des instances cantonales spécialisées et de la CIPE

Les services spécialisés ont, en résumé, émis les avis et conditions suivants:

Service de la mobilité (SM);

Stationnement

Le règlement du plan de quartier, en son art. 29, doit définir le besoin en places de stationnement en se référant explicitement à la norme de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS) en vigueur - actuellement SN 640 281. Cette exigence se base sur l'article 40a RLATC nouveau (entré en vigueur le 1.3.2008).

Transports publics

Le SM constate que la desserte de bus du futur quartier Communet-Borgeaud n'est pas optimale. Au vu du potentiel que ce quartier représente en terme d'habitants, il faut envisager une amélioration de sa qualité de desserte.

Cette réflexion devra intervenir dans le cadre de l'étude de restructuration des réseaux de transports publics de la région yonnaise. Une meilleure desserte du quartier Communet-Borgeaud permettrait de renforcer l'inscription du projet dans une démarche de développement durable.

Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN);

Lutte contre le bruit

Les exigences en matière de lutte contre le bruit de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) du 7 octobre 1983 ainsi que celles décrites dans l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB) sont applicables.

Degré de sensibilité au bruit (DS)

Le SEVEN approuve l'attribution des DS proposée à l'art. 38 du règlement du PPA. Les affectations décrites à l'art. 4 sont bien coordonnées avec les DS.

Exposition au bruit

Pour une zone nouvellement affectée à la construction de locaux à usage sensible au bruit, les valeurs de planification sont à prendre en compte. Le SEVEN relève que ces valeurs ont bien été prises dans l'étude d'impact. Cependant, en page 9 de ce rapport, il est mentionné à tort que les valeurs limites d'immission sont applicables.

Bruit routier

L'annexe n° 3 de l'OPB fixe les valeurs limites d'exposition au bruit du trafic routier.

En fonction des résultats écrits dans le rapport d'impact concernant le bruit lié au trafic routier, le SEVEN accepte la teneur de l'art. 14 du règlement.

Utilisation accrue des voies de communication

Les exigences d'une utilisation accrue des voies de communication sont décrites dans l'art. 9 de l'OPB. Dans l'état actuel du dossier, cet aspect n'est pas traité. Pour rappel, le SEVEN demande que tous les secteurs qui verront une augmentation de leur trafic d'environ 10%, consécutivement à la réalisation du PPA projeté, devront faire l'objet d'une analyse plus détaillée.

Protection de l'air - immissions

Le présent projet se situe dans une zone où les normes prescrites par l'Ordonnance fédérale pour la protection de l'air pour les valeurs limites d'immissions de dioxyde d'azote sont respectées, mais où les charges de trafic en constante augmentation dans cette région provoquent une pression significative sur les valeurs d'immissions de ce polluant atmosphérique.

Le SEVEN relève l'application de la norme VSS 640 281 pour le calcul des besoins en stationnement.

Le SEVEN souligne que les constructions répondront au standard Minergie et relève l'intégration du quartier au concept énergétique de la commune.

Rayonnement non ionisant (lignes de transport d'énergie)

L'ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI) du 23 décembre 1999 est applicable. Pour la délimitation d'une nouvelle zone à bâtir, la valeur limite de l'installation doit être respectée (1 microTesla). En prenant en compte le déplacement de la ligne 40 kV, le projet de PPA est conforme aux exigences de l'ORNI.

Service du développement territorial (SDT)

Division améliorations foncières

Le SDT-Division améliorations foncières prend note:

- qu'un droit d'emption a été inscrit sur l'ensemble des parcelles concernées en faveur de Baufinag AG excepté la parcelle appartenant à la Commune (no 1701) et les parcelles bâties (no 1705 et 1706) (rapport 47 OAT);
- qu'une convention a été établie entre la Commune et Baufinag AG pour la mise en oeuvre des équipements et des servitudes publiques nécessaires (article 36 du projet de règlement);
- qu'une convention a été établie entre l'investisseur et la Romande Energie pour le déplacement de la ligne HT (rapport 47 OAT).

Ces mesures répondent au principe de coordination des aspects fonciers et de l'aménagement du territoire énoncé aux articles 55 LATC et 4 LAF. Toutefois, un certain nombre de remarques sont à prendre en considération:

- il n'y a pas de droit d'emption inscrit sur la parcelle no 244 (selon examen du registre foncier au 3.11.08); une convention entre le propriétaire et le bénéficiaire des droits d'emption devra être signée avant l'enquête publique du PPA;
- une partie de la parcelle no 246 avec une partie du bâtiment existant est inscrite dans le périmètre du PPA et il n'y a pas de droit d'emption inscrit (selon examen du registre foncier au 3.11.08); deux possibilités sont offertes: soit inscrire un droit d'emption sur la portion de la parcelle concernée, soit faire coïncider la limite du PPA avec la limite cadastrale de la parcelle n° 246;
- le DP 41 (chemin du Communet) est appelé à disparaître, le DP 86 et une partie du DP 42 sont affectés en aire de mobilité douce et l'autre partie du DP 42 est affectée en aire de verdure et aire d'activité: l'enquête publique du PPA devra être accompagnée d'une enquête publique relative à la désaffectation du domaine public conformément à l'article 17 de la loi sur les routes; le domaine public une fois désaffecté passant au domaine privé de la commune, une convention devra être signée entre la municipalité et la société bénéficiaire des droits d'emption pour la cession de ces surfaces;
- il en va de même pour le DP 40 (route de Luins), une partie de ce DP passant en aire de verdure et aire de circulation.
- le périmètre du PPA englobe une partie du DP 39 (autoroute); il convient de respecter la limite cadastrale.

Sous réserve de la prise en compte des remarques ci-dessus, le SDT-Division améliorations foncières préavise favorablement le projet de PPA.

Remarques de détail:

- parcelle no 1698: nom des propriétaires à mettre à jour;
- rajouter la parcelle no 246 si nécessaire (voir ci-dessus),
- le projet de PPA englobe deux parcelles déjà bâties (nos 1705 et 1706); compte tenu que ces deux parcelles sont déjà au bénéfice d'un droit acquis et que leur maintien ne lèse pas le projet, le PPA peut être réalisé sans nécessité de coordination entre les propriétaires concernés.

Pour information, la parcelle n° 1611 est grevée de deux mentions AF:

- mention n° 246'440: la parcelle a fait partie du syndicat AF du réseau d'arrosage de Nyon et environs (S.A.N.E.) aujourd'hui dissout,
- mention n° 2006/2858/0: la parcelle fait partie du syndicat d'entretien et d'exploitation du réseau d'arrosage de Nyon et environs.

Lorsque le changement de destination du sol sera constaté, le propriétaire de la parcelle sera éventuellement tenu de restituer les subventions allouées au titre des améliorations foncières (art. 114 LAF). D'autre part, la demande de soustraction du bien-fonds du périmètre du syndicat d'entretien doit être présentée par écrit au comité de direction au moins un an à l'avance (art. 8 des statuts du syndicat d'entretien).

Service des routes

Notre service a été associé aux discussions et séance de travail. Toutefois, nous formulons les remarques suivantes:

Le carrefour giratoire projeté au droit de la RC 30 et de la route de Luins sera entièrement à la charge du promoteur et/ou de la commune de Gland. De plus, une convention d'équipement de cet aménagement doit être finalisée entre les différents partenaires. Celle-ci doit impérativement être signée avant la mise à l'enquête publique.

Service des forêts, de la faune et de la nature - Centre de conservation de la faune et de la nature (SFFN-CCFN);

Globalement le centre de conservation de la faune et de la nature (CCFN) est favorable au PPA et plus particulièrement à la charte des aménagements extérieurs. Sa mise en place permettra d'augmenter la valeur paysagère et biologique du secteur tout en créant un lieu convivial pour les habitants.

Il constate que le règlement ne se réfère pas à la charte des aménagements extérieurs et que seul l'article 16 "aire de verdure et jardins" mentionne l'utilisation d'espèces indigènes. De plus, le cordon buissonnant longeant la route de Luins n'est pas figuré sur le plan.

Les remarques et demandes suivantes se basent sur les articles 4a LPNMS, 21 LFaune et 18 LPN.

Règlement

Articles 16 à 23: traduire, sous forme d'articles, les éléments essentiels de la charte des aménagements extérieurs.

Article 20: pour être homogène, cet article devrait faire référence à l'article 17 (et non pas aux 18 et 19).

Articles 21 et 23: ajouter le 2^{ème} in fine "Elles seront agrémentées de végétation principalement indigènes. Selon les endroits, l'entretien sera extensif."

Plan

Figurer l'arborisation présente le long du talus bordant la route de Luins.

Améliorer la lisibilité entre "l'aire de verdure et jardins" et "l'aire de jardins privés".

Rapport selon article 47 OAT : § 6 "Conformité du projet"

"Protection du milieu naturel selon article 1 al. 2a et article 3 al. 2 LAT"

- 1^{er} alinéa: ajouter que l'arborisation buissonnante longeant la route de Luins sera conservée.
- 2^{ème} alinéa: le CCFN adhère pleinement aux propositions énoncées. Mais, actuellement le règlement ne donne pas de garantie quant leur réalisation.

EIE

§ 5.11 ajouter que l'arborisation buissonnante longeant la route de Luins sera conservée.

Charte des aménagements extérieurs

Le CCFN a particulièrement apprécié le document et les propositions énoncées (utilisation d'espèces indigènes, entretien extensif, mixité des aménagements prévus).

Page 16, 3^{ème} tiret : remplacer "lilas" par "fusain" ou "viorne obier", car le lilas n'est pas indigène.

Le PPA complété nous sera soumis pour examen complémentaire.

Service des eaux, sols et assainissement (SESA);

Section assainissement industriel

Sites pollués

Aucun site potentiellement contaminé (nécessitant éventuellement une surveillance ou un assainissement) n'est recensé dans le périmètre du projet.

Section assainissement urbain et rural

Toutes les eaux usées produites à l'intérieur de ce PPA devront être raccordées à la station d'épuration centrale. Les eaux claires ne doivent parvenir en aucun cas à la station d'épuration centrale. Si les conditions locales le permettent, celles-ci doivent être infiltrées dans le sous-sol, au moyen d'ouvrages ad hoc. Voir à ce sujet les dispositions légales ci-annexées, ainsi que les «Directives sur l'infiltration, la rétention et l'évacuation des eaux pluviales dans les agglomérations» de la VSA (Association suisse des professionnels de la protection des eaux). Dans le cas où elles seraient raccordées au collecteur d'eaux claires existant, la capacité d'écoulement de ce dernier devra, le cas échéant, être vérifiée. Il convient qu'après réalisation, les collecteurs d'eaux usées et d'eaux claires aient un statut communal, du moins les collecteurs principaux, ceci dès que plusieurs propriétés sont raccordées. Le plan général d'évacuation des eaux (PGEE), en cours d'élaboration, devra intégrer les nouvelles données.

Division économie hydraulique

Au vu de la surface construite, il y a lieu de rechercher, dans le cadre de l'étude du plan d'équipement, des solutions d'infiltration sur place, ou de rétention des eaux claires, ceci dans le but de limiter l'augmentation des débits rejetés à l'exutoire. Le plan d'équipement sera soumis au SESA. Dans ce sens, nous approuvons l'article 31 du règlement du PPA ainsi que le rapport d'aménagement selon l'article 47 OAT.

Division eaux souterraines, l'Hydrogéologue adjoint

Au préalable, la Division Eaux souterraines (ES) du SESA remarque qu'il est fait mention de plan de quartier et de PPA dans le rapport. Il serait judicieux d'utiliser toujours le même terme.

La dite Division n'a pas de remarque particulière à formuler à l'encontre du projet de PPA "Commune-Borgeaud" concernant la protection des eaux souterraines d'intérêt public. De plus, aucun captage privé n'est à signaler, à sa connaissance, dans le périmètre de ce PPA. Elle prend bonne note que les eaux claires seront traitées par infiltration et rétention en fonction des possibilités techniques, étudiées dans un concept de gestion des eaux claires établi préalablement à sa mise en œuvre et notamment en ce qui concerne la qualité des terrains (art. 31).

Par ailleurs, il y a lieu de vérifier auprès de la commune les possibilités d'infiltration des eaux, notamment sur la base des données issues du plan général d'évacuation des eaux (PGEE, rapport d'état sur l'infiltration et sa carte). Le cas échéant, les nouvelles données concernant ce plan de quartier seront intégrées au PGEE. Les autorisations d'infiltrer les eaux météoriques au sens de l'art. 12a de la loi sur la police des eaux dépendant du domaine public seront délivrées lors des demandes de permis de construire, aussi bien pour les équipements collectifs que pour les constructions individuelles.

Commission de coordination interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE).

I. Procédure

Nous sommes en présence d'un PPA comprenant un parking de plus de 600 places, installation soumise à étude d'impact sur l'environnement (installation du type 11.4 Annexe II OEIE).

La procédure décisive est celle de l'approbation d'un PPA régi par les articles 43 et suivants LATC.

L'étude d'impact sur l'environnement est prévue en deux étapes, tel que :

- 1^{ère} étape PPA (étape en cours);
- 2^{ème} étape permis de construire (étape à suivre).

L'autorité compétente est le conseil communal de Gland. Il apprécie la compatibilité du projet avec l'environnement, conformément à l'article 17 OEIE, en se fondant sur les éléments suivants:

- a. rapport d'impact;
- b. avis des autorités compétentes pour délivrer une autorisation au sens de l'art. 21 ou pour accorder une subvention au sens de l'art. 22;
- c. avis du service spécialisé de la protection de l'environnement (CIPE) qui a évalué le rapport d'impact;
- d. propositions du service spécialisé de la protection de l'environnement (CIPE);
- e. résultats des enquêtes (si l'autorité compétente en a effectué ou en a fait effectuer);
- f. avis exprimés par des tierces personnes, des commissions, des organisations ou des autorités, pour autant qu'ils apportent des éléments utiles au déroulement de l'EIE.

L'autorité compétente déterminera (art. 18 OEIE) si le projet répond aux prescriptions sur la protection de l'environnement. Puis, elle rédigera une décision finale EIE, pour laquelle, elle peut s'appuyer sur les compétences du bureau d'étude d'environnement. Enfin, elle la publiera et la mettra à disposition du public pendant 30 jours avec le dossier complet (cf. art. 20 OEIE). Elle en adressera une copie à la CIPE (SG-DSE, Place du Château 1, 1014 Lausanne).

II. Evaluation du RIE

La Commission interdépartementale de la protection de l'environnement (CIPE) estime que la réalisation du projet sera conforme aux prescriptions environnementales, sous réserve de la prise en compte des conditions émises par les services cantonaux. Les préavis des services contenus dans le présent rapport font partie intégrante de cette évaluation.

Aucun préavis négatif n'a été émis. Ils sont tous favorables, avec ou sans réserve.

Appréciation globale de la compatibilité du projet avec l'environnement

Selon le rapport d'impact sur l'environnement et l'évaluation des instances spécialisées et de la CIPE, le projet est compatible avec l'environnement, pour autant que les avis et conditions des instances cantonales spécialisées et de la CIPE soient remplis.

ENQUÊTE PUBLIQUE

Cette enquête a suscité 12 oppositions/interventions.

Réponses aux oppositions & interventions

1. Opposition de Madame Patricia Marques, du 2 juillet 2009

Cette opposante invoque une augmentation du trafic, de la pollution, en bref un danger fondé sur les nuisances. En outre, elle fait également grief au projet de ne pas contenir d'appartements sociaux pour familles en difficultés uniquement et pour des personnes âgées. Enfin, elle reproche au projet de ne pas prévoir une place de jeux publique.

S'agissant du trafic, il est indéniable que la création de logements pour environ 1'200 nouveaux habitants engendrera une augmentation du trafic. Afin de gérer cette situation, la Commune de Gland a mis en place des infrastructures et des équipements nécessaires à la réalisation du futur quartier, soit la construction d'un giratoire d'accès au quartier à l'intersection du DP 42 et de la route de Luins, la construction d'un trottoir en bordure de la rue du Borgeaud, l'élargissement de la route de Luins et la création de trottoirs le long de cette route, l'élargissement du pont franchissant l'autoroute et l'aménagement du carrefour, route de Luins – route de L'Etraz (giratoire).

En outre, le service des routes a été associé aux discussions et à la procédure d'élaboration du plan de quartier et de son règlement.

En ce qui concerne la pollution, l'examen du Service de l'environnement et de l'énergie a confirmé la compatibilité du projet tant sous l'angle de la lutte contre le bruit que sous l'angle de la protection de l'air.

S'agissant d'une place de jeux publique, elle est prévue dans l'aire de parc public légendée sur le plan et intégrant le périmètre de construction D. Cette aire sera aménagée sous forme de parc public selon les directives et prescriptions de la municipalité.

Quant aux appartements sociaux que cette opposante regrette de ne pas voir figurer dans le projet, il s'agit-là d'une question de droit privé. Il n'est pas possible d'obliger les propriétaires d'aménager de tels logements.

La municipalité propose de lever cette opposition.

2. *Opposition de Madame Sophie Khamisse, du 31 juillet 2009*

Cette opposante incrimine le projet en ce sens qu'il pourrait être accepté pour autant que l'infrastructure suive (écoles, gare, transports publics, routes, etc). Cette opposante s'en prend également à la hauteur des immeubles et à l'esthétique de ceux-ci, précisant qu'il faudrait garder le style « maison ».

En ce qui concerne les écoles, la Ville de Gland dispose actuellement d'un surplus de classes, ce qui permet d'envisager de nouveaux élèves notamment du fait de diverses réorganisations scolaires dans la région. Le réseau des transports publics urbains ou régional sera adapté pour offrir des arrêts en bordure de quartier. En ce qui concerne les routes, les infrastructures nécessaires, élargissement dans la mesure utile de la route de Luins et la création de trottoirs le long de cette route, la construction d'un giratoire d'accès au quartier à l'intersection du DP 42 et de la route de Luins, ainsi que la construction d'un trottoir en bordure de la rue du Borgeaud notamment constituent des infrastructures nécessaires et utiles au futur quartier.

S'agissant de la hauteur des immeubles, elle a été réduite d'un étage pour les bâtiments le long du chemin du Molard, les surfaces ainsi retirées étant reportées sur le périmètre B2. Pour le surplus, la hauteur des bâtiments est conforme à la densité nécessaire pour légaliser cette zone à bâtir, le projet proposant un indice d'utilisation du sol (IUS) de 0.81.

En ce qui concerne l'esthétique et l'intégration des bâtiments, le projet prévoit une configuration qui permet des dégagements et des césures entre bâtiments, ce qui évite notamment un tapissage complet et non souhaité des parcelles à bâtir.

La municipalité propose de lever cette opposition.

3. *Opposition de la Commune de Vich, par Maître Didisheim, avocat à Lausanne, du 3 août 2009*

Cette opposante incrimine le projet en ce sens qu'il reporte l'accessibilité du quartier en transports individuels sur la route de L'Etraz. Or, ce réseau routier qui conduit au giratoire de la Bichette est déjà saturé.

Cette opposante reproche au projet de méconnaître les exigences de l'article 2 alinéa 1 LAT selon lesquelles la Confédération, les Cantons et les Communes veillent à faire concorder les différents plans d'aménagement.

Par ailleurs, et toujours selon cette opposante, la mise en œuvre du PPA serait incompatible avec la concrétisation de l'étude destinée à remédier à la surcharge endémique qui caractérise l'entrée et la sortie autoroutière de Gland. Ainsi, l'option d'un pont enjambant l'autoroute est prématurée.

Toujours selon cette opposante, l'étude d'impacts n'a pas sérieusement appréhendé les problèmes que vont engendrer les quelque 1'300 véhicules supplémentaires. Cela nécessite, selon cette opposante, une adaptation également sur le territoire de la Commune de Vich des voies de communication existantes.

Enfin, cette opposante fait grief au projet en ce sens que la construction du parking en silo constituera un écran antibruit efficace mais qui, par l'effet de résonance, générera pour les habitants de Vich un accroissement des nuisances sonores que le rapport d'impacts EIE a négligé.

Il est exact que le projet aura, comme le rappelle l'étude EIE, une incidence proportionnelle importante sur les charges de trafic actuelles essentiellement sur la route de Luins et la route de L'Etraz. Toujours selon l'étude précitée, l'augmentation de trafic sera relativement élevée également sur le tronçon du réseau principal situé entre le giratoire de la Bichette et la jonction autoroutière, mais reste relativement faible en valeur relative (environ 5%). S'agissant plus particulièrement du carrefour de la Bichette, incriminé par cette opposante, le projet aura l'avantage pour la Commune de Vich de détourner le trafic se rendant à Begnins puisque les véhicules pourront s'y rendre par l'Est sans passer par Vich.

Contrairement à ce que soutient cette opposante, les exigences de l'article 2 alinéa 1 LAT ont été parfaitement respectées dans le cas d'espèce, tout en rappelant que ce projet se trouve entièrement sur la Commune de Gland et de l'autre côté de l'autoroute par rapport à la Commune de Vich. Les infrastructures nécessaires ont été prévues en vue de la réalisation du futur quartier, comme indiqué dans le rapport d'aménagement 47 OAT, soit en ce qui concerne plus particulièrement la Commune de Vich, l'aménagement du carrefour route de Luins – route de L'Etraz (giratoire).

Quant à l'étude menée conjointement par le Conseil régional de Nyon, le Conseil d'Etat du Canton de Vaud et l'Office fédéral des routes relative à l'entrée et la sortie autoroutière de Gland, il s'agit-là effectivement d'une musique d'avenir puisque la Confédération n'a semble-t-il pas encore pris les dispositions financières pour l'amélioration du secteur autoroutier dans le district de Nyon. Il serait dès lors préjudiciable de différer tout développement des Communes du district jusqu'à décision définitive et exécutoire de l'Office fédéral des routes et autoroutes, propriétaires de ces dernières depuis le 1^{er} janvier 2008.

Enfin, selon la vérification acoustique effectuée par le bureau architecte et acoustique SA le 7 septembre 2009, les réflexions acoustiques contre les façades du parking sont négligeables avec des augmentations calculées inférieures ou égales à 0.1 dB.

La municipalité propose de lever cette opposition.

4. Opposition de Monsieur et Madame Ernest Wahlen, du 6 août 2009

Ces opposants font opposition au projet en raison de la circulation des camions. Ils demandent que le tracé prévu pour ceux-ci soit prêt avant le début des travaux de construction, de même que le pont sur l'autoroute qui doit être conforme aux directives fédérales.

L'opposition porte également sur la hauteur des bâtiments prévus qui doivent s'harmoniser avec ceux du Molard et du Communet.

En ce qui concerne l'impact du chantier sur le trafic routier, des mesures ont été prises par l'entreprise Losinger SA afin de fluidifier le trafic et faciliter les accès des camions, cette entreprise s'étant engagée à prendre les mesures suivantes :

1. création d'un giratoire provisoire à l'entier du quartier dès le démarrage des travaux;
2. création d'un giratoire provisoire au croisement route de L'Etraz/route de Luins en tenant compte des exigences du Canton;
3. pendant toute la durée du chantier, interdiction aux camions de se croiser sur le pont, une priorité étant donnée aux camions venant de la route de L'Etraz;
4. pendant les phases de terrassement, un système de communication entre les chauffeurs sera mis en place pour organiser les rotations de camions sur la route de Luins;
5. les horaires de livraison de marchandises seront adaptés pour tenir compte des heures de pointe du trafic sur la route de Luins.

La municipalité rappellera ces mesures lors de la délivrance des permis de construire.

En ce qui concerne la hauteur des bâtiments, elle a été réduite sur le bâtiment B1 se trouvant sur le chemin du Molard, la surface brute de plancher habitable ainsi réduite étant reportée sur le périmètre B2. Il faut être conscient que la hauteur des bâtiments a été examinée aussi pour créer des dégagements suffisants entre ceux-ci et éviter ainsi de tapisser la totalité du sol par de petits bâtiments.

La municipalité propose de lever cette opposition.

5. *Opposition de Monsieur et Madame Anne-Marie et Michel Chuffart, du 6 août 2009*

Ces opposants s'en prennent au projet en ce sens que la municipalité doit conditionner le début des dits travaux à la réalisation totale des travaux d'infrastructure prévus dans le cadre de ce nouveau quartier.

Ces opposants s'étonnent de la hauteur des bâtiments le long du chemin du Molard, qui crée un contraste avec les immeubles existants. La diminution d'un étage serait pertinente.

En ce qui concerne les infrastructures nécessaires à la réalisation du futur quartier, soit la construction d'un giratoire d'accès au quartier situé à l'intersection du DP 42 et de la route de Luins, la construction d'un trottoir en bordure de la rue du Borgeaud, l'élargissement de la route de Luins et la création de trottoirs le long de cette route, l'élargissement du pont franchissant l'autoroute et l'aménagement du carrefour route de Luins – route de L'Etraz (giratoire), elles ont fait l'objet d'une convention entre la Commune de Gland et les promoteurs, eux-mêmes étant liés par des conventions avec les divers propriétaires dans le périmètre du plan de quartier.

Selon la convention précitée, les infrastructures seront réalisées en fonction des étapes de construction définies par le plan de quartier. Lors de la délivrance d'un permis de construire, la réalisation des infrastructures concernant le projet fera partie intégrante des conditions communales figurant sur le permis de construire concerné.

En ce qui concerne la hauteur des constructions le long du chemin du Molard, elle a été diminuée d'un étage, la surface brute de plancher utile étant reportée sur le périmètre B2. Pour le surplus, la hauteur de l'ensemble des constructions dans le périmètre du plan a été déterminée pour permettre des dégagements et des césures entre bâtiments ainsi que pour éviter l'éparpillement de petits bâtiments sur la totalité de la surface du plan.

La municipalité propose de lever cette opposition.

6. *Opposition de Monsieur et Madame Alain et Michèle Moser, du 6 août 2009*

Ces opposants se réfèrent au projet ECHO, gagnant du concours, pour en déduire que le projet de PPA et de son règlement ne va pas dans le sens d'une intégration par rapport aux bâtiments existants.

Les opposants s'en prennent également à la hauteur des bâtiments, trop importante, à la surface de plancher brute plus importante qu'annoncée dans le projet ECHO, aux affectations et en particulier aux activités non gênantes et moyennement gênantes – non précisées dans le projet – ainsi qu'aux accès et travaux routiers.

En ce qui concerne la comparaison entre le projet ECHO, lauréat du concours, et le projet soumis à l'enquête publique, elle est opportune mais non déterminante. Opportune parce que l'esprit du projet des lauréats du concours ne peut pas sans autre être mis de côté, non déterminante parce que le projet ECHO constitue une intention et non une obligation. Cela étant, le projet soumis à l'enquête publique respecte les intentions présentées par le projet ECHO, soit l'organisation d'un quartier autour d'allées reliant le parc public aux habitations et au parking silo. Il respecte également l'esprit de transition avec les maisons appartenant à l'ancien tissu villageois, sous réserve qu'effectivement et pour éviter de tapisser la totalité des parcelles à construire de maisons trop basses, il est prévu de construire un peu plus en hauteur pour préserver également des dégagements entre les bâtiments.

En ce qui concerne la hauteur des bâtiments, suite aux remarques, interventions et oppositions déposées durant l'enquête publique, la municipalité a invité les auteurs du projet à abaisser d'un niveau les bâtiments le long du chemin du Molard, la surface brute de plancher utile ainsi réduite étant reportée sur les bâtiments B2. En outre, la hauteur des bâtiments telle que prévue par le projet est nécessaire pour atteindre une densité de 0.81 qui est somme toute dans la fourchette admissible par le Service du développement territorial qui suit en cela les directives de l'Office fédéral.

Quant aux affectations prévues par le règlement et en particulier par l'article 4 alinéas 2 et 3, ces opposants posent la question de savoir ce que l'on entend par activités non gênantes (au sens de l'OPB) et activités moyennement gênantes (au sens de l'OPB).

Depuis l'entrée en vigueur de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement le 1^{er} janvier 1985 et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, c'est le droit fédéral qui régit sous l'angle des nuisances ce qui est admissible et ce qui ne l'est pas dans une zone considérée. Dans le cas d'espèce, le règlement du plan de quartier prévoit un degré de sensibilité II dans la zone d'habitation de moyenne densité et un degré III dans la zone du centre.

Ainsi, les dispositions des règlements qui prévoyaient ou qui prévoient encore dans une zone d'habitation la possibilité d'exercer des activités compatibles avec celle-ci pour autant que ces activités n'entraînent pas d'inconvénient pour le voisinage n'ont plus de portée propre par rapport à la législation fédérale sur la protection de l'environnement. C'est effectivement en fonction de cette législation-ci – et notamment des exigences de l'OPB – que sera déterminée si et dans quelle mesure l'activité en cause peut s'exercer dans la zone en question. La législation fédérale ne s'applique pas uniquement aux bruits d'origine technique mais également aux bruits de comportement des hommes ou des animaux, liés directement à l'exploitation d'une installation. Ainsi, le Tribunal fédéral a soumis aux exigences des articles 11 et suivants LPE (limitation des nuisances) un pub, un tonneau de bois aménagé pour accueillir quelques jeunes gens dans le jardin d'un centre de rencontres, l'exploitation nocturne d'un restaurant en plein air, une place de jeux pour enfants attenante à un bâtiment d'habitations ou encore un tea-room. En ce qui concerne les bruits des voix humaines émanant d'une installation, le Tribunal fédéral a jugé qu'ils tombaient sous le coup de la législation sur la protection de l'environnement même s'ils sont usuels et conformes au caractère de la zone, comme ceux occasionnés par les places de jeux dans les zones d'habitations. Ainsi, c'est à l'occasion de l'enquête publique concernant un permis de construire que l'activité incriminée sera considérée comme non gênante ou moyennement gênante, au regard notamment des degrés de sensibilité attribués dans les deux zones considérées. Il n'est donc pas possible de déterminer exactement quels types d'activités peuvent être autorisés dans ces deux secteurs, comme le souhaitent ces opposants. Toutefois, on peut tout de même exclure les activités qui n'ont pas place dans une zone d'habitation comme les activités industrielles, artisanales bruyantes, etc, qui ne sont possibles que dans les zones réservées à cet effet, en particulier par le plan général d'affectation.

En ce qui concerne les accès, les travaux d'infrastructures seront réalisés conformément à la convention liant la Ville de Gland, d'une part et les promoteurs, d'autre part.

A teneur de cette convention, les infrastructures seront réalisées en fonction des étapes de construction définies par le plan d'affectation. Lors de la délivrance d'un permis de construire, la réalisation des infrastructures concernant cette étape fera partie intégrante des conditions municipales figurant dans le permis de construire concerné.

S'agissant plus particulièrement du chantier, l'Entreprise Losinger SA a d'ores et déjà informé la municipalité qu'elle prendra les mesures suivantes pour fluidifier le trafic et faciliter les accès des camions :

- création d'un giratoire provisoire à l'entrée du quartier dès le démarrage des travaux ;
- création d'un giratoire provisoire au croisement route de L'Etraz/route de Luins en tenant compte des exigences du canton;
- pendant toute la durée du chantier, interdiction aux camions de se croiser sur le pont, une priorité sur le pont étant donnée aux camions venant de la route de L'Etraz;
- pendant les phases de terrassement, un système de communication entre les chauffeurs sera mis en place pour organiser les rotations de camions sur la route de Luins;
- les horaires de livraison de marchandises seront adaptés pour tenir compte des heures de pointe du trafic sur la route de Luins. Ces mesures seront rappelées par la municipalité dans les permis de construire qu'elle délivrera en exécution du plan.

La convention prévoit également la reprise par tout acquéreur des parcelles comprises dans le périmètre du plan des obligations découlant de la convention. Quant aux promoteurs, ils demeureront personnellement et solidairement responsables envers la commune de l'exécution des engagements financiers pris dans la convention, conformément à l'article 14, alinéa 2, de la dite convention.

La municipalité propose de lever cette opposition.

7. *Opposition de l'Association pour un développement harmonieux de Vich, du 6 août 2009*

Cette opposante s'oppose au projet en ce sens qu'il entre en conflit direct avec les buts de l'association. La limitation à 30km/h sur la rue du Borgeaud conduira à ce que l'accès au périmètre du plan se fera principalement par la route de L'Etraz et la route de Luins pour rejoindre l'autoroute via le giratoire de la Bichette.

La route de L'Etraz subira une augmentation de trafic de l'ordre de 20%, ce qui devrait conduire à l'élargissement du giratoire de la Bichette. Le projet déploiera ses nuisances sur la Commune de Vich, ce que l'association n'est pas prête à accepter pour le compte des habitants de Vich. En outre, le projet pourrait mettre en péril le propre projet de cette opposante concernant la réalisation d'un contournement du village par l'est avec un axe sud-nord qui soulagerait grandement le trafic Gland-Begnins.

Il est difficile de suivre cette opposante qui concentre sa réflexion uniquement sur le développement de la Commune de Vich, respectivement les accès à cette commune et le contournement du Village de Vich par l'est de cette commune. En effet, l'élaboration du plan d'affectation en Commune-Borgeaud a été effectuée avec l'information et la participation de la population, le concours de tous les services concernés de l'Etat et bien entendu l'implication des organes et services de la Ville de Gland. La question des circulations a été discutée dès le départ. La réalisation du plan partiel d'affectation de la Commune-Borgeaud et de son règlement est subordonnée à des contraintes qui concernent notamment les infrastructures. La Commune de Gland a vu sa population croître au fil des ans pour atteindre aujourd'hui un peu plus de 11'000 habitants. Ainsi, les infrastructures qui seront mises en place pour équiper le futur quartier résident dans la construction d'un giratoire d'accès au quartier situé à l'intersection du DP 42 et de la route de Luins, la construction d'un trottoir en bordure de la rue du Borgeaud, l'élargissement de la route de Luins et la création de trottoirs le long de cette route, l'élargissement du pont franchissant l'autoroute ainsi que l'aménagement du carrefour route de Luins – route de L'Etraz (giratoire).

C'est donc dire que contrairement à ce que pense cette opposante, la circulation ne se fera pas en direction du giratoire de la Bichette mais bien à l'est, ce qui aura pour avantage de décharger le giratoire précité de tous les véhicules allant en direction de l'est de la Commune de Gland. On ne voit dès lors pas en quoi le projet pourrait mettre en péril celui de l'opposante qui consiste à contourner le village de Vich par l'est avec un axe sud-nord.

Quant aux nuisances, tant en ce qui concerne le trafic que le bruit, elles ont été examinées dans le rapport d'impacts sur l'environnement qui conclut à la faisabilité du projet.

La municipalité propose de lever cette opposition.

8. Opposition / intervention de Monsieur Laurent Sumi, des 7 et 10 août 2009

A titre préliminaire, on observe que cet opposant considère son courrier du 10 août 2009 comme une requête et non comme une opposition.

En ce qui concerne l'opposition du 7 août, cette opposante estime qu'il n'est pas normal que la collectivité supporte les conséquences et les nuisances de la réalisation d'un tel plan sans obtenir la réalisation de logements à loyers modérés. Ensuite, cet opposant demande que les aménagements routiers soient réalisés avant la délivrance des permis de construire. Cet opposant s'en prend également à la hauteur des bâtiments qui ne devrait pas dépasser R+2. L'opposition porte également sur le règlement qui ne précise pas spécifiquement que les constructions des périmètres C auront un toit plat. Ensuite, cet opposant incrimine les degrés de sensibilité en ce sens qu'ils ne garantissent pas une égalité de traitement dans une zone destinée à de l'habitat individuel. Quant aux activités moyennement gênantes, elles ne sont pas listées.

L'intégration des constructions dans le paysage est également mise en cause par cet opposant. Par ailleurs, les limites dans les équipements des terrasses privatives et des espaces de verdure doivent figurer clairement dans le règlement.

Enfin, cet opposant demande la création de places de parc pour visiteurs, y compris pour les deux roues motorisées et non motorisées.

S'agissant de la création de logements à loyers modérés, il s'agit-là d'une question de droit privé sur laquelle l'autorité communale n'a pas de prise. En effet, s'agissant de parcelles privées, il n'est pas possible d'imposer aux propriétaires concernés le type de logements à créer.

En ce qui concerne les aménagements routiers qui devraient être réalisés avant la délivrance des permis de construire, cette question a été résolue par la convention que la Ville de Gland a conclue avec des promoteurs. Ainsi, les infrastructures seront réalisées en fonction des étapes de construction définies par le plan d'affectation. Lors de la délivrance d'un permis de construire relatif à une étape déterminée, la réalisation des infrastructures concernant cette étape fera partie intégrante des conditions communales figurant dans le permis de construire concerné. Le rapport 47 OAT définit d'ailleurs les infrastructures et les équipements nécessaires à la réalisation du futur quartier.

En ce qui concerne la hauteur des bâtiments, la municipalité a admis certaines remarques et oppositions allant dans le sens d'une réduction de la hauteur des bâtiments le long du chemin du Molard. Ainsi, l'abaissement d'un niveau des bâtiments concernés engendre un report de la surface réduite sur les bâtiments B2 pour conserver l'indice d'utilisation du sol de 0.81.

Contrairement à ce que soutient cet opposant, l'article 14 du règlement spécial du plan prévoit que dans tous les périmètres de construction, les toitures seront plates et végétalisées de manière extensive.

En ce qui concerne les nuisances, les degrés de sensibilité ont été attribués en fonction de la localisation des secteurs. Le degré de sensibilité II a été attribué à la zone d'habitation de moyenne densité, le degré III étant attribué à la zone de centre.

En ce qui concerne les activités moyennement gênantes, elles ne peuvent pas être listées comme le requiert cet opposant. En effet, depuis l'introduction de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement et de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), c'est le droit fédéral qui régit le type d'activités admissibles dans les zones notamment d'habitations. C'est donc à l'occasion des demandes de permis de construire que cette question sera tranchée au regard du droit fédéral précité.

Cet opposant incrimine également l'intégration des constructions dans le paysage qui devrait être précisée. A cet égard, le règlement comporte un certain nombre de contraintes concernant l'implantation des bâtiments, la distance entre eux, le nombre de niveaux, l'orientation, les toitures et l'aspect architectural. C'est à l'occasion des demandes de permis de construire que les questions d'intégration et d'architecture seront examinées par la municipalité.

En ce qui concerne les éventuelles nuisances sonores provenant des terrasses privatives et des espaces de verdure, elles seront également examinées à l'occasion de la demande des permis de construire, examen qui sera effectué notamment au regard du droit fédéral sur la protection de l'environnement.

Quant au stationnement et à la circulation des véhicules, ils sont confinés en périphérie de la zone, le long de l'autoroute afin de préserver la qualité des espaces à l'intérieur du quartier et de favoriser la mobilité douce. Il est toutefois évident que les véhicules de livraison, de médecin, d'urgence, du feu, etc auront la possibilité d'accéder aux divers endroits du plan, mais ceci uniquement en cas de nécessité.

La municipalité propose de lever cette opposition.

Quant à la remarque de Monsieur Sumi du 10 août 2009, elle est transmise aux constructeurs, à charge pour eux de prendre contact avec le prénommé avant le début des travaux. A cet égard, les constructeurs se sont engagés à effectuer des états des lieux des habitations, avant le démarrage des travaux et à la fin du chantier notamment en ce qui concerne la parcelle n° 250, rue du Borgeaud 41, propriété de Monsieur Laurent Sumi.

La municipalité propose de répondre dans ce sens à cet intervenant.

9. Opposition de Monsieur Jean-Christophe Sandoz, du 8 août 2009

Cet opposant, domicilié à Vich, fait grief au projet de provoquer une augmentation du trafic sur la route de L'Etraz en direction de la Bichette et de déployer ainsi des nuisances importantes sur la Commune de Vich.

Si l'étude d'impacts EIE fait effectivement état d'une augmentation de trafic, elle ne remet pas en cause la faisabilité du projet. Il est évident que la venue de 1'200 habitants environ dans un quartier génère un trafic supplémentaire. Toutefois, les infrastructures mises en place pour la réalisation du futur quartier, tels qu'indiquées dans le rapport 47 OAT ont été jugées nécessaires et indispensables pour la réalisation du plan.

Enfin, l'augmentation de trafic sur la route de L'Etraz ne provoquera pas nécessairement plus de trafic sur le giratoire de la Bichette puisque bon nombre d'habitants n'utiliseront pas ce carrefour pour se rendre en direction de l'est de la Commune de Gland en prenant précisément le pont sur l'autoroute.

La municipalité propose de lever cette opposition.

10. Opposition de la Caisse de pensions BCV par Cogestim, du 10 août 2009

Cette opposante s'en prend au périmètre de construction du parking silo, à l'ordre et aux dimensions des bâtiments, à la hauteur de ceux-ci, aux accès, au fait qu'aucune protection contre le bruit n'est prévue, au parcours piétons-vélos à travers les parcelles 1705 et 1706, à la densification proposée qui entraîne une dévalorisation du patrimoine. Enfin, cette opposante regrette de ne pas avoir été approchée lors de l'établissement du PPA.

En ce qui concerne le périmètre de construction du parking silo, il a été retenu au motif qu'il constitue une construction dont la face nord fait office de mur antibruit. Le rapport d'impacts a démontré l'efficacité de ce dispositif. Il comprend le nombre de parcs suffisant pour le quartier tel que l'a déterminé notamment le rapport EIE.

S'agissant de l'ordre et des dimensions des bâtiments au sens de l'article 10 du règlement, cette opposante peut être rassurée en ce qui concerne les affectations puisqu'aucun grand commerce générateur de gros trafic ne sera implanté, seul un commerce de proximité pouvant y prendre place dans le respect des activités autorisées par l'article 4 du règlement spécial du plan.

En ce qui concerne les décrochements des bâtiments, là encore la disposition de ceux-ci n'est pas déterminée et sera examinée à l'occasion des demandes de permis de construire.

Quant aux toitures plates, elles sont effectivement prévues à l'article 14 du règlement spécial. S'agissant de bâtiments de plusieurs étages, il a été déterminé que c'est le meilleur parti.

Quant aux hauteurs des bâtiments, elles procèdent de la volonté de ne pas tapisser les parcelles incriminées de constructions basses mais plutôt de favoriser la création de bâtiments présentant des dégagements et des césures.

Certes, l'accès au parking en silo est réalisé à l'est mais c'est l'endroit le moins dommageable pour le quartier.

En ce qui concerne la protection contre le bruit, elle a fait l'objet d'une étude approfondie qui a retenu le principe d'une construction de parking en silo dont la face nord fait office, comme rappelé ci-dessus, de mur antibruit. Le rapport d'impacts a démontré l'efficacité de ce dispositif. En revanche, ce dispositif ne peut être prolongé au-delà des façades des bâtiments ainsi que du périmètre d'affectation.

Quant au parcours piétons-vélos, mentionné à titre indicatif sur le plan, il ne passera bien entendu pas à travers le bâtiment existant ni les bâtiments à construire. Il s'agit d'une intention mentionnée sur le plan et non d'une contrainte.

En ce qui concerne la densification, elle correspond à la norme d'une zone d'habitation de moyenne densité. Elle d'ailleurs été validée par les instances cantonales.

Quant à la dévalorisation du patrimoine, elle n'est pas avérée et sa pertinence ne peut donc être retenue.

Enfin, il est inexact de soutenir, comme le fait cette opposante, de n'avoir pas été approchée lors de l'établissement du plan partiel d'affectation. En effet, tous les propriétaires ont été approchés aux différents stades de l'établissement du PPA.

La municipalité propose de lever cette opposition.

11. Remarques de Monsieur et Madame Dominique et Clotilde Gaiani, du 9 août 2009

La remarque de ces intervenants a été transmise aux constructeurs qui se sont engagés par courrier du 15 octobre 2009 à effectuer des états des lieux des habitations, avant le démarrage des travaux et à la fin des chantiers, notamment en ce qui concerne les propriétaires de la parcelle n° 294, rue du Borgeaud 52, soit Monsieur et Madame Gaiani.

Les constructeurs ont encore précisé qu'ils prendraient en charge le coût inhérent à ces états des lieux.

La municipalité propose donc de répondre dans ce sens à ces intervenants.

Conclusions

Fondée sur ce qui précède, la municipalité propose au conseil communal de prendre les décisions suivantes:

LE CONSEIL COMMUNAL

- vu - le préavis municipal n° 74/1 relatif au plan partiel d'affectation "Communet - Borgeaud" et son règlement;
- ouï - le rapport de la commission du plan de zones;
- considérant - que cet objet a été porté à l'ordre du jour;

d é c i d e

- I. - d'adopter le plan partiel d'affectation "Communet - Borgeaud" et son règlement;
- II. - d'adopter les réponses aux oppositions / interpellations.
- III. - d'adopter le projet de décision finale statuant sur le plan partiel "Communet-Borgeaud".
- IV. - de donner à la municipalité tous les pouvoirs de plaider, transiger, s'approprier en relation avec l'adoption des présents plan et règlement;
- V. - de transmettre ce dossier au département des institutions et des relations extérieures pour approbation.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic:

Le secrétaire:

G. Creteigny

D. Gaiani

Annexes: voir préavis n° 74, documents inchangés