



## **MUNICIPALITE DE GLAND**

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

**Date proposée pour la séance de la commission:**

**18 novembre 2009 à 20h00**

**Municipal responsable: M. Thierry Genoud**

Gland, le 2 novembre 2009.

Madame la présidente,  
Mesdames, Messieurs les conseillers,

### **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 affecté 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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<sup>os</sup> 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 =  $60'850 \text{ m}^2 / 75'142 \text{ m}^2$  de terrain = 0.81. Nb d'habitants = 1'217 habitants-emploi (en considérant 50 m<sup>2</sup>/habit) arrondi à 1'200 habitants-emploi.

La parcelle communale n° 1701 ainsi que les DP n<sup>os</sup> 41 et 42 totalise 9'051 m<sup>2</sup>.

La surface brute de plancher destinée à la commune est d'environ 7'330 m<sup>2</sup>. (9'051 m<sup>2</sup> 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

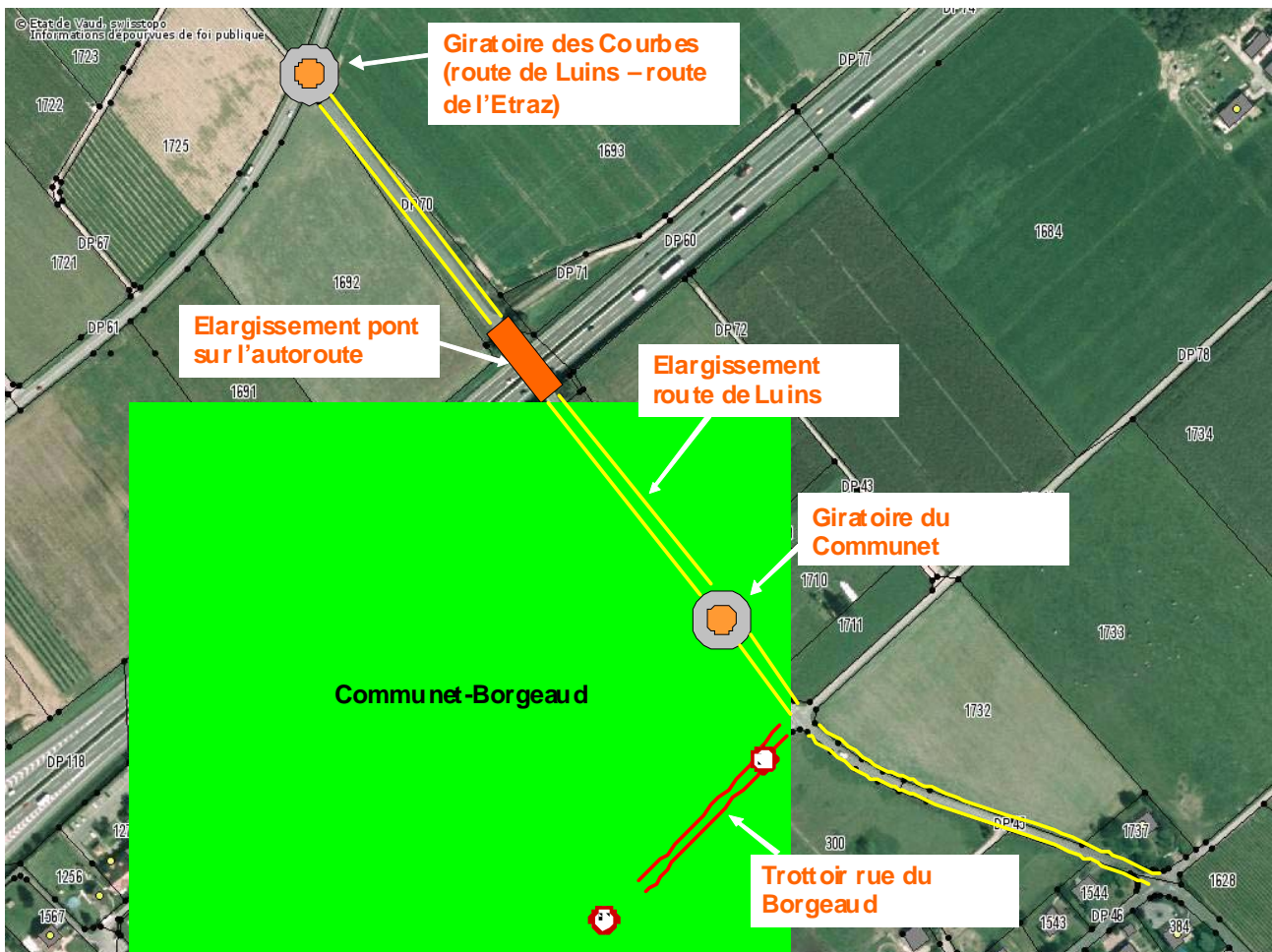
Une convention datant du 14 décembre 2006 entre commune de Gland, Losinger Construction SA et Baufinag AG, fixe les obligations des parties dans le cadre de la mise en place des infrastructures et des équipements nécessaires à la réalisation du futur quartier. Il est à noter qu'aucun permis de construire 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.

### **Procédure**

Conformément aux dispositions de l'article 56 LATC, ce projet de nouveau plan partiel d'affectation a été soumis au département des institutions et des relations extérieures pour examen préalable. Les divers services cantonaux concernés se sont déterminés positivement sur cet objet.

Le plan partiel d'affectation et son règlement ont ensuite été soumis à l'enquête publique du 19 juin 2009 au 10 août 2009.

Cette enquête a suscité 12 oppositions / interventions.

### **Report des observations**

#### ***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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 les 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 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 Communes-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 le Communes-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

démonstré 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 Clotide 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 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. - de donner à la municipalité tous les pouvoirs de plaider, transiger, s'approprier en relation avec l'adoption des présents plan et règlement ;
- III. - 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

Annexe: plans de situation;  
PPA Communet – Borgeaud et son règlement;  
plan des gabarits;  
charte des aménagements extérieurs.