



COMMUNE DE COSSONAY

MUNICIPALITE

Cossonay, le 29 mars 2016/taz

Préavis No 05/2016
au Conseil communal

**relatif à l'adoption du plan de quartier (PQ)
« Route de Morges Nord »**

Table des matières

1	Introduction.....	3
2	Historique.....	3
3	Le PQ et son règlement.....	3
4	Etudes.....	4
5	Concept énergétique & développement durable.....	5
6	Trafic et mobilité.....	5
7	Procédure et enquête publique.....	6
8	Proposition(s) de réponse(s) aux oppositions.....	6
9	Conclusions.....	9

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

1 Introduction

L'objet du présent préavis porte sur l'adoption du plan de quartier (PQ) « Route de Morges Nord ».

Le terrain se situe au centre de Cossonay, sur la parcelle N° 410. Cette parcelle, propriété de M. et Mme André et Françoise Bolay, est promise-vendue à la Caisse de Pensions de l'Etat de Vaud à Lausanne et à la société PréAM SA à Morges. La ferme de M. et Mme Bolay, située sur ce même bien-fonds, sera détruite pour faire place aux nouvelles constructions.

Dans le Plan général d'affectation (PGA) adopté en mai 2014, le périmètre est une zone soumise à plan partiel d'affectation (PPA) ou à plan de quartier (PQ). Celui-ci s'apparente déjà à une zone à bâtir selon l'art. 15 de la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT), mais nécessite aujourd'hui une légalisation formelle.

2 Historique

Dès l'année 2013, la Municipalité et les services de l'Administration ont œuvré ensemble au développement de ce plan de quartier. Différents contrôles ont été réalisés par les services de l'Etat d'octobre 2014 à novembre 2015. Plusieurs partenaires ont également été sollicités pour soutenir sa préparation. Dès lors, ce sont des études de « trafic & mobilité », paysagère, énergétique et hydraulique qui ont été réalisées pour proposer un projet qui permette le développement d'un plan de quartier s'insérant parfaitement aux abords du centre existant en assurant un aménagement cohérent, de qualité et rationnel du territoire de notre Commune.

Comme de coutume, la Municipalité, les propriétaires et promettant-acquéreurs ont signé un acte de constitution de charge foncière qui précise l'obligation d'équipement des propriétaires ainsi que la prise en charge par ces derniers des coûts induits.

Pour la première fois, la Municipalité va également procéder à la signature d'une convention fixant le prix et les modalités de paiement de la taxe liée à l'équipement communautaire. Cette signature interviendra après la validation du projet de règlement qui sera soumis à l'approbation de votre Conseil le 23 mai 2016. En cas de refus dudit règlement, la votation liée au présent préavis devrait être reportée, le règlement devant être approuvé préalablement.

3 Le PQ et son règlement

Les objectifs du PQ « Route de Morges Nord » :

1. renforcer la centralité de Cossonay en prolongeant la fonction commerciale le long de la route de Morges ;
2. promouvoir l'habitat groupé et une offre diversifiée de logements ;

3. optimiser l'utilisation du sol en veillant à une bonne intégration dans le tissu urbain existant ;
4. créer des espaces ouverts conviviaux, largement végétalisés et multifonctionnels ;
5. renforcer la qualité des aménagements en faveur de la mobilité douce ;
6. garantir un accès rationnel aux commerces, bureaux et logements ;
7. limiter les nuisances de la circulation en dehors de la route de Morges ;
8. réduire la vitesse sur la route de Morges ;
9. conforter l'identité propre à cette entrée de ville ;
10. assurer l'intégration du projet dans son environnement bâti et paysager.

Le PQ « Route de Morges Nord » est situé sur la parcelle N° 410. Son périmètre correspond à la zone B soumise à PPA ou PQ du PGA. Il est délimité à l'Est par la parcelle N° 421, au Sud par la parcelle N° 1318 (également inscrite dans le potentiel de développement du PGA), à l'Ouest par la route de Morges et au Nord par les différentes parcelles et bâtiments de la partie Sud de l'avenue du Funiculaire.

Le plan est divisé en deux zones :

- zone d'habitation de forte densité ;
- zone mixte A (habitations de moyenne densité et activités artisanales, tertiaires ou commerciales).

Un remaniement parcellaire permettant la réalisation du plan est en cours (réunion des parcelles N° 410 et N° 1318).

Superficie totale	16'573 m ²
Surface de plancher déterminante	Zone d'habitation de forte densité : 6'225 m ² Zone mixte : 21'943 m ³ (indice de masse 2.31 m ³ /m ²)

Le plan de quartier permet la construction d'environ 130 logements, répartis à raison de 50% promis à la vente en propriétés par étage et 50% dévoués à la location.

Le projet pourrait théoriquement accueillir 275 habitants et emplois, compte tenu d'une estimation de 50 m² / habitant et emploi (base de calcul du Plan directeur cantonal « PDCn »).

Concrètement, conformément aux règles définies dans le Règlement sur le plan général d'affectation et la police des constructions (RPGA), le plan de quartier prévoit que le 10% du potentiel soit dévoué à de l'activité, afin de promouvoir le commerce de proximité et *de facto* des emplois.

4 Etudes

Plusieurs études ont été réalisées par le bureau d'architectes Fehlmann SA et son urbaniste.

Etude acoustique : cette étude a permis de prévoir des mesures de construction qui permettront de respecter les valeurs limites d'exposition définies à l'art. 29 de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB).

Etude hydraulique : afin de respecter les dispositions relatives à la Loi sur la protection des eaux (LEaux), concernant la séparation des eaux usées (EU) et des eaux claires (EC), les eaux non polluées en provenance des toits, places, *etc.* doivent retourner dans leur milieu récepteur pour infiltration, ou, cas échéant, des mesures de rétention doivent être prises (type bassin de rétention).

Etude d'équipement et d'aménagement : lors de la réalisation d'un plan de quartier, les aspects d'équipement et d'aménagement doivent faire l'objet d'une attention particulière. C'est ainsi que les principes d'aménagement des zones de verdure, d'accès et de stationnement, des liaisons piétonnes de distribution, d'évacuation des eaux, de récupération des déchets et de l'éclairage public ont fait l'objet d'une pré-étude dont le résultat a été présenté dans le cadre de la séance d'information publique du 8 décembre 2015.

Les autres études, liées à l'énergie et à la mobilité sont traitées dans les chapitres 5, 6 et 8 du présent préavis.

5 Concept énergétique & développement durable

D'un point de vue énergétique, en tenant compte des besoins et des ressources locales, différents agents énergétiques ont été retenus dans le cadre de la pré-étude permettant l'élaboration de différents scénarios : bois, gaz naturel, pompes à chaleur et énergie solaire. Bien qu'à ce stade du développement du plan aucune décision formelle n'ait encore été prise, l'étude a permis d'aboutir à une synthèse des avantages et inconvénients de chaque source d'énergie qui permettra de réaliser le choix d'un scénario dans le respect des différentes dispositions légales et de la politique énergétique souhaitée par la Commune de Cossonay.

Sous l'angle du développement durable, l'étude d'un concept énergétique permettra d'atteindre les objectifs détaillés au point 3 de ce préavis. Le PQ « Route de Morges Nord » contribuera à un aménagement rationnel du territoire de la Commune. Il présente l'opportunité de poursuivre un développement harmonieux de Cossonay en offrant aux habitants qui viendront s'y installer tous les services répondant à leurs besoins à proximité immédiate des infrastructures sanitaires ou de loisirs.

6 Trafic et mobilité

Le bureau Christe & Gygax a réalisé une étude de mobilité jointe au rapport OAT 47. Les objectifs de la notice technique sont d'assurer un dimensionnement de l'offre de stationnement conforme aux normes en vigueur (VSS), d'estimer les générations de trafic dues au projet afin d'évaluer leurs impacts, de vérifier la faisabilité des accès, d'élaborer les plans de charge nécessaires et de prendre les mesures utiles pour en limiter les effets.

Une opposition ayant été formulée par la Commune de Penthalaz sur ce thème, les éléments essentiels de l'étude sont traités au chapitre 8 du présent préavis.

7 Procédure et enquête publique

L'historique de la préparation de ce PQ permet de constater que toutes les procédures requises par la LAT ont été suivies et qu'il respecte les directives et règles cantonales en vigueur.

Ce projet a été soumis à l'enquête publique du 20 novembre au 21 décembre 2015. 3 oppositions ont été formulées, dont 2 ont été retirées avant la présentation de ce préavis à votre Conseil. Une séance de conciliation s'est déroulée à Cossonay le 3 mars 2016 avec des représentants de la Commune de Penthalaz. La Municipalité de Cossonay a ensuite requis par courrier municipal du 15 mars 2016 à la Municipalité de Penthalaz de confirmer le maintien ou le retrait de son opposition. Celle-ci est malheureusement restée sans réponse jusqu'au jour de l'adoption de ce préavis en séance de Municipalité du 29 mars 2016.

Ce PQ peut néanmoins être soumis à l'approbation de votre Conseil qui sera chargé de décider de lever ladite opposition en fonction de la proposition de la Municipalité développée au chapitre suivant.

8 Proposition(s) de réponse(s) aux oppositions

Comme indiqué au chapitre 7, 2 oppositions sur 3 ont été retirées par leurs auteurs avant la présentation de ce projet à votre Conseil. La Municipalité vous soumet donc ci-après l'objet de l'opposition de la Commune de Penthalaz.

Objet de l'opposition de la Commune de Penthalaz

Cette opposition traite de problèmes de trafic et mobilité. La Commune de Penthalaz s'inquiète de la forte croissance démographique de Cossonay qu'elle attribue à la mise en œuvre du nouveau PGA. Elle se soucie également que l'augmentation de population ne s'accompagne pas forcément d'un renforcement significatif du nombre d'emplois, permettant ainsi aux habitants de travailler à proximité de leur domicile et de limiter les déplacements de pendulaires en transports individuels motorisés. Elle estime que le développement de Cossonay s'est opéré sans prise en compte de l'éloignement des stations de transports publics avec pour conséquence une augmentation de la circulation sur le territoire de Cossonay, principalement en direction de Penthalaz et de l'autoroute. Elle remet en cause le rapport de conformité aux principes de la LAT (rapport 47 OAT) et la notice de trafic et mobilité qui y est insérée. Elle ne considère pas cette notice comme recevable puisqu'elle traite uniquement des 150 places de stationnement prévues au sein du PQ « Route de Morges Nord » et des 800 déplacements de véhicules/jour induits par les nouveaux habitants de ce quartier. Elle ajoute que les valeurs considérées seraient obsolètes puisque datant de 2010 et 2013. Finalement, elle associe son opposition à la requête de la création d'un parking-relais (P+R) dans le périmètre du PQ justement dimensionné pour satisfaire aux besoins de Cossonay et des environs et permettre un transfert modal sur le funiculaire reliant Cossonay à la gare de Cossonay-Penthalaz. Elle conclut que ce plan de quartier doit s'accompagner de toutes mesures visant à augmenter la part de transports publics (TP) et mobilité douce.

Proposition de réponse à l'opposition de la Commune de Penthalaz

Le traitement de cette opposition soulève différentes questions qu'il convient de traiter séparément pour soumettre une proposition de décision circonstanciée à votre Conseil. Les thématiques sont traitées ci-après :

1. La qualité pour agir

Sous un angle purement juridique, l'opposition de la Commune de Penthaz soulève la question de la compétence pour agir. Une autorité est-elle légitimée à bloquer un projet dans une commune voisine alors que ce projet n'est pas situé directement aux abords de son centre ou pour le moins de quartiers d'habitation à forte densité et que par conséquent, sa population ne sera que peu ou pas impactée par le projet auquel elle s'oppose ? Par ailleurs, lors de l'examen préalable, les services compétents de l'Etat ont jugé le plan conforme aux lois et aux planifications de rang supérieur (PDCn et Plan directeur communal, « PDCm ») et préavisé favorablement les études de mobilité et mesures prévues par la Commune de Cossonay en collaboration avec les propriétaires et promoteurs. Une commune peut-elle se prévaloir de surseoir au préavis des instances cantonales compétentes ?

2. La mobilité, une affaire locale ou régionale ?

La Municipalité de Cossonay est très consciente des problèmes liés au trafic et mobilité et travaille sur différents fronts pour assurer un développement du réseau de TP qui permette d'absorber l'augmentation de population à venir. Elle agit dans le sens des remarques de Penthaz qu'elle encourage, comme toutes les Communes de la région, à mettre en place des solutions pérennes par des actions concrètes. Les études démontrent que si le problème de trafic n'est pas résolu de part et d'autre, les mesures prises localement n'auront que peu d'impact en pratique. En clair, la problématique n'est pas communale, mais bien régionale. C'est grâce à la collaboration de l'ensemble des Autorités concernées et au changement progressif des habitudes de mobilité pour tendre à l'utilisation des TP et réseaux de mobilité douce que les craintes de Penthaz comme celles de la région seront apaisées.

A ce titre, la Municipalité relève que d'autres Communes reconnues comme « Centre régional » dans le cadre du PDCn, telles qu'Aubonne ou Echallens, rencontrent les mêmes problématiques en termes de trafic. Les études démontrent que 50 % des flux enregistrés concernent le trafic de transit, provoqué par les déplacements des citoyens dans la région et le report sur les campagnes du trafic en provenance de l'autoroute (transit des pendulaires qui ne prennent pas ou quittent l'autoroute pour traverser Cossonay et rejoindre Aubonne, Morges ou Crissier par les routes cantonales moins chargées aux heures de pointe). Il convient également de souligner que le PDCn prévoit un développement accentué dans les Centres, justement pour concentrer les habitants à proximité des zones bien desservies en TP. La résultante est que même si la Commune de Cossonay cessait son développement, celui de la région se poursuivrait et les problématiques de trafic ne s'en trouveraient pas solutionnées.

3. Les éléments de réponses aux affirmations de Penthaz

La mise en œuvre de notre nouveau PGA n'ayant pas encore commencé (quelques immeubles sont en construction, mais les futurs habitants ne sont pas encore domiciliés à Cossonay), il semble difficile de croire que la Commune de Penthaz puisse déjà en sentir les effets. Néanmoins, force est de constater que toutes les régions ressentent les effets du développement de l'ensemble du Canton de ces dernières années. Ce développement a touché également la région du Gros-de-Vaud, dont en particulier la Commune de Penthaz.

La Municipalité ne peut que s'étonner de se voir reprocher un développement qui ne serait pas coordonné au réseau de TP puisqu'elle a été un précurseur dans la région pour mettre en place différentes solutions, dont le bus permettant aux habitants des Communes de Chevilly, Dizy, Gollion et Cossonay (bus « TRUC », à savoir « transport urbain de la région de

Cossonay) de rejoindre gratuitement la gare de Cossonay-Penthalaz. Elle s'est également fortement engagée pour le maintien de la concession du funiculaire par la Confédération. L'affirmation de la Commune de Penthalaz est donc erronée puisqu'à Cossonay, grâce au développement du réseau de mobilité douce, chaque habitant peut rejoindre le centre, le funiculaire, la gare routière ou encore les écoles en moins de 10 minutes à pied.

Penthalaz conteste la notice de trafic et mobilité insérée au rapport 47 OAT au motif qu'elle ne tient compte que du trafic induit par le plan lui-même et que certains relevés datent de 2010, voire 2013. La Municipalité relève que le rapport et sa notice sont conformes et répondent aux exigences du Canton. En outre, ce dernier réalise des comptages routiers quinquennaux, dont les résultats en 2010 indiquaient un trafic journalier moyen de 10'000 véhicules/jour sur la RC 251a (*), (y compris les poids lourds), puis 10'150 véhicules/jour en 2015 (comptage réalisé dans le courant du mois de juin). Cependant, la Municipalité a jugé utile, en 2014, de réaliser une étude de trafic globale qui a mis en évidence les points noirs engrangés en partie par le trafic de transit réuni en son centre par les 5 routes cantonales qui la traversent. Cette étude a également mis en évidence que les nœuds principaux du trafic entre Cossonay et Penthalaz sont les giratoires de la rue des Etangs et de la gare. La circulation sur le premier est plus fluide depuis l'installation du micro-giratoire, même si quelques minutes d'attente s'imposent aux heures de pointe. Le second ne relève pas uniquement du trafic de transit, mais également de la clientèle du nouveau centre commercial et des mouvements provoqués par le site de Venoge-Parc, où notamment une grande société et plusieurs dizaines d'autres se sont installées sur un axe dont les points d'entrée et de sortie sont le giratoire de la gare.

() RC 251a : route cantonale entre Penthalaz et le centre de Cossonay*

4. La création d'un parking-relais (P+R)

La Commune de Penthalaz émet la condition de la création d'un P+R pour répondre aux besoins de la Commune de Cossonay et de celles des environs. Or, un P+R pour les habitants de Cossonay n'aurait pas vraiment sens puisque des mesures sont prises pour que ceux-ci puissent rejoindre tant le funiculaire que la gare routière par des accès en mobilité douce. Quant aux habitants de la région, les études démontrent que les usagers de la route préfèrent stationner directement à la gare pour éviter de nombreux changements (voiture-funiculaire-train-bus). Une synergie sur le site de la gare de Cossonay-Penthalaz semblerait particulièrement judicieuse. Le site où a été construit la Coop, initialement prévu pour la création d'un P+R, n'étant plus utilisable en tant que tel, la Municipalité estime qu'il est plus que jamais nécessaire de penser « région » pour trouver une solution commune et convenable pour les usagers de la route et du train. La Commune de Cossonay s'y est déjà engagée en signant récemment un courrier, conjointement avec la Commune de Penthalaz, pour requérir la réfection de la gare dans les meilleurs délais.

Finalement, le PQ « Route de Morges Nord » étant situé aux abords du funiculaire, la Municipalité ne peut que relever que sa position est des plus favorable pour encourager le transfert modal des déplacements sur les TP.

5. Les mesures prises par Cossonay, la région, le Canton

Comme indiqué dans le rapport 47 OAT, la réalisation du PQ doit être accompagnée d'un maximum de mesures permettant de ne pas aggraver la situation actuellement connue sur le

réseau routier de la région. Une série de mesures favorables aux TP et modes de déplacement par mobilité douce permettront de limiter l'impact du projet : limitation de l'offre en stationnement pour les véhicules motorisés (normes VSS 640281 pour les voitures et 640065 pour les vélos), le développement du funiculaire, l'amélioration de l'offre en bus régionaux (rendue possible grâce à l'aménagement d'une gare routière, située face au projet du PQ « Route de Morges Nord », dont le dimensionnement permettra d'accueillir la nouvelle cadence de bus à la demi-heure), la création d'aménagements en faveur de la mobilité douce le long de la route de Morges (bandes cyclables) et plus généralement sur l'ensemble du réseau routier de Cossonay.

La Municipalité a par ailleurs obtenu l'augmentation de la cadence du funiculaire aux heures de pointe ainsi que l'adaptation des horaires des vendredis et samedis à ceux des trains « pyjama ». Ces changements interviendront prochainement. Elle s'est aussi engagée dans le cadre des travaux du Plan directeur de la région morgienne (PDRm), conduits par l'ARCAM (Association de la Région Cossonay Aubonne Morges) qui œuvre en particulier sur le thème des transports pour améliorer ou créer les liaisons de mobilité douce entre les Centres régionaux, créer une desserte performante horizontale entre Aubonne et Cossonay et encourager l'augmentation de l'offre en TP entre cette dernière et Morges (cadence à la demi-heure).

6. La proposition de la Municipalité de Cossonay

La Municipalité de Cossonay est consciente que des alternatives en matière de mobilité doivent être proposées à sa population et s'engage à poursuivre ses travaux pour que ces prestations soient disponibles au fur et à mesure de l'arrivée des nouveaux habitants. Elle est ouverte à collaborer et avancer sur des projets régionaux puisqu'il a été démontré que les solutions relatives à la mobilité ne résident pas dans l'arrêt de son développement, mais par un travail coordonné sur le plan régional de manière à bénéficier d'un impact local.

Pour ces motifs, la Municipalité de Cossonay propose à son Conseil de lever l'opposition de la Commune de Penthelaz.

9 Conclusions

Le PQ « Route de Morges Nord » est un projet qui s'inscrit dans la continuité du développement de Cossonay. Il permettra aux habitants actuels et futurs de notre bourg de profiter d'un cadre de vie exceptionnel, dans une ville à taille humaine, bien aménagée et où il fait bon vivre.

En annexe au présent préavis, le plan du PQ ainsi que son règlement vous permettront de disposer de renseignements complémentaires. Le rapport OAT (selon article 47 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire) est à votre disposition sur notre site Internet (www.cossonay.ch, sous documents, préavis).

Au vu de ce qui précède, la Municipalité propose au Conseil communal d'approuver les conclusions suivantes :

CONCLUSIONS

LE CONSEIL COMMUNAL DE COSSONAY

- Vu le préavis municipal n° 05/2016 relatif à l'adoption du plan de quartier (PQ) « Route de Morges Nord »;
- Après avoir pris connaissance du rapport de la commission chargée d'étudier cette affaire ;
- Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

DECIDE :

- D'adopter la proposition de réponse à l'opposition de la Commune de Penthalaz et de lever cette opposition ;
- D'adopter le plan de quartier (PQ) « Route de Morges Nord » et son règlement.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic

La Secrétaire

L.S.

G. Rime

T. Zito

Annexes : 1 plan et 1 règlement

Délégués municipaux : M. Georges Rime, Syndic
Mme Nicole Baudet, Municipale

Proposition de rencontre avec la Commission chargée d'étudier ce préavis : mercredi 27 avril 2016 à 18h00, bâtiment administratif, en salle de Municipalité.



COMMUNE DE COSSONAY

« ROUTE DE MORGES NORD »

Plan de Quartier (PQ)

Règlement

Projet soumis à l'enquête publique

Novembre 2015



11 900

Pierre Yves Delcourt, urbaniste FSU

FEHLMANN ARCHITECTES

FEHLMANN ARCHITECTES SA
Place du Casino 2
Case Postale 460
CH - 1110 Morges
T +41 21 811 35 60
F +41 21 811 35 61
www.farch.ch

Approuvé par la Municipalité

dans sa séance du _____

Le Syndic

Le Secrétaire

Soumis à l'enquête publique

du _____ au _____

Le Syndic

Le Secrétaire

Adopté par le conseil communal

dans sa séance du _____

Le Président

Le/La Secrétaire

Approuvé préalablement par le Département compétent

le _____

La Cheffe du Département

Mis en vigueur

le _____

Table des matières

Titre I	Dispositions générales	5
Article 1	But.....	5
Article 2	Affectation du sol	5
Article 3	Organisation du périmètre et destination.....	5
Article 4	Degré de sensibilité au bruit	6
Article 5	Références	6
Article 6	Dispositions complémentaires	6
Titre II	Aires d'implantation.....	6
Article 7	Mesure d'utilisation du sol	6
Article 8	Capacité constructive.....	6
Article 9	Implantation des constructions	6
Article 10	Ordre des constructions	7
Article 11	Césure	7
Article 12	Fronts d'implantation	7
Article 13	Hauteur	7
Article 14	Nombre de niveaux	7
Article 15	Toitures	7
Article 16	Superstructures	7
Article 17	Saillies.....	8
Article 18	Surface de prolongement des constructions.....	8
Article 19	Façades	8
Article 20	Protection contre le bruit.....	8
Titre III	Aires non constructibles	8
Article 21	Aire de circulation	8
Article 22	Aire de verdure I.....	9
Article 23	Aire de verdure II.....	9
Article 24	Aire de dégagement	9
Article 25	Indice de perméabilité	10
Article 26	Aménagements et arborisation	10
Titre IV	Mesures applicables à toutes les aires	10
Article 27	Stationnement des véhicules motorisés et des deux-roues	10
Article 28	Bâtiments existants	10
Article 29	Equipements de service collectif.....	11
Article 30	Patrimoine archéologique	11
Titre V	Dispositions finales	11
Article 31	Dérogations.....	11
Article 32	Mise en vigueur et abrogation.....	11

TITRE I DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 But

Le PQ « Route de Morges Nord » a pour but de contribuer à l'urbanisation et à l'aménagement rationnel du territoire de la Commune de Cossonay. Ses objectifs visent en particulier à :

- Renforcer la centralité de Cossonay en prolongeant la fonction commerciale le long de la route de Morges
- Promouvoir l'habitat groupé et une offre diversifiée de logements
- Optimiser l'utilisation du sol en veillant à une bonne intégration dans le tissu urbain existant
- Créer des espaces ouverts conviviaux, largement végétalisés et multifonctionnels
- Renforcer la qualité des aménagements en faveur de la mobilité douce
- Garantir un accès rationnel aux bureaux, aux commerces et aux logements
- Limiter les nuisances de circulation en dehors de la route de Morges
- Réduire la vitesse sur la route de Morges
- Conforter l'identité propre à cette importante entrée de ville
- Assurer l'intégration du projet dans son environnement bâti et paysager

Article 2 Affectation du sol

Le périmètre du PQ est divisé en deux zones, au sens du Plan général d'affectation (PGA):

- a. la zone mixte A
- b. la zone d'habitation de forte densité

Article 3 Organisation du périmètre et destination

Le périmètre du PQ est subdivisé en aires d'affectation suivantes :

- a. Les aires d'implantation :
 - i. A₁, A₂, A₃, C₁, C₂ destinées à l'habitation
 - ii. B destinée à l'habitation, aux bureaux et aux activités commerciales dont la surface de vente n'excédera pas 2'000 m², en référence à l'article 47, alinéa 11 LATC
- b. L'aire de circulation
- c. L'aire de dégagement
- d. Les aires de verdure I et II

Dans les aires d'implantation A₁, A₂, A₃, C₁, C₂ des activités liées à l'habitation et comprenant un nombre limité de postes de travail peuvent être autorisées si elles ne sont pas gênantes pour le voisinage au sens de l'OPB.

Toutes les aires d'affectation appartiennent à la zone à bâtir au sens de la législation cantonale.

Les espaces non construits à l'intérieur des aires d'implantation sont soumis aux dispositions des articles 22 et 23 du présent règlement.

Article 4 Degré de sensibilité au bruit

Conformément aux dispositions de la loi sur la protection contre le bruit, un degré de sensibilité au bruit (DS) III est attribué à l'aire d'implantation B.

Un degré de sensibilité au bruit (DS) II est attribué aux aires d'implantation A₁, A₂, A₃, C₁ et C₂.

Article 5 Références

Le présent PQ est établi conformément aux dispositions de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC).

Article 6 Dispositions complémentaires

Pour tout ce qui n'est pas prévu dans le présent règlement, les autres dispositions communales, cantonales et fédérales demeurent applicables.

TITRE II AIRES D'IMPLANTATION

Article 7 Mesure d'utilisation du sol

Dans la zone mixte, la mesure d'utilisation du sol est définie par un indice de masse de 2.31 m³/m² calculé conformément à l'article 27.4 du RPGA.

Dans la zone d'habitation de forte densité, l'indice d'utilisation du sol est fixé à 0.88. Il est calculé conformément à l'article 27.3 du RPGA.

Article 8 Capacité constructive

Dans la zone d'habitation de forte densité, la capacité constructive d'un bien-fonds est donnée par la surface de plancher déterminante (SPd) définie par aire d'implantation. Le calcul de la SPd s'effectue selon les dispositions de l'article 27.3 du RPGA lors de la demande de permis de construire.

Dans la zone mixte, la capacité constructive d'un bien-fonds est donnée par le volume construit (m³) défini par aire d'implantation. Le calcul des volumes construits s'effectue selon les dispositions de l'article 27.4 du RPGA lors de la demande de permis de construire.

La capacité constructive est répartie comme suit :

- a. Dans l'aire d'implantation A₁ : 2'220 m²
- b. Dans l'aire d'implantation A₂ : 2'220 m²
- c. Dans l'aire d'implantation A₃ : 1'785 m²

- d. Dans l'aire d'implantation B : 14'783 m³
- e. Dans l'aire d'implantation C₁ : 3'580 m³
- f. Dans l'aire d'implantation C₂ : 3'580 m³

Les valeurs fixées ci-dessus incluent le bonus de 10% prévu à l'article 27.3 RPGA.

Article 9 Implantation des constructions

Les bâtiments doivent être construits à l'intérieur des aires d'implantation.

Sous réserve du respect des limites de construction situées en bordure du domaine public, les constructions souterraines ou semi enterrées peuvent être implantées en dehors des aires d'implantation jusqu'en limite de propriété.

Article 10 Ordre des constructions

Dans l'aire d'implantation B, l'ordre non contigu est obligatoire.

Article 11 Césure

La césure crée une rupture de contiguïté au centre du PQ depuis la route de Morges. Sa localisation est indicative. Sa largeur minimale est de 16 mètres. Elle doit être réalisée sur la totalité de la hauteur des bâtiments jusqu'au sol.

Article 12 Fronts d'implantation

Les fronts d'implantation mentionnés sur le plan sont obligatoires. Les dispositions de l'article 18 sont réservées.

Article 13 Hauteur

La hauteur maximale des façades à l'acrotère est de 12 m au maximum.

La hauteur totale de la construction au point le plus haut de la toiture est de 17 m au maximum dans la zone mixte et de 12 m dans la zone d'habitation de forte densité.

Dans les aires d'implantation A_1 et A_2 , la hauteur est limitée à 10 m au nord du décrochement obligatoire indiqué au plan.

Article 14 Nombre de niveaux

Le nombre de niveaux est limité à 5, rez-de-chaussée, étages et attique compris dans la zone mixte et à 4 dans la zone d'habitation de forte densité.

Dans les aires d'implantation A_1 et A_2 , le nombre de niveaux est limité à 3 au nord du décrochement obligatoire indiqué au plan.

Article 15 Toitures

Seules sont autorisées les toitures plates.

Les toitures peuvent être aménagées en terrasse.

Les toitures seront équipées pour faire de la rétention d'eau pluviale. Elles seront végétalisées en dehors des surfaces nécessaires aux terrasses, aux panneaux solaires et aux superstructures.

La couche supérieure des surfaces de sols décapés peut être réutilisée sur les toitures (max. 5 cm d'épaisseur).

Article 16 Superstructures

Les superstructures à fonction technique (antennes, cages d'ascenseur, etc.) peuvent ponctuellement dépasser les gabarits maximum fixés selon l'art. 13 du présent règlement

lorsqu'elles sont jugées indispensables et que leur importance est réduite au minimum nécessaire.

Elles sont regroupées dans des volumes compacts et soigneusement intégrées au caractère architectural du bâtiment.

L'art. 27.14 du RPGA est réservé.

Article 17 Saillies

Les saillies (balcons, marquises, avant-toits, porches et autres prolongements extérieurs) ne peuvent pas dépasser le nu des façades et les gabarits des aires d'implantation.

Les dispositions de l'article 18 sont réservées.

Article 18 Surface de prolongement des constructions

Dans les surfaces de prolongement des constructions, des saillies peuvent dépasser le nu des façades et les gabarits des aires d'implantation de 2,5 m au maximum.

Pour le surplus, les dispositions réglementaires des aires auxquelles se superposent les surfaces de prolongement des constructions s'appliquent.

Article 19 Façades

Les façades doivent présenter un aspect harmonieux, afin de s'intégrer au site naturel et bâti depuis les vues proches et lointaines, notamment en ce qui concerne la proportion entre les pleins et les vides, le choix des matériaux, les détails architectoniques et les couleurs.

Article 20 Protection contre le bruit

Afin de respecter les dispositions de l'OPB, les mesures nécessaires seront appliquées pour l'aire d'implantation B dans le cadre du projet de construction.

Une étude acoustique détaillée devra être établie au stade du permis de construire. Elle indiquera l'efficacité des mesures envisagées et démontrera le respect des exigences de l'OPB pour le degré de sensibilité au bruit.

TITRE III AIRES NON CONSTRUCTIBLES

Article 21 Aire de circulation

L'aire de circulation est destinée à l'accès des piétons, des véhicules légers non motorisés, des véhicules motorisés et au stationnement.

Les aménagements autorisés sont :

- a. Un accès multimodal
- b. Des places de stationnement pour visiteurs
- c. Des aménagements paysagers
- d. Des dispositifs de récupération des déchets

Un filtre végétal d'essences indigènes est obligatoire à la limite sud du périmètre en dehors de l'espace réservé au trottoir.

Article 22 Aire de verdure I

L'aire de verdure est destinée à un parc collectif.

Les aménagements et constructions autorisés sont :

- a. Des aménagements paysagers
- b. Des places de jeux
- c. Des places de rencontre
- d. Des jardins partagés
- e. D'autres espaces ouverts, collectifs et privatifs
- f. Des dépendances de peu d'importance
- g. Des cheminements piétonniers
- h. Des stationnements pour les vélos
- i. Des accès piétonniers et cyclables aux garages souterrains ou semi enterrés
- j. Des dispositifs de gestion des eaux météoriques de surface

Les accès piétonniers mentionnés sur le plan sont obligatoires. Leur continuité doit être garantie ainsi que leur accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Leur tracé est indicatif.

La circulation et le stationnement de véhicules d'urgence et de service sont autorisés.

Dans la mesure du possible, l'entretien se fait de manière extensive.

L'épaisseur de terre végétale des surfaces vertes sur parking sera partiellement suffisante pour stocker les eaux pluviales par infiltration.

L'épaisseur de terre végétale au-dessus du bassin de rétention des eaux météoriques sera suffisante pour permettre des aménagements paysagers de surface.

Un filtre végétal d'essences indigènes est obligatoire à la limite nord du périmètre.

Article 23 Aire de verdure II

L'aire de verdure II est non constructible. Elle doit être obligatoirement aménagée sous forme de pelouse extensive et d'un filtre végétal composé d'arbres et d'arbustes d'essences indigènes. Trois terrasses d'une superficie totale de 15 m² sont admises.

Aucun autre dispositif de clôture visible depuis les vues lointaines sur le site n'est autorisé.

Article 24 Aire de dégagement

L'aire de dégagement est destinée à l'aménagement d'un espace de transition de qualité entre le domaine privé et le domaine public.

Seuls sont autorisés les plantations d'arbres, les petits aménagements végétaux, l'installation de mobilier urbain, l'aménagement de trottoirs, de places de stationnement pour les deux-roues, l'aménagement de terrasses accessibles au public ou privées et des places de stationnement longitudinales pour les véhicules motorisés le long de la route de Morges. Ces places seront réservées au stationnement de courte durée et seront limitées au maximum.

Les dispositifs de clôture visibles depuis la rue autre que des haies de charmille d'une hauteur maximale de 1.5 m sont interdits.

Un filtre végétal d'essences indigènes est obligatoire à la limite nord du périmètre, en dehors de l'espace réservé au trottoir.

Article 25 Indice de perméabilité

L'indice de perméabilité exprime le rapport entre la surface perméable et la surface de construction de la parcelle.

La surface perméable est une surface libre de construction, couverte de terre végétale suffisamment profonde pour permettre le développement normal d'arbres et l'infiltration d'eau pluviale.

L'indice de perméabilité est fixé à 0.2 dans la zone mixte et à 0.35 dans la zone d'habitation de forte densité.

Article 26 Aménagements et arborisation

Le traitement des surfaces et les éléments paysagers (arbres, haies, murs) doivent assurer une bonne intégration des places de stationnement, des places de jeux et des jardins privés.

Les arbres nouveaux mentionnés sur le plan sont obligatoires. Toutefois, leur situation est indicative.

Pour le surplus, se référer à l'article 27.21 du RPGA.

TITRE IV MESURES APPLICABLES A TOUTES LES AIRES

Article 27 Stationnement des véhicules motorisés et des deux-roues

Conformément à l'article 40a RLATC et à l'article 27.15.1 RPGA, lors de toute construction nouvelle, la Municipalité fixe le nombre de places privées de stationnement pour voitures et deux-roues non motorisées en fonction de l'importance et la destination des constructions et dans le respect des normes de l'Association suisse de professionnels de la route et des transports (VSS) en vigueur.

L'offre de stationnement à destination des activités et des commerces sera limitée au maximum en appliquant la fourchette basse des normes VSS.

Toutes les places de stationnement pour véhicules motorisés doivent être situées dans des garages souterrains ou semi-enterrés, sauf dans les cas suivants :

- a. Pour les visiteurs, des places de stationnement doivent être aménagées dans l'aire de circulation.
- b. Pour les commerces et les bureaux: des places de stationnement pour véhicules motorisés longitudinales en bordure du domaine public, doivent être aménagés dans l'aire de dégagement.

Les places de stationnement pour les deux-roues motorisés doivent être aménagées à raison d'une place pour 20% de places pour véhicules. Au moins 75% des places doivent être situées dans des garages souterrains ou semi-enterrés.

Article 28 Bâtiments existants

Les bâtiments existants non conformes aux dispositions du présent règlement peuvent être entretenus ou réparés.

Leur transformation ou leur agrandissement n'est pas autorisé.

Article 29 Equipements de service collectif

Les petites constructions ou installations techniques nécessaires à un service collectif peuvent être autorisées sur l'ensemble des terrains compris à l'intérieur du périmètre du PQ lorsque leur emplacement est imposé par leur destination.

Article 30 Patrimoine archéologique

Des sondages archéologiques préalables à tous travaux de terrassement seront effectués sur l'ensemble des surfaces touchées par des constructions, des aménagements extérieurs et des équipements.

TITRE V DISPOSITIONS FINALES

Article 31 Dérogations

A titre exceptionnel, la Municipalité peut accorder des dérogations au présent PQ dans les limites des articles 85 et 85a LATC.

Article 32 Mise en vigueur et abrogation

Le Département compétent du Canton de Vaud met en vigueur le PQ et abroge simultanément à l'intérieur de son périmètre les règles générales du plan d'affectation qui lui sont contraires conformément à l'article 66 LATC.

Abréviations

DS	Degré de sensibilité au bruit
LAT	Loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (RS 700)
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (RSV 700.11)
OPB	Ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (RS 814.41)
PGA	Plan général d'affectation
PQ	Plan de quartier
RLATC	Règlement d'application de la LATC du 19 septembre 1986 (RSV 700.11.1)
RPGA	Règlement du plan général d'affectation
SPd	Surface de plancher déterminante
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports