



**COMMUNE DE COSSONAY**

**MUNICIPALITE**

Cossonay, le 28 novembre 2016/taz

Préavis No 19/2016  
au Conseil communal

**relatif à l'adoption du plan de quartier (PQ)  
« La Condémine-Stand »**

## Table des matières

1	Introduction.....	3
2	Historique.....	3
3	Le PQ et son règlement.....	4
4	Etudes.....	5
5	Notice d'impact sur l'environnement et développement durable.....	5
6	Trafic et mobilité.....	6
7	Procédure et enquête publique.....	7
8	Proposition(s) de réponse(s) aux oppositions.....	7
9	Conclusions.....	12

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

## **1 Introduction**

L'objet du présent préavis porte sur l'adoption du plan de quartier (PQ) « La Condémine-  
Stand ».

Le terrain se situe au centre de Cossonay, sur la parcelle No 359, au sud-ouest du centre de  
Cossonay. Le secteur du plan de quartier est délimité au nord par le Chemin du Stand, au-delà  
duquel une zone de dépôt (bientôt remplacée par deux immeubles) et quelques bureaux sont  
implantés, au sud par une zone d'habitation à faible densité (zone « villas »), à l'est par une  
zone d'habitation de forte densité (constructions le long de la route d'Aubonne) et à l'ouest  
par la zone agricole. Cette parcelle, propriété de M. Georges Desponds, est partiellement  
promise-vendue à la Société SI Nouvelle Terre SA à Arzier. Aucune construction n'a jamais  
existé sur cette parcelle, elle a toujours été vouée à l'exploitation agricole.

Dans le Plan général d'affectation (PGA) adopté le 16 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**

Si les premières esquisses du projet datent de 2011, c'est en janvier 2014 que débute l'étude  
de ce Plan de quartier, confiée au bureau Plarel à Lausanne. La Municipalité et les services de  
l'Administration sont dès lors sollicités pour avancer sur son développement. Différents  
contrôles ont été réalisés par les Services de l'Etat de novembre 2014 à novembre 2015.  
D'autres partenaires ont travaillé sur ce dossier, dans le cadre des études pour une notice  
d'impact sur l'environnement, d'une étude de trafic et mobilité et d'un projet de servitude  
publique de passage à pied. L'ensemble de ces examens ont permis de développer un plan de  
quartier qui assurera la liaison entre les zones bâties de la Condémine et des Chavannes. Il  
viendra renforcer la cohésion de notre centre, tout en assurant un aménagement de qualité et  
rationnel 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.

En outre, une convention de participation aux frais d'équipement et création d'hypothèque a  
également été signée pour déterminer la participation du propriétaire de la parcelle No 359  
aux frais de construction du Chemin du Geôlier. Conformément à l'engagement pris par la  
Municipalité dans le préavis 13/2015 concernant une demande de crédit pour la création d'une  
nouvelle route de desserte, l'extension du réseau d'eau potable et l'installation de l'éclairage  
public depuis le giratoire du Bicentenaire jusqu'au Chemin du Stand, au moment où ce plan  
aura été ratifié, le propriétaire s'acquittera d'une somme de CHF 150'000.- en faveur de la  
Commune.

Finalement, dans sa séance du 23 mai 2016, le Conseil communal a adopté le règlement spécifique concernant la taxe relative au financement de l'équipement communautaire (réf. préavis 04/2016 relatif à l'adoption d'un règlement spécifique concernant la taxe relative au financement de l'équipement communautaire). Comme cela a été le cas pour le PQ Route de Morges Nord, la Municipalité a procédé à la signature d'une convention fixant le prix et les modalités de paiement de la taxe liée à l'équipement communautaire. Par ce document, les propriétaires, respectivement les promettant-acquéreurs, se sont engagés à verser la somme de CHF 806'400.-. Une fois le plan adopté par le Conseil communal et ratifié par l'Etat, une hypothèque légale sera inscrite au Registre foncier sur la parcelle No 359 de sorte à garantir le paiement de la taxe (réf. article 4<sup>e</sup> alinéa 3 de la Loi sur les impôts communaux).

Une séance d'information publique a été organisée le 3 mars 2016. A cette occasion, le bureau Plarel a expliqué la procédure à suivre pour élaborer un plan de quartier, présenté les caractéristiques du projet et traité de tous les aspects d'accès et de mobilité en particulier.

### **3 Le PQ et son règlement**

Dans le cadre de la préparation du PQ « La Condémine-Stand », les objectifs suivants ont été définis :

1. Réaliser un nouveau quartier d'habitation à l'image de bâtiments dans un parc ;
2. Organiser les volumes de manière à bénéficier d'un ensoleillement et d'un dégagement optimum ;
3. Définir les modalités d'accès et de stationnement à l'intérieur du site ;
4. Porter une attention particulière au traitement paysager du quartier entre l'entité urbanisée et la zone agricole ;
5. Assurer la mise en œuvre des objectifs de développement durable.

En outre, les porteurs du projet se sont inspirés des valeurs défendues à travers le Plan directeur communal (PDCOM).

Le plan de quartier est principalement destiné à de l'habitation de forte densité. Il autorise également des activités professionnelles non gênantes au sens des dispositions de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement et ses ordonnances. Il prévoit 7 périmètres d'implantation, orientés nord-sud. Grâce à sa situation géographique, aux dimensions de la parcelle concernée, et à la volumétrie autorisée, le projet permet l'implantation de 4 périmètres à 2'460 m<sup>2</sup> et 3 à 1'200 m<sup>2</sup> pour une surface de plancher déterminante (SPD) de 13'440 m<sup>2</sup>. L'ensemble offre à chaque construction un maximum de dégagement en limitant les vis-à-vis.

La superficie totale de la parcelle actuelle est de 24'453 m<sup>2</sup>, néanmoins, seuls 16'803 m<sup>2</sup> sont constructibles, le solde restant étant affecté à la zone agricole. Un verger d'arbres fruitiers de haute tige devrait prendre place dans cette zone afin d'assurer une transition paysagère souhaitée par le propriétaire (pt 4 ci-dessus). Un fractionnement est en cours de réalisation pour séparer la partie constructible de la partie agricole.

Superficie totale de la parcelle No 359	24'453 m <sup>2</sup>
Superficie du PQ (zone constructible)	16'803 m <sup>2</sup>

Surface de plancher déterminante	13'440 m <sup>2</sup>
Coefficient de construction	0.8 m <sup>2</sup> / SPD

Le plan de quartier permet la construction d'environ 160 logements, répartis à raison de 50 % destinés à la vente en propriétés par étage et 50 % dévoués à la location.

Le projet pourrait théoriquement accueillir 270 habitants et emplois, compte tenu d'une estimation de 50 m<sup>2</sup> / habitant et emploi (base de calcul du Plan directeur cantonal « PDCn »).

#### **4 Etudes**

Plusieurs études ont été réalisées par les bureaux Plarel SA à Lausanne (architectes et urbanistes), Courdesse et associés SA à Cossonay (géomètres), Ecoscan SA à Lausanne (Conseil spécialisé en développement durable) et Christe et Gygax à Yverdon (ingénieurs en transports).

##### Plan cadastral et servitude de passage :

Dans le cadre de la préparation du dossier, un plan cadastral de base et fichiers informatiques associés ainsi qu'un projet de servitude publique de passage à pied ont été élaborés par le Bureau Courdesse et associés à Cossonay. Une promesse de constitution de servitude de passage à pied permettant de créer la liaison de mobilité douce entre le quartier bâti de la Condémine et du PQ a été signée le 26 janvier 2016 entre la Commune de Cossonay et M. Georges Desponds, propriétaire.

##### Notice d'impact sur l'environnement :

Le projet de PQ ne nécessitait pas la réalisation d'une étude d'impact sur l'environnement au sens de l'ordonnance y relative (814.011 OEIE). Néanmoins, une notice d'impact sur l'environnement a été réalisée pour répondre aux prescriptions légales en la matière. Son contenu est résumé au chapitre 5 du présent préavis.

##### Etude de mobilité :

Cette étude vient compléter le rapport 47 OAT sur les questions liées à la circulation, aux accès et stationnement. Son contenu est résumé aux chapitres 6 et 8 du présent préavis. Le rapport 47 OAT est disponible sur le site Internet de la Commune, [www.cossonay.ch](http://www.cossonay.ch), sous « Documents », rubrique « Autorités ».

#### **5 Notice d'impact sur l'environnement et développement durable**

Les études permettant de réaliser la notice d'impact sur l'environnement ont porté essentiellement sur les thématiques suivantes :

- protection de l'air ;
- protection contre le bruit (stand de tir et bruit routier en particulier) ;
- rayonnement non ionisant ;
- protection des eaux ;
- protection des sols ;

- sites contaminés ;
- protection de la nature et de la forêt ;
- dangers naturels ;
- risques majeurs (OPAM) ;
- ombrages.

Des mesures adéquates sont prévues pour assurer autant que faire se peut le respect des dispositions légales en vigueur. La récapitulation des mesures d'impact permet de constater qu'aucune mesure n'est nécessaire concernant le bruit et le rayonnement non ionisant ainsi que pour les risques majeurs. Dans les autres domaines, il s'agit de recourir à des mesures spécifiques ou d'entreprendre des actions standard prévues dans le cadre légal.

Les tâches principales définies à travers cette étude, dont le cadre normatif s'articule autour de la norme VSS SN 640 610a « Suivi environnemental de la phase de réalisation (SER) », permettent d'envisager d'atteindre les objectifs ci-après :

1. Conseiller l'auteur du projet pendant l'élaboration du projet d'exécution ;
2. Collaborer à la rédaction des soumissions pour la prise en compte des contraintes environnementales ;
3. Collaborer à l'analyse des soumissions du point de vue des critères environnementaux ;
4. Informer les entreprises adjudicatrices des contraintes environnementales à respecter sur le chantier ;
5. Contrôler le respect de ces directives ;
6. Informer la direction des travaux des problèmes environnementaux survenus sur le chantier et aider à leur résolution ;
7. Gérer les conséquences environnementales des modifications de projet, respectivement des conditions d'exécution ;
8. Adapter les mesures environnementales au projet d'exécution.

Il en découle un suivi environnemental pointu sur la protection de l'air, le bruit et les sols, la gestion des déchets et des eaux de chantier.

Finalement, la question du stand de tir a été évoquée. Cette installation est vouée à perdurer grâce aux mesures d'assainissement du bruit qui seront prises en charge par le promettant-acquéreur :

- Mise en place de tunnels de tir ;
- Installation d'une barrière entre le mur de protection du stand de tir et le PQ de sorte à sécuriser la zone et empêcher l'accès au stand par le PQ.

## **6      Trafic et mobilité**

Le bureau Christe & Gygax a réalisé une notice de mobilité jointe au rapport 47 OAT. Les objectifs de cette 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 Penthelaz, notamment sur ce thème, les éléments essentiels de l'étude sont traités au chapitre 8 du présent préavis.

Tout une partie de l'étude fait référence à la possibilité de créer un accès à ce quartier depuis la route de la Vallée en direction du PQ « La Condémine-Stand » et assurer la liaison avec le chemin du Stand. Le chemin du Geôlier a été construit en 2016, suite à l'acceptation des préavis 11, 12 et 13/2015 par le Conseil communal. En effet, les constructions sur les parcelles No 366, 1322 et 1325 (3 immeubles et transformation de la ferme Rod) étaient sur le point de commencer. En vue des constructions prévues également sur la parcelle No 367 (2 immeubles) et du développement du PQ « La Condémine-Stand », il était nécessaire de réaliser ce chemin sans délai.

## **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 et communales en vigueur.

Ce projet a été soumis à l'enquête publique du 7 février au 7 mars 2016. 3 oppositions ont été formulées, dont 2 ont été retirées avant la présentation de ce préavis à votre Conseil. Une opposition a été maintenue, à savoir celle de la Commune de Penthelaz. Une rencontre s'est déroulée à Cossonay le 23 juin 2016 avec des représentants de la Commune de Penthelaz pour entendre ses arguments. La Municipalité de Cossonay a ensuite requis par courrier municipal du 27 juillet 2016 à la Municipalité de Penthelaz de confirmer le maintien ou le retrait de son opposition. Cette dernière a répondu par courrier municipal du 9 août 2016 qu'elle maintenait son opposition.

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 Penthelaz.

### **Objet de l'opposition de la Commune de Penthelaz**

Cette opposition aborde différentes thématiques autour de l'aménagement du territoire. Tout d'abord, la Commune de Penthelaz estime que le besoin immédiat en nouvelles surfaces de logement ne serait pas avéré. Ensuite, elle s'inquiète du développement de Cossonay et plus particulièrement de ce PQ alors que la 4<sup>ème</sup> adaptation du Plan directeur cantonal est à l'étude. Elle traite également de problèmes de trafic et mobilité et maintient ses doléances formulées à travers son opposition à un autre plan de quartier (PQ « Route de Morges Nord »). 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 considère que cette notice n'est pas recevable, les

valeurs considérées datant de 2010 et 2013 et souhaiterait une étude régionale sur la mobilité. Finalement, elle associe son opposition à la modernisation des stations et installations du Funiculaire (2<sup>ème</sup> phase des travaux sur cette ligne, comprenant notamment le changement des cabines permettant l'augmentation de la cadence-horaire et du nombre de voyageurs par trajet) et confirme sa requête de créer un parking-relais (P+R) au niveau de la station supérieure du Funiculaire pour satisfaire aux besoins des habitants de Cossonay et des environs et permettre un transfert modal sur le funiculaire reliant Cossonay à la gare CFF de Cossonay-Penthalaz. Elle conclut en incitant les autorités cantonales comme le Service du développement territorial (SDT) et la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) « à reconsidérer leur pratique et à s'orienter vers des instances d'accompagnement et de mise en synergie ».

#### 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 à votre Conseil, de même que dans le préavis 05/2016 relatif à l'adoption du PQ « Route de Morges Nord ». Pour éviter des redondances entre les deux préavis en raison des thématiques similaires abordées, les textes étant toujours d'actualité sont cités en italique dans le présent document. La Municipalité invite néanmoins les Conseillers communaux à revoir ou à prendre connaissance du préavis précité (05/2016 relatif à l'adoption du plan de quartier « Route de Morges Nord » : disponible sur notre site internet [www.cossonay.ch/documents](http://www.cossonay.ch/documents)) pour permettre d'apprécier encore mieux certaines thématiques reprises et/ou traitées ci-après :

##### 1. La qualité pour agir

La Commune de Penthalaz a manifestement fait le choix de s'opposer au développement de Cossonay. Son opposition soulève différentes questions, dont celle de la compétence pour agir.

*Comme précisé dans le préavis 05/2016 : « 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, « PCom ») 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 ? ».*

Ces propos restent d'actualité et le Conseil communal pourra apprécier à la lecture des points suivants quelles sont les motivations de la Commune de Penthalaz.

##### 2. Le PGA de la Commune de Cossonay et la 4<sup>ème</sup> adaptation du PDCn

Le PGA de la Commune de Cossonay a été ratifié par l'Etat le 16 mai 2014. Avant d'obtenir cet agrément, ce plan a fait l'objet d'une mise à l'enquête publique durant laquelle la Commune de Penthalaz n'a pas manifesté sa désapprobation. C'est certainement à ce moment-là que son intervention aurait été judicieuse, puisque c'est à travers le PGA que les grandes lignes de la planification de l'aménagement du territoire communal se dessinent. Elle



ne pouvait pas ignorer à ce stade que la Commune de Cossonay engagerait son développement dans les années suivant sa ratification.

Par ailleurs, Penthaz n'a pas non plus réagi lors de la présentation du plan partiel d'affectation de Riondmorcel à l'enquête publique (plan adopté par votre Conseil par le préavis No 01/2016 relatif à l'adoption du plan partiel d'affectation « Riondmorcel »). Dans son opposition, Penthaz invoque que le besoin en logements ne serait pas avéré et que le développement de Cossonay n'est donc pas pressant. Pourtant, les objectifs du Canton en matière d'accueil de la population sont clairs, il s'agit de recevoir 185'000 nouveaux habitants d'ici à 2030. Dans sa politique d'aménagement du territoire, en adéquation avec la Loi sur l'aménagement du territoire (LAT), le Canton a pour intention de réaliser un développement cohérent et c'est justement les agglomérations et les Centres régionaux et locaux, dont font partie Cossonay et Penthaz, qui sont préconisés pour se développer et accueillir ces nouvelles populations. Or, la situation de Penthaz est aujourd'hui peu favorable à un développement immédiat, puisque malgré qu'elle soit reconnue comme Centre régional dans un pôle qui comprend également la Commune de Cossonay, elle ne dispose pas d'un PGA révisé tel que l'exige déjà la 3<sup>ème</sup> adaptation du PDCn. En effet, elle a remis l'ouvrage sur le métier mais n'est plus à même de se développer tant qu'un nouveau Plan n'aura pas été ratifié par l'Etat. Elle estime qu'au vu des incertitudes liées à la LAT et à la 4<sup>ème</sup> adaptation du PDCn, Cossonay devrait bloquer toute planification en attendant de connaître le taux de croissance et la date de référence retenus par le Canton. En effet, compte tenu du fait que Cossonay et Penthaz sont considérées ensemble comme un centre régional dans le PDCn et du potentiel de développement en termes de population de 1.7 %/an de ces centres, elle craint que son développement ne soit freiné par celui de Cossonay. Or, depuis le dépôt de l'opposition de Penthaz au PQ « La Condémine-Stand », le Conseil d'Etat s'est positionné et si le taux de croissance de population à 1,7 % pour les centres régionaux est confirmé, l'année de référence pour calculer le potentiel de développement sera 2014 (en lieu et place de 2008).

Par ailleurs, avant que les PPA ou PQ ne soient présentés à l'enquête publique ou au Conseil communal, ceux-ci sont étudiés minutieusement par les services de l'Etat et en particulier le Service du développement territorial (SDT). A ce stade, il peut être utile de rappeler que Cossonay a investi une somme d'environ un demi-million de francs pour mettre à jour son PGA. La crainte de Penthaz de voir son développement empêché par celui de Cossonay n'a pas lieu d'être, puisque le calcul de dimensionnement de la zone à bâtir est réalisé commune par commune. Chacune dispose de son propre potentiel de développement. La démarche de Penthaz n'a dès lors pas sens au regard de l'application des règles fédérales et cantonales en matière d'aménagement du territoire. Une fois son propre PGA entériné, cette Commune va-t-elle également s'interroger sur l'impact de son propre développement sur les communes limitrophes ?

### 3. La mobilité

La Commune de Penthaz réitère les arguments évoqués lors son opposition au PQ « Route de Morges Nord » en remettant en cause en particulier la notice de mobilité et les comptages routiers qui y sont mentionnés. Les réponses formulées par le préavis 05/2016 restent valables :

*« 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 Penthalaz 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 Penthalaz 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 plus du 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** » « ... 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*

Pour ce qui concerne le Plan de quartier la Condémine-Stand, le trafic induit par ce plan est de l'ordre de 650 véhicules/jour. Penthalaz estime la situation actuelle du trafic à environ 12'000 véhicules/jour, alors qu'il a été démontré plus haut que ce chiffre avoisine les 10'000 actuellement. Compte tenu du développement intégral annoncé à Cossonay, une augmentation de 18.5 % (1'850 véhicules/jour, tous déplacements et tous types de véhicules confondus) est en effet attendue. C'est la raison pour laquelle la Municipalité s'engage vivement pour le transfert modal de la route aux TP et d'autres solutions telles qu'un contournement de notre localité.

Nous pouvons citer à nouveau le préavis 05/2016 «... La Municipalité ne peut que s'étonner de se voir reprocher un développement qui ne serait pas coordonné au réseau de TP

*puisque'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. »*

Quant au souhait de la Commune de Penthalaz de créer un P+R sur la station supérieure du funiculaire, nous y avons répondu également dans le préavis précité :

*« 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. »*

Il semble important de souligner que la construction d'un P+R à Cossonay ne présente que peu d'intérêt pour les habitants de Cossonay et un moindre pour ceux de la région qui vont légitimement utiliser leur véhicule privé pour se rendre au plus près de la Gare CFF. Actuellement, les communes de Cossonay et de Penthalaz ne sont pas considérées dans la même zone tarifaire mobilis. Il en résulte que les voyageurs devraient s'acquitter d'une somme supplémentaire de l'ordre de CHF 162.-/an pour un jeune jusqu'à 25 ans et de CHF 260.-/an à partir de 26 ans en stationnant à Cossonay. La Commune de Cossonay est ouverte à soutenir la Commune de Penthalaz pour agrandir les P+R à proximité de la Gare. Il semble important de souligner qu'à ce jour, le P+R situé à l'arrière du Centre commercial proche de la Gare est clairement sous-utilisé. L'objectif de la Municipalité de Cossonay est finalement le même que celui de Penthalaz, elle souhaite trouver des solutions de transfert modal de la route aux TP.

La Municipalité tient à rappeler que chaque plan de quartier doit présenter une étude de mobilité mais également répondre aux besoins en matière de mobilité douce de sorte à ce que les citoyens puissent choisir l'alternative des TP pour se rendre à leur travail ou pratiquer leurs loisirs. Certaines mesures voulues par le Canton, comme la limitation de l'offre en stationnement (normes VSS 640281 pour les voitures et 640065 pour les vélos) ou par la Commune elle-même (maintien et rénovation du funiculaire, aménagement d'une gare routière et travaux intensifs dans le cadre de l'Association Cossonay Aubonne Morges qui œuvre pour un développement des transports sur l'axe Aubonne Cossonay, ou encore toutes les mesures en mobilité douce) sont tout autant de signaux très forts démontrant la volonté des Autorité de Cossonay d'organiser un développement harmonieux pour ses citoyens.

Dans sa conclusion, la Commune de Penthelaz invoque clairement utiliser son opposition pour interpeler le Canton sur les questions liées à la mobilité et ce, bien au-delà des frontières de nos communes respectives.

Si la Municipalité de Cossonay est très consciente de ce problème de société, qui porte effectivement bien au-delà des frontières de nos communes et de celles de nos districts, elle estime que le vecteur utilisé par Penthelaz n'est pas approprié. Dans ce cas, cette commune devrait s'opposer à tous les projets de développement dont elle jugerait devoir supporter les conséquences induites par le trafic routier. Il semble qu'une concertation régionale serait appropriée, compte tenu du fait que la majorité du trafic, à savoir approximativement les 2/3, correspond à du trafic de transit dont Cossonay comme Penthelaz doivent assumer les effets.

#### 4. La proposition de la Municipalité de Cossonay

La Municipalité a conscience qu'elle doit proposer des alternatives à sa population en matière de mobilité. Elle s'engage également au niveau régional et invite les communes de la région à chercher un consensus pour le confort de l'ensemble de leurs populations. Elle rappelle que les solutions relatives à la mobilité ne résident pas dans l'arrêt du développement de Cossonay puisque d'autres communes poursuivent leur 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 « La Condémine-Stand » est un projet qui s'insère tant dans le milieu déjà bâti que vis-à-vis du milieu naturel qui le jouxte. Il offre la cohésion dans la partie ouest du centre de Cossonay, un cadre de vie champêtre à proximité immédiate des commerces, des écoles, et de tous les services nécessaires à ses habitants.

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), ainsi que les notices associées, est à votre disposition sur notre site Internet ([www.cossonay.ch](http://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 No 19/2016 relatif à l'adoption du plan de quartier (PQ) « La Condémine-Stand » ;
- 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 Penthaz et de lever cette opposition ;
- D'adopter le plan de quartier (PQ) « La Condémine-Stand » et son règlement.
- De donner mandat à la Municipalité pour répondre au nom du Conseil communal et le représenter auprès des instances compétentes en cas de recours de la Commune de Penthaz contre les décisions du Conseil communal relatives au présent préavis.

### AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic

La Secrétaire

L.S.

G. Rime

T. Zito

Annexes : plans et règlement

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

Proposition de rencontre avec la Commission chargée d'étudier ce préavis : 19 décembre 2016 à 18h00, bâtiment administratif, en salle de Municipalité.



# COMMUNE DE COSSONAY

## PLAN DE QUARTIER « LA CONDÉMINE - STAND »

### REGLEMENT

Approuvé par la Municipalité

le

Syndic  
G. Rime

Secrétaire  
T. Zito

---

Soumis à l'enquête publique

du au

Au nom de la Municipalité

Syndic

Secrétaire

---

Adopté par le Conseil communal

le

Président

Secrétaire

---

Approuvé préalablement par le Département  
compétent du canton de Vaud

Lausanne, le

La Cheffe du Département

Dossier technique n° 1837

Version du (enquête publique) 08.01.2016

PLAREL Lausanne

---

Mis en vigueur le

## ABREVIATIONS

---

DS	Degré de sensibilité au bruit
LATC	Loi (cantonale) sur l'aménagement du territoire et les constructions
LVLEne	Loi (cantonale) sur l'énergie
OSol	Ordonnance sur les atteintes portées aux sols
PQ	Plan de quartier
SBd	Surface bâtie déterminante
SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
SN	Normes suisses
SPd	Surface de plancher déterminante
VSA	Association suisse des professionnels de la protection des eaux



# I. DISPOSITIONS GENERALES

## 1. GENERALITES

---

BUTS	1.1	<p>Le plan de quartier «La Condémine-Stand», dit ci-après PQ, est conçu en particulier pour :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- assurer une bonne intégration des nouveaux bâtiments au regard du tissu bâti avoisinant par des principes urbains et architecturaux adaptés;</li><li>- porter une attention particulière au traitement paysager du quartier compte tenu de son rôle de transition paysagère entre l'entité urbanisée et la zone agricole;</li><li>- définir les modalités d'accès et de stationnement à l'intérieur du site ;</li><li>- assurer la mise en œuvre des objectifs du développement durable, notamment en matière de construction et d'utilisation des énergies renouvelables.</li></ul>
REFERENCES	1.2	<p><i>al. 1</i> Le PQ est établi conformément aux dispositions de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC).</p> <p><i>al. 2</i> Pour tout ce qui n'est pas prévu dans le présent règlement, les autres dispositions communales et cantonales demeurent applicables.</p>

## 2. DEFINITIONS

---

CAPACITE CONSTRUCTIVE	2.1	<p>La capacité constructive est limitée au moyen d'une surface de plancher déterminante (SPd). Ces capacités sont calculées conformément à la norme suisse applicable en vigueur (SIA 421 : 2004, SN 504.421).</p>
DEGRE DE SENSIBILITE AU BRUIT	2.2	<p>Conformément à l'ordonnance relative à la protection contre le bruit, un degré de sensibilité au bruit (DS) est attribué aux différentes zones d'affectation comprises à l'intérieur du périmètre du plan de quartier.</p>
LIMITE DES CONSTRUCTIONS	2.3	<p>Seuls les ouvrages suivants peuvent empiéter sur la limite des constructions située en bordure du domaine public communal et pour autant que l'usage de cette surface n'en soit pas réduit :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- les murs,</li><li>- les places de parc à ciel ouvert,</li><li>- les couverts à vélos et à ordures ménagères, les constructions souterraines pour autant que ces ouvrages soient implantés à une distance de 3 m au moins du bord de la chaussée.</li></ul>

## II. AFFECTATION

### 3. ZONE D'HABITATION DE FORTE DENSITE

AFFECTATION	3.1	La zone d'habitation de forte densité est affectée au logement et aux activités professionnelles non gênantes compatibles avec l'habitation au sens des dispositions de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement et de ses Ordonnances.
CAPACITE CONSTRUCTIVE	3.2	<p>La capacité constructive est fixée au moyen d'une surface de plancher déterminante (SPd) pour chaque périmètre d'implantation des constructions mentionné sur le plan et répartie de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- périmètre d'implantation des constructions A: 2'460 m<sup>2</sup> de SPd</li><li>- périmètre d'implantation des constructions B: 2'460 m<sup>2</sup> de SPd</li><li>- périmètre d'implantation des constructions C: 2'460 m<sup>2</sup> de SPd</li><li>- périmètre d'implantation des constructions D: 2'460 m<sup>2</sup> de SPd</li><li>- périmètre d'implantation des constructions E: 1'200 m<sup>2</sup> de SPd</li><li>- périmètre d'implantation des constructions F: 1'200 m<sup>2</sup> de SPd</li><li>- périmètre d'implantation des constructions G: 1'200 m<sup>2</sup> de SPd</li></ul>
IMPLANTATION	3.3	<p><i>al. 1</i> Les bâtiments doivent être implantés à l'intérieur des périmètres d'implantation mentionnés sur le plan et les coupes.</p> <p><i>al. 2</i> Un périmètre d'implantation peut accueillir un ou plusieurs bâtiments. Cependant, l'occupation partielle d'un périmètre d'implantation est admise à condition que la situation de l'ouvrage n'hypothèque pas l'occupation optimum du périmètre.</p>
NIVEAUX	3.4	<p><i>al. 1</i> Le nombre maximum de niveaux habitables ou utilisables, mentionnés sur le plan et les coupes, est limité comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- périmètre d'implantation des constructions A: 4 niveaux +attique</li><li>- périmètre d'implantation des constructions B: 4 niveaux +attique</li><li>- périmètre d'implantation des constructions C: 4 niveaux +attique</li><li>- périmètre d'implantation des constructions D: 4 niveaux +attique</li><li>- périmètre d'implantation des constructions E: 4 niveaux +attique</li><li>- périmètre d'implantation des constructions F: 4 niveaux +attique</li><li>- périmètre d'implantation des constructions G: 4 niveaux +attique</li></ul> <p><i>al.2</i> La surface des attiques ne peut pas excéder 75 % de la surface de l'étage inférieur.</p>
AIRE DE MOUVEMENT	3.5	<p><i>al. 1</i> L'aire de mouvement est une surface dévolue en priorité à la circulation des véhicules, des cycles et des piétons ainsi qu'au stationnement des véhicules pour visiteurs. Elle doit être pourvue, sur sa plus grande partie, d'un revêtement minéral et aménagée de manière à assurer la transition avec le domaine public adjacent.</p>

al. 2 Les constructions et aménagements qui peuvent être autorisés sont :

- des aménagements de surface conformes à la destination de ce secteur, par exemple : mur, mobilier urbain, éclairage public, etc. ;
- des places de stationnement pour visiteurs ;
- une rampe d'accès au parking collectif souterrain ;
- des constructions souterraines telles que parking collectif souterrain, centrale de chauffage collectif, etc. ainsi que tous les accès nécessaires à ces équipements ;
- des plantations et du mobilier urbain destinés à l'agrément et à la vie sociale.

AIRE DE  
DEGAGEMENT

3.6 al.1 L'aire de dégagement est une surface à prédominance végétale aménagée en jardin et parc arboré, destinée en priorité à la détente en plein air.

al.2 Les constructions et aménagements qui peuvent être autorisés sont :

- des cheminements pour piétons et modes doux ainsi que des parvis d'accueil aux bâtiments ;
- des aménagements paysagers tels que murs, terrasses, jardins ;
- des équipements de loisirs à ciel ouvert et places de jeux ;
- des petites dépendances non habitables telles que, par exemple, sorties de parking pour les personnes, pergolas, couverts à vélos ou à ordures ménagères, etc. d'une surface bâtie déterminante (SBd) limitée à 15.00 m<sup>2</sup> par dépendance et d'une hauteur maximum de 3.5 m;
- des constructions enterrées non habitables, par exemple parking collectif souterrain, locaux de services, etc., situées à l'intérieur du périmètre des constructions souterraines.

AIRE DE VERDURE

3.7 al.1 L'aire de verdure est une surface à dominante végétale destinée à assurer un espace de transition paysager entre les surfaces constructibles et le tissu avoisinant à l'est et la zone agricole à l'ouest.

al.2 L'aire de verdure est inconstructible, à l'exception d'aménagements paysagers tels que du mobilier urbain. L'entretien des surfaces herbeuses se fait de manière extensive.

DEGRE DE  
SENSIBILITE AU BRUIT

3.8 DS II.

#### 4. ZONE DE VERDURE

---

AFFECTATION

4.1 al.1 La zone de verdure est une surface à dominante végétale destinée à assurer un espace de transition paysager entre les surfaces constructibles et le tissu avoisinant au sud du quartier.

al.2 La zone de verdure est inconstructible, à l'exception d'aménagements paysagers tels que du mobilier urbain. L'entretien des surfaces herbeuses se fait de manière extensive.

### III. MESURES

#### 5. MESURES DE CONSTRUCTION

---

ARCHITECTURE	5.1	<p><i>al. 1</i> Les bâtiments réalisés à l'intérieur du périmètre du PQ doivent constituer un ensemble architectural et paysager de qualité.</p> <p><i>al. 2</i> Les teintes des matériaux apparents doivent être choisies parmi des nuances de couleurs qui se fondent dans l'environnement.</p> <p><i>al. 3</i> Les garde-corps des attiques doivent être situés en retrait de la façade ou traités de manière transparente, ou légère de façon à ne pas accroître visuellement la hauteur de la corniche.</p>
TOITURE	5.2	<p><i>al. 1</i> Les toitures sont plates ou à très faible pente, pourvues des mesures de gestion des eaux pluviales.</p> <p><i>al. 2</i> Les toitures plates sont végétalisées. La couche supérieure des surfaces de sols décapées est réutilisée sur ces toitures (max 5 cm d'épaisseur). Le substrat peut être interrompu au droit des installations techniques telles que panneaux solaires, cheminées, blocs de ventilation, etc.</p> <p><i>al. 3</i> Seules les parties de toitures situées dans le prolongement d'un niveau habitable peuvent être aménagées sous forme de terrasse accessible.</p> <p><i>al. 4</i> Les superstructures à fonction technique (cage d'escalier / ascenseur, ventilation, cheminées, exutoires, etc.) ou les ouvrages servant à l'éclairage zénithal seront regroupés et conçus de façon à limiter leur impact sur la toiture. Toutefois, les éléments destinés aux énergies renouvelables (panneaux solaires, etc.) échappent à cette contrainte. Pour les installations solaires, l'article 18a LAT s'applique.</p>
DISTANCES	5.3	<p><i>al. 1</i> En cas de fractionnement du bien-fonds, la nouvelle limite de parcelle doit être implantée à une distance d'au minimum 5.00 m du gabarit du bâtiment mesurée au point le plus défavorable.</p> <p><i>al. 2</i> La distance entre bâtiments ou parties de bâtiments non accolés doit être conforme aux prescriptions de protection contre l'incendie.</p>
CONSTRUCTIONS SOUTERRAINES	5.4	Les constructions souterraines prennent place à l'intérieur du périmètre de constructions souterraines mentionné sur le plan.

#### 6. MESURES D'AMENAGEMENTS EXTERIEURS

---

AMENAGEMENTS EXTERIEURS	6.1	Les aménagements extérieurs et, d'une façon générale, le traitement des surfaces libres de construction sont réalisés sur la base d'un projet d'ensemble tenant compte de la topographie du terrain naturel, des plantations nouvelles, de l'architecture et de la destination des constructions auxquelles ils sont attachés.
-------------------------	-----	--

ARBRES	6.2	<p><i>al. 1</i> Les arbres nouveaux qui figurent sur le plan sont obligatoires. Toutefois, leur nombre et leur situation exacte sont indicatifs.</p> <p><i>al. 2</i> Les arbres nouveaux doivent être choisis parmi des essences fruitières à haute tige ou des essences indigènes communes en milieu campagnard, par exemple tilleul, chêne, érable, alisier, sorbier, etc. (voir la liste d'essences annexée à la notice d'impact sur l'environnement NIE).</p>
HAIES	6.3	Les haies nouvelles doivent être composées d'un mélange d'essences arbustives indigènes.
PLACES DE JEUX	6.4	Des places de jeux doivent être prévues dans le périmètre du plan de quartier pour l'usage des habitants. A ce titre, elles doivent être pourvues d'équipements tels que, par exemple, jeux pour enfants, bancs, aire de pétanque, etc.
SURFACES ETANCHES	6.5	Les surfaces étanches aux eaux de pluie doivent être réduites au minimum nécessaire. L'infiltration des eaux superficielles doit être assurée partout où cela est techniquement faisable.
MOUVEMENTS DE TERRE	6.6	<p><i>al. 1</i> Sous réserve des nécessités liées aux rampes d'accès au parking collectif souterrain, les mouvements de terre sont limités avec une tolérance de +/- 1.00 m par rapport au terrain naturel.</p> <p><i>al. 2</i> Toute demande de permis de construire doit contenir une description détaillée des mesures préventives de protection définies par les articles 6 et 7 de l'Ordonnance sur les atteintes portées aux sols (OSol, 814.12).</p>
PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE	6.7	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.
ECLAIRAGE	6.8	L'éclairage des voies de circulation doit être conçu de manière à assurer la sécurité des usagers tout en offrant des ambiances lumineuses discrètes, compatibles avec le caractère du site. Les éclairages orientés en direction du ciel et favorisant la « pollution lumineuse » sont interdits.

## **7. MESURES D'EQUIPEMENT**

---

VOIE DE SERVICE	7.1	<p><i>al. 1</i> Les accès véhicules aux bâtiments s'organisent à partir du domaine public communal par une voie de service d'une largeur d'au minimum 4.50 m.</p> <p><i>al. 2</i> Les voies d'accès à l'ensemble du site doivent tenir compte des caractéristiques, des gabarits de travail et de circulation des véhicules pompiers. Le réseau des voies et des chemins devra donc être adapté en conséquence.</p>
-----------------	-----	---

CHEMINEMENTS PIETONNIERS	7.2	<p><i>al. 1</i> Les cheminements piétonniers mentionnés sur le plan sont obligatoires. Ils assurent la desserte des bâtiments pour les piétons et les modes doux. Toutefois, le tracé exact de ces cheminements est indicatif.</p> <p><i>al. 2</i> Les cheminements piétonniers doivent, dans la mesure du possible, être pourvus d'un revêtement perméable.</p>
STATIONNEMENT DES VEHICULES AUTOMOBILES	7.3	<p><i>al. 1</i> Les besoins en places de stationnement nécessaires aux bâtiments sont calculés conformément à la norme suisse applicable en vigueur.</p> <p><i>al. 2</i> Sous réserve des places de stationnement à ciel ouvert (visiteurs) mentionnées sur le plan et les coupes, toutes les places de parc doivent être disposées à l'intérieur du parking collectif souterrain. A ce titre, les places de stationnement à ciel ouvert doivent être pourvues, dans la mesure du possible, d'un revêtement de sol perméable.</p>
STATIONNEMENT DES VELOS	7.4	<p><i>al. 1</i> Les bâtiments et équipements collectifs nouveaux doivent être pourvus de places de stationnement pour les vélos. Les besoins en places de parc sont calculés conformément à la norme suisse applicable.</p> <p><i>al. 2</i> Les places extérieures doivent être couvertes et munies de dispositifs antiviol.</p>
EVACUATION DES EAUX	7.5	<p><i>al. 1</i> Les eaux usées et les eaux météoriques sont évacuées séparément. Les eaux usées sont récoltées et raccordées au réseau public d'évacuation.</p> <p><i>al. 2</i> Les directives de l'Association suisse des professionnels de la protection des eaux (VSA) sont applicables.</p>
RESEAU D'EAU	7.6	Le réseau d'eau doit permettre l'alimentation des futures bornes hydrantes et des éventuelles installations d'extinction automatiques pour assurer une défense incendie appropriée.
EQUIPEMENTS DE SERVICE PUBLIC	7.7	Toutes constructions et installations nécessaires à un service public (par exemple transformateur électrique, station de pompage,...) peuvent être autorisées à l'intérieur du périmètre du PQ lorsque ces réalisations sont d'une importance limitée et que leur implantation à un endroit déterminé s'impose en raison de leur destination.

## **8. MESURES D'ECONOMIE D'ENERGIES**

---

ECONOMIE D'ENERGIE	8.1	<p><i>al. 1</i> Les bâtiments nouveaux doivent être conçus conformément aux dispositions de la Loi cantonale sur l'énergie (LVLEne) et de son règlement d'application de manière à économiser les énergies et à utiliser des agents énergétiques faiblement polluants.</p> <p><i>al. 2</i> Dans les limites de ses prérogatives, la Municipalité prend toutes les mesures pour encourager la réalisation de bâtiments atteignant des performances énergétiques sensiblement supérieures aux normes en vigueur.</p>
MODE DE CHAUFFAGE	8.2	Si les conditions technico-économiques le permettent, les bâtiments nouveaux devront être raccordés à une centrale de chauffage collectif.

## IV. DISPOSITIONS FINALES

### 9. CAS PARTICULIERS ET MISE EN VIGUEUR

---

DEROGATIONS	9.1	A titre exceptionnel et dans les limites du Droit cantonal (LATC, art. 85), la Municipalité peut déroger aux dispositions du présent PQ.
ABROGATION ET MISE EN VIGUEUR	9.2	Le présent PQ, avec le règlement qui lui est attaché, entre en vigueur par décision du Département compétent du Canton de Vaud. Il abroge, à l'intérieur de son périmètre, toutes les dispositions antérieures qui lui sont contraires.









# COMMUNE DE COSSONAY

PLAN 2031  
Coordonnées moyennes: 528'160 / 162745

Nom local : La Condémine

Constitution d'une servitude publique de passage à pied

Exercice selon teinte jaune

## Soumis à l'enquête publique

du ..... au .....

Le Syndic

La Secrétaire

RIME Georges

ZITO Tania

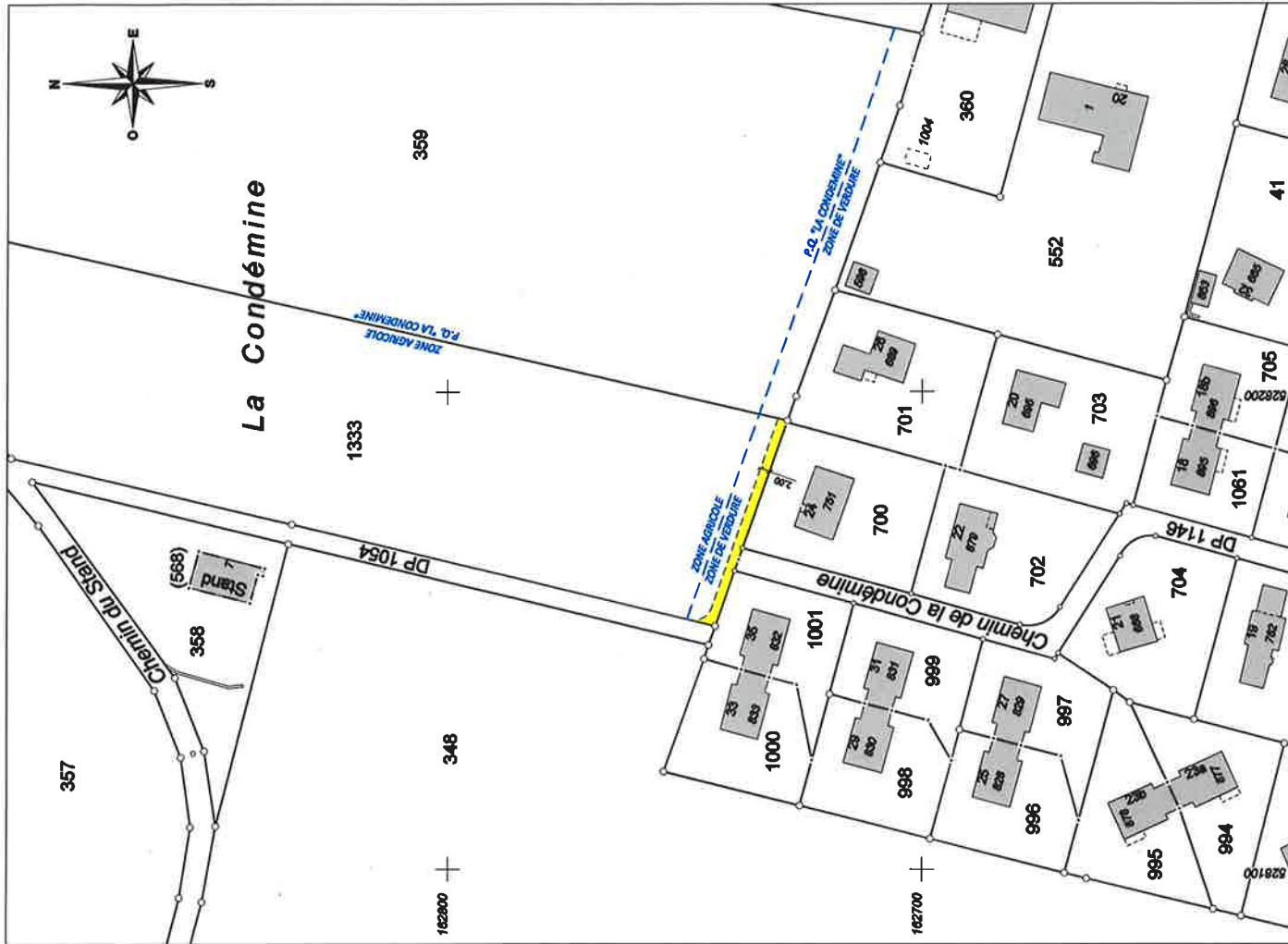
# PLAN DRESSE POUR ENQUETE



**COURDESSE & ASSOCIÉS**  
Ingénieurs et Géomètres SA  
Succ. de Jan & Courdesse SA et Jomini-van Buel SA

Prieuré 4 - CP 85 - 1304 Cossonay  
Tel 021 861 22 33 - Fax 021 861 38 10  
cossonay@courdesse-associés.ch  
www.courdesse-associés.ch

Cossonay, le 6 janvier 2016  
Régis Courdesse / Inés Sancho Dupraz / Anne van Buel  
Ingénieurs géomètres brevetés



COURDESSE & ASSOCIÉS - Ingénieurs et Géomètres SA

DT n° 5477-040 - Cossonay, le 6 janvier 2016

1:1000

Mesuration graphique numérisée  
Source : Géolocaliser Bas de Veud du 28.11.2013

**Pour Information :**

**Pour Exécution :**

**Point sensible :** Non

**Mot-clé :**