

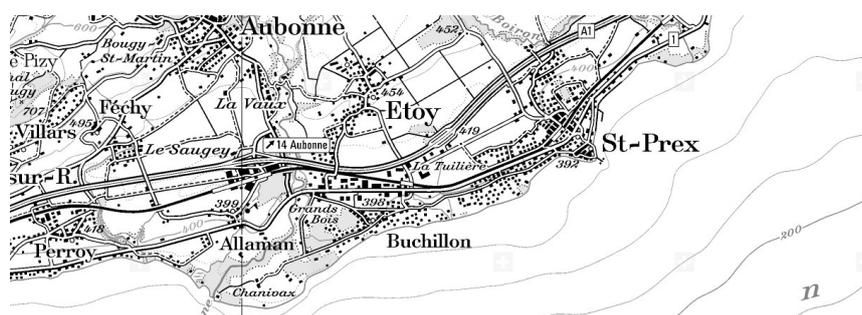
COMMUNES D'ALLAMAN, AUBONNE, ETOY, SAINT-PREX

MODIFICATION DU PAC "LITTORAL PARC" N°299 BIS
SUITE AUX ARRÊTS DE LA CDAP D'OCTOBRE 2014

DOSSIER D'ANNEXES AU
RAPPORT D'AMÉNAGEMENT SELON ART. 47 OAT

VERSION ENQUÊTE PUBLIQUE

FÉVRIER 2024



COMMUNES D'ALLAMAN, AUBONNE, ETOY, SAINT-PREX

MODIFICATION DU PAC N°299 BIS "LITTORAL PARC"

DOSSIER D'ANNEXES AU RAPPORT D'AMENAGEMENT
SELON ART. 47 OAT

TABLES DES MATIÈRES

| | |
|------------|--|
| Annexe 1 | Notice technique, Révision du PAC 299 « Littoral Parc » Aspects « déplacements – mobilité », Transitec, décembre 2021. |
| Annexe 2 | Extrait du rapport du Plan des mesures OPair, Pôle fonctionnel – Littoral Parc, DGE, 2018. |
| Annexe 3 | Fiche PF-1-Littoral Parc, Plan des mesures OPair, DGE, 2018 |
| Annexe 4.1 | Tableau des immissions du bruit routier -Bâtiments fictifs, Prona Romandie, 23 janvier 2023 |
| Annexe 4.2 | Tableau des immissions du bruit routier -Bâtiments fictifs, Prona Romandie, 23 janvier 2023 |
| Annexe 5 | Tableau des immissions du bruit industriel -Bâtiments fictifs, Prona Romandie, 23 janvier 2023 |
| Annexe 6 | Bilan des capacités d'accueil, DGTL, juin 2022 |
| Annexe 7 | Rapport d'examen préalable, 7 juillet 2022 et Déterminations relatives aux modifications apportées au projet après l'examen préalable, 28 avril 2023 |
| Annexe 8 | Périmètre de localité à densifier, en vigueur, extrait guichet cartographique Plan directeur cantonal, 31 janvier 2023 |
| Annexe 9 | Étude « prise en compte des dangers naturels dans le plan d'affectation cantonal (PAC) n°299 bis, Littoral Parc, CSD ingénieurs, décembre 2023 |

ANNEXE 1

**NOTICE TECHNIQUE, RÉVISION DU PAC 299 « LITTORAL
PARC » ASPECTS « DÉPLACEMENTS – MOBILITÉ »,
TRANSITEC, DÉCEMBRE 2021**

NOTICE TECHNIQUE

Etat de Vaud – Littoral Parc / Décembre 2021

Révision du PAC 299 "Littoral Parc"

Aspects "déplacements – mobilité"



| Nom du fichier | Version | Date | Objet des modifications | Directeur d'étude | Chef de projet | Ingénieur d'étude |
|---|---------|----------|--|---------------------|---------------------|---------------------|
| 8205_154-rap-sgg-LittoralParc_Revision_2020-V1.docx | 1 | 02.07.20 | - | S. Guillaume-Gentil | S. Guillaume-Gentil | S. Guillaume-Gentil |
| 8205_154-rap-sgg-LittoralParc_Revision_2020-V2.docx | 2 | 15.09.20 | Modification des principes d'accès | S. Guillaume-Gentil | S. Guillaume-Gentil | S. Guillaume-Gentil |
| 8205_154-rap-sgg-LittoralParc_Revision_2020-V3.docx | 3 | 21.12.20 | Modification des principes d'accès | S. Guillaume-Gentil | S. Guillaume-Gentil | S. Guillaume-Gentil |
| 8205_154-rap-lgi-LittoralParc_Revision_2020-V4.docx | 4 | 24.09.21 | Mise à jour des charges de trafic | S. Guillaume-Gentil | S. Guillaume-Gentil | L. Gilliéron |
| 8205_154-rap-lgi-LittoralParc_Revision_2020-V5.docx | 5 | 18.10.21 | Mise à jour des besoins en stationnement | S. Guillaume-Gentil | S. Guillaume-Gentil | L. Gilliéron |
| 8205_154-rap-lgi-LittoralParc_Revision_2020-V6.docx | 6 | 26.11.21 | Intégration nouveau plan + adaptations textuelles (libellés) | S. Guillaume-Gentil | S. Guillaume-Gentil | L. Gilliéron |
| 8205_154-rap-lgi-LittoralParc_Revision_2020-V7.docx | 7 | 10.12.21 | Intégration nouveau plan + adaptations textuelles (dénomination des zones) | S. Guillaume-Gentil | S. Guillaume-Gentil | L. Gilliéron |

Table des matières

| | Page |
|---|------|
| 1. Introduction..... | 6 |
| 1.1 Contexte et but du mandat..... | 6 |
| 1.2 Contenu du présent document..... | 7 |
| 2. Situation actuelle (secteur Plantay) | 8 |
| 2.1 Campagne de comptages..... | 8 |
| 2.2 Demande sur le réseau routier | 8 |
| 3. Situation future (secteur Plantay)..... | 10 |
| 3.1 Caractéristiques du projet..... | 10 |
| 3.2 Principes d'accès..... | 11 |
| 3.2.1 Zone d'activités économiques 15 LAT - B (parcelle no 662)..... | 11 |
| 3.2.2 Zone d'habitation de moyenne densité 15 LAT et zone d'activités économiques 15 LAT - A | 12 |
| 3.3 Génération de trafic | 13 |
| 3.4 Affectation des flux et demande projetée sur le réseau routier | 14 |
| 4. Analyses et réflexions complémentaires à l'échelle de l'ensemble du PAC 299 « Littoral Parc »..... | 16 |
| 4.1 Génération de trafic, potentiel de développement et plan de mobilité de site..... | 16 |
| 4.2 Potentiel de réduction du trafic individuel motorisé | 18 |
| 4.3 Mesures de maîtrise du trafic (règlement et fiche OPair)..... | 20 |
| 5. Synthèse..... | 21 |

Liste des figures

| | Page |
|---|------|
| Figure 1 – Trafic journalier moyen (TJM) – Etat actuel [véh/j]..... | 9 |
| Figure 2 – Extrait du PAC (source SDT – Fischer Montavon + Associés)..... | 10 |
| Figure 3 – Variantes d'accès envisageables à la parcelle 662 | 11 |
| Figure 4 – Trafic journalier moyen (TJM) – Etat futur [véh/j]..... | 15 |
| Figure 5 – Ecran est : part du trafic en lien avec Littoral Parc..... | 16 |
| Figure 6 – Génération de trafic des employés et des clients et visiteurs de Littoral Parc (source: Plan de mobilité de la zone d'activités) | 18 |
| Figure 7 – Potentiel de report modal pour les employés de Littoral Parc..... | 19 |
| Figure 8 – Potentiel de report modal pour les clients de Littoral Parc..... | 19 |

Liste des annexes

Annexe 1 – Identification et localisation des tronçons

Annexe 2 – Données complémentaires nécessaires aux analyses « bruit »

1. Introduction

1.1 Contexte et but du mandat

Suite à son approbation le 10 novembre 2011, le PAC n°299 bis Littoral Parc (PAC révisé) a fait l'objet de plusieurs recours auprès de la Cour de droit administratif et public (CDAP) du canton de Vaud. Le 7 octobre 2014, **la Cour a prononcé un certain nombre d'arrêts relatifs à ces recours qui impliquent une adaptation du PAC n°299 bis Littoral Parc** et une nouvelle instruction du dossier.

Le bureau Transitec, ainsi que les bureaux Prona (environnement) et Fischer Montavon + Associés (urbanisme) ont été mandatés par le Service du développement territorial (SDT) et la Direction générale de l'environnement (DGE) pour les études complémentaires en lien avec les modalités d'adaptation du PAC révisé aux décisions de la CDAP.

Certaines décisions de la CDAP sont étroitement liées à des problématiques de mobilité, dont notamment :

- **l'intégration du site de Littoral Parc dans le périmètre du plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges.**
La CDAP estime que le périmètre du plan des mesures OPair est clairement insuffisant, que le site de Littoral Parc doit être considéré comme une cause des immissions excessives, et qu'il doit donc être intégré dans le plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges;

- **l'annulation de l'article 6 al. 2 et 3 du Règlement du PAC, relatif à l'implantation de nouveaux commerces et à l'extension de commerces déjà existants.**

Cette décision implique, en coordination avec les objectifs d'assainissement du plan des mesures OPair révisé, de définir des mesures de réduction des nuisances atmosphériques portant sur l'ensemble du périmètre du PAC, traitant toutes les sources d'atteinte à l'environnement (notamment le trafic motorisé) et, conformément au principe de coordination et de répartition des charges (égalité de traitement), visant aussi bien les installations existantes que les nouvelles installations;

- **dans le secteur Plantay, annulation des deux zones de verdure et de la zone mixte sur les parcelles n° 655, 659, 660, 661, 662 et 1540 de la commune d'Etoy.**

La CDAP précise que "l'urbanisation de ce secteur en vue d'une affectation au logement doit faire l'objet d'une étude soignée, conforme aux buts et principes régissant l'aménagement du territoire (...) et aux mesures légales de protection de l'environnement à prendre dans un contexte de nuisances avéré"¹. Elle ajoute que "l'autorité de planification devra examiner la demande de la Commune de Buchillon d'élaborer une étude de trafic qui puisse évaluer les effets prévisibles de l'adoption du PAC 299 bis sur le réseau routier communal et les autres infrastructures de la commune"².

¹ Tribunal cantonal, CDAP, arrêt du 7 octobre 2014, AC.2011.0322, p. 39.

² Ibid., p. 39.

1.2 Contenu du présent document

Les bureaux Fischer Montavon + Associés, Transitec, et Prona accompagnent ainsi depuis le printemps 2015, les Services cantonaux compétents pour l'adaptation du PAC révisé suite aux arrêts de la CDAP. La présente notice technique est **un complément au rapport technique "déplacements – mobilité" d'octobre 2010**³. Elle présente notamment :

- **l'impact sur la route de Plantay des développements prévus entre cet axe routier et la RC 1** (modifications du secteur Plantay);
- **les conditions d'accès à la parcelle no 662**, appelée à recevoir un programme d'activités tertiaires.
- **les effets attendus des mesures de maîtrise de trafic et de promotion de la mobilité douce et des transports publics envisagées.**

³ Etat de Vaud – Service du développement territorial – GOP – Révision du PAC 299 "Littoral Parc" – Aspects "déplacements – mobilité" – Transitec Ingénieurs-Conseils SA – Rapport technique – Octobre 2010.

2. Situation actuelle (secteur Plantay)

2.1 Campagne de comptages

Fig. 1 En vue d'évaluer les charges de trafic actuelles sur la route de la Plantay ainsi que sur les axes routiers environnants, 5 compteurs pneumatiques ont été installés durant 1 semaine (du 27 août au 2 septembre 2021) aux emplacements suivants :

- route de la Chenalette (tronçon nord);
- route Suisse (tronçon central au droit de la zone commerciale « Livique / Migros / Denner »);
- zone commerciale « Livique / Migros / Denner » (tronçon nord);
- zone commerciale « Livique / Migros / Denner » (tronçon sud);
- zone commerciale « Livique / Migros / Denner » (tronçon ouest);

En outre, une caméra a également été mise en place le jeudi 2 septembre au niveau du giratoire « route de la Plantay / route de Bellefontaine / route de la Chenalette » dans l'optique d'extrapoler les charges de trafic journalières sur ces axes à partir de la demande aux heures de pointe du matin et du soir.

A noter encore que les résultats de 2 comptages complémentaires réalisés en 2019 sur la route Suisse (à l'ouest de la route de Noyer-Girod et à l'est de la route de la Chenalette) ont également été pris en compte pour établir le plan de charges de référence.

⁴ Nombre d'habitants évalué sur la base des surfaces de plancher par zone, considérant 1 habitant par 50 m².

2.2 Demande sur le réseau routier

Le trafic sur la route Suisse est actuellement estimé entre 9'000 et 14'300 véh/j dans le secteur, avec une valeur intermédiaire de ~11'600 véh/j au droit de la zone commerciale « Livique / Migros / Denner ».

La route de la Chenalette est sollicitée par quelque 2'200 à 3'400 véh/j contre seulement 1'300 véh/j pour la route de Bellefontaine.

La fréquentation du parking de la zone commerciale regroupant notamment les magasins « Livique / Migros / Denner » est estimée à environ 2'000 véh/j.

Au niveau de son débouché dans le giratoire, la route de la Plantay supporte un trafic de l'ordre de 900 véh/j généré par un quartier d'habitation d'environ 350 résidents répartis de la manière suivante⁴ :

- zone A : ~35 habitants;
- zone B : ~115 habitants;
- zone C : ~140 habitants;
- zone D : ~60 habitants;

Conformément à la disposition des accès existants et à la répartition des habitants entre les différentes « poches », la route de la Plantay a ensuite été subdivisée en 4 tronçons distincts afin de modéliser plus finement la demande motorisée sur cet axe sensible.

Trafic journalier moyen (TJM) – Etat actuel [véh/]]

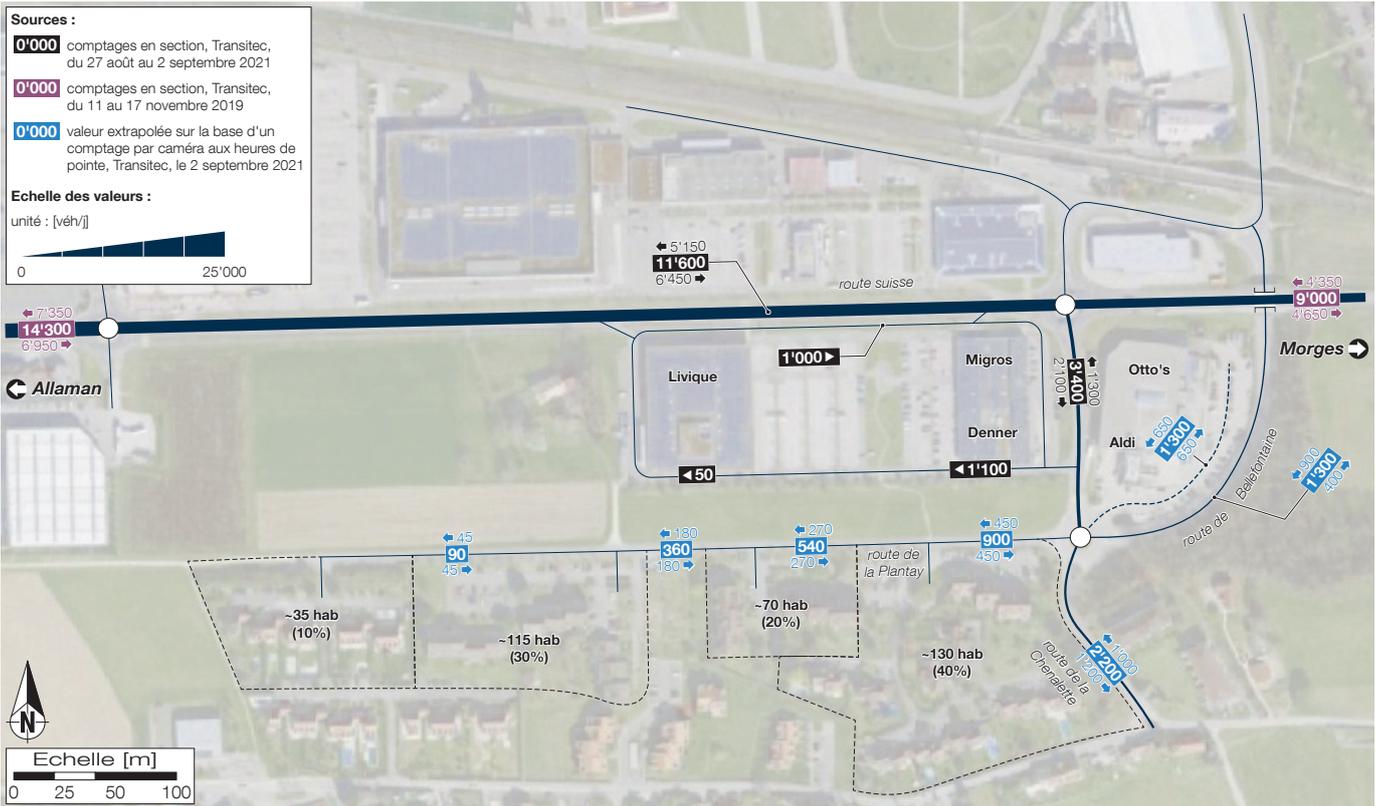


Figure 1
 8205_154b-t01.tgi – 22.09.21/sno



3. Situation future (secteur Plantay)

Selon les derniers développements de la planification pour ce secteur situé entre la RC1 et la route de la Plantay, une modification est à noter par rapport au Plan d'affectation cantonal initial.

3.1 Caractéristiques du projet

Fig. 2 Les options qui ont été retenues au terme des réflexions ont représentées sur l'extrait du PAC présenté ci-dessous.

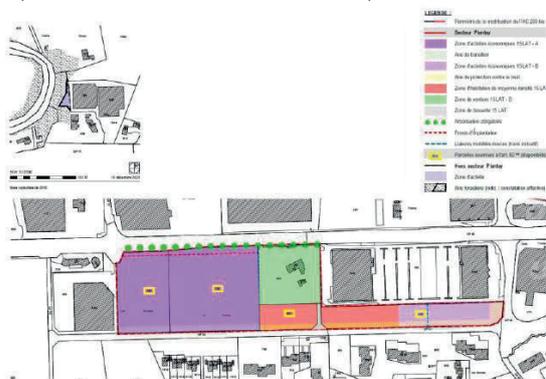


Figure 2 – Extrait du PAC (source SDT – Fischer Montavon + Associés)

Plusieurs types d'affectation sont aujourd'hui planifiés pour ce secteur :

- **une zone d'activités économiques 15 LAT - A** (en violet soutenu sur le plan) destinée exclusivement à des activités industrielles et artisanales (+ tertiaires liées assimilables), sur les parcelles 655 et 659, pour une surface de terrain de 27'021 m²;
- **une zone d'habitation de moyenne densité 15 LAT** (en rouge sur le plan) incluant 35% de logements d'utilité publique (LUP) destinés à des étudiants, sur la parcelle 661 et une partie de la parcelle 662, pour une surface de terrain de 7'280 m²;
- **une zone de verdure 15 LAT - B** (en vert sur le plan) pour une surface de terrain de 8'411 m²;
- **une zone d'activités économiques 15 LAT - B** (en violet clair sur le plan), destinée à des activités tertiaires, sur une partie de la parcelle 662, pour une surface de terrain de 5'281 m².

3.2 Principes d'accès

3.2.1 Zone d'activités économiques 15 LAT - B (parcelle no 662)

Fig. 3 Plusieurs principes d'accès sont envisageables pour la parcelle no 662, destinée notamment à accueillir des activités économiques tertiaires. Dans l'optique de limiter au maximum le trafic sur la route de la Plantay, la possibilité de pouvoir introduire des accès depuis l'est, en lien direct avec la route de la Chenalette, a été évaluée.

Il s'avère que :

- au niveau des **entrées** sur la parcelle, trois solutions sont envisageables :
 - une entrée commune avec la parcelle no 663 (occupée par Migros, Denner et Livique) : cette solution serait la plus élégante au niveau fonctionnel, car en mutualisant les accès, elle permet d'éviter une multiplication des débouchés interrompant les cheminements piétonniers. Par contre, elle offre le désavantage de devoir être négociée (servitude ?) avec les propriétaires de la parcelle 663;
 - une entrée depuis la route de la Chenalette, avant le giratoire, en parallèle à l'accès à la parcelle 663. Elle offre l'avantage d'éviter le trafic d'accès sur la route de la Plantay, mais multiplie les accès routiers sur la route de la Chenalette et risque d'engendrer un long tronçon peu agréable pour les piétons en raison du cisaillement par les véhicules;
 - une entrée depuis la route de la Plantay ; afin de limiter les impacts du trafic sur cet axe bordé par des riverains, cette solution n'a pas été retenue;
- au niveau des **sorties** depuis la parcelle, une seule solution semble se dégager, celle de sortir sur la route de la Plantay. En effet, une sortie sur la route de la Chenalette ne peut pas convenir, car elle se trouverait trop proche de la traversée piétonne et engendrerait une situation peu confortable, voire dangereuse, de

conflit entre les usagers sortant de la parcelle et les piétons traversant ladite route.

Il est à relever qu'un branchement directement dans le giratoire ne conviendrait pas non plus, car sa géométrie n'a pas été conçue à la base pour accueillir cinq branches.

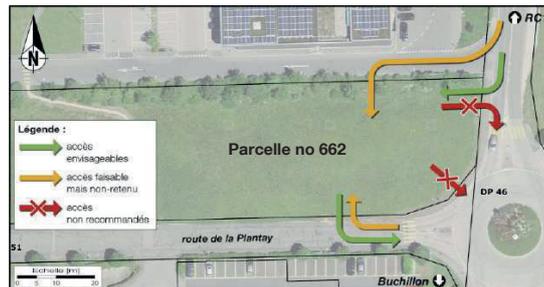


Figure 3 - Variantes d'accès envisageables à la parcelle 662

Compte tenu des contraintes existantes, les principes d'accès pour la zone d'activités économiques 15 LAT - B ont été définis en retenant une entrée depuis la route de la Chenalette et une sortie sur la route de la Plantay.

3.2.2 Zone d'habitation de moyenne densité 15 LAT et zone d'activités économiques 15 LAT - A

En matière d'accessibilité routière, les principes suivants ont également été retenus à l'échelle du secteur Plantay :

- la zone d'activités économiques 15 LAT - A, à l'ouest, sera accessible depuis la RC1, aucun accès n'étant prévu sur la route de la Plantay;
- la zone d'habitation de moyenne densité 15 LAT sera accessible depuis la route de la Plantay;

3.3 Génération de trafic

Afin de pouvoir évaluer la demande motorisée supplémentaire engendrée sur la route de la Plantay ainsi que sur les autres axes environnants, il est nécessaire de déterminer le trafic généré par chacune des nouvelles affectations projetées. Pour cela, compte tenu du fait que les affectations prévues diffèrent quelque peu des standards définis à l'époque du PAC, un dimensionnement « classique » issu de la norme VSS et de ratios usuellement appliqués a été réalisé.

■ Zone d'habitation de moyenne densité 15 LAT :

- 7'280 m² de terrain avec un IUS de 1,25, soit 9'100 m² SPd répartis comme suit :
 - 5'915 SPd (65%) pour des logements « standards »;
 - 3'185 m² SPd (35%) pour des logements d'utilité publique (LUP) destinés à des étudiants;
- besoins en stationnement :
 - 1,1 place / 100 m² SPd pour les logements « standards », soit 66 places (visiteurs inclus);
 - 0.55 place / 100 m² SPd pour les logements d'utilité publique (LUP) destinés à des étudiants (réduction de 50% admise par rapport aux besoins standards), soit 18 places (visiteurs inclus);
 - **total : 84 places;**
- génération de trafic admise : ~4 mvts-véh/j par place (taux de rotation de ~2) soit :
 - ~270 mvts-véh/j pour les logements « standards »;
 - ~70 mvts-véh/j pour les logements d'utilité publique (LUP) destinés à des étudiants;
 - **total : ~340 mvts-véh/j.**

■ Zone d'activités économiques 15 LAT - A :

- 27'021 m² de terrain avec un IUS de 1,25, soit 33'776 m² de SPd;
- localisation de type C, soit une réduction de l'offre en stationnement de 50% (fourchette base);
- besoins en stationnement :
 - 1,2 place / 100 m² SPd (visiteurs inclus), soit **203 places** (avec réduction);
- génération de trafic admise : ~2.8 mvts-véh/j par place (taux de rotation de ~1.4), soit : **~ 570 mvts-véh/j.**

■ Zone d'activités économiques 15 LAT - B :

- 5'281 m² de terrain avec un IUS de 1,25, soit 6'600 m² de SPd;
- localisation de type C, soit une réduction de l'offre en stationnement de 50% (fourchette base);
- besoins en stationnement :
 - 2.5 places / 100 m² SPd (visiteurs inclus), soit **83 places** (avec réduction);
- génération de trafic admise : ~2.8 mvts-véh/j par place (taux de rotation de ~1.4), soit : **~ 240 mvts-véh/j.**

Ainsi, au total des trois secteurs, **une génération de trafic de l'ordre de 1'150 mvts-véh/j peut être estimée.**

3.4 Affectation des flux et demande projetée sur le réseau routier

Fig. 4 Le trafic supplémentaire généré par la zone d'habitation de moyenne densité 15 LAT et la zone d'activités économiques 15 LAT - B a été affecté sur le réseau routier environnant conformément aux hypothèses suivantes :

- 60% en direction du nord via la route de la Chenalette puis à part égale vers Morges et Allaman;
- 25% en direction de l'est par la route de Bellefontaine;
- 15% en direction du sud via la route de la Chenalette;

Concernant le trafic induit par la zone d'activités économiques 15 LAT - A, il a été affecté de la manière suivante :

- 50% en direction de l'est par la route Suisse;
- 50% en direction de l'ouest également via la route Suisse.

Sur la base des principes d'accès retenus précédemment, **460 mvts-véh/j supplémentaires sont attendus sur le tronçon le plus sollicité de la route de la Plantay** (à proximité directe du giratoire), soit une hausse d'environ 65% par rapport à la situation actuelle.

Dans le même temps, **la route Suisse devrait être sollicitée par environ 450 mvts-véh/j supplémentaire**, soit des augmentations comprises entre ~+3% et ~+5% selon les tronçons considérés.

Sur les autres axes, les hausses suivantes sont projetées :

- tronçon nord de la route de la Chenalette : +340 mvts-véh/j (~+10%);
- route de Bellefontaine : +150 mvts-véh/j (~+11.5%);
- tronçon sud de la route de la Chenalette : +90 mvts-véh/j (~+4%).

Trafic journalier moyen (TJM) – Etat futur [véh/j]

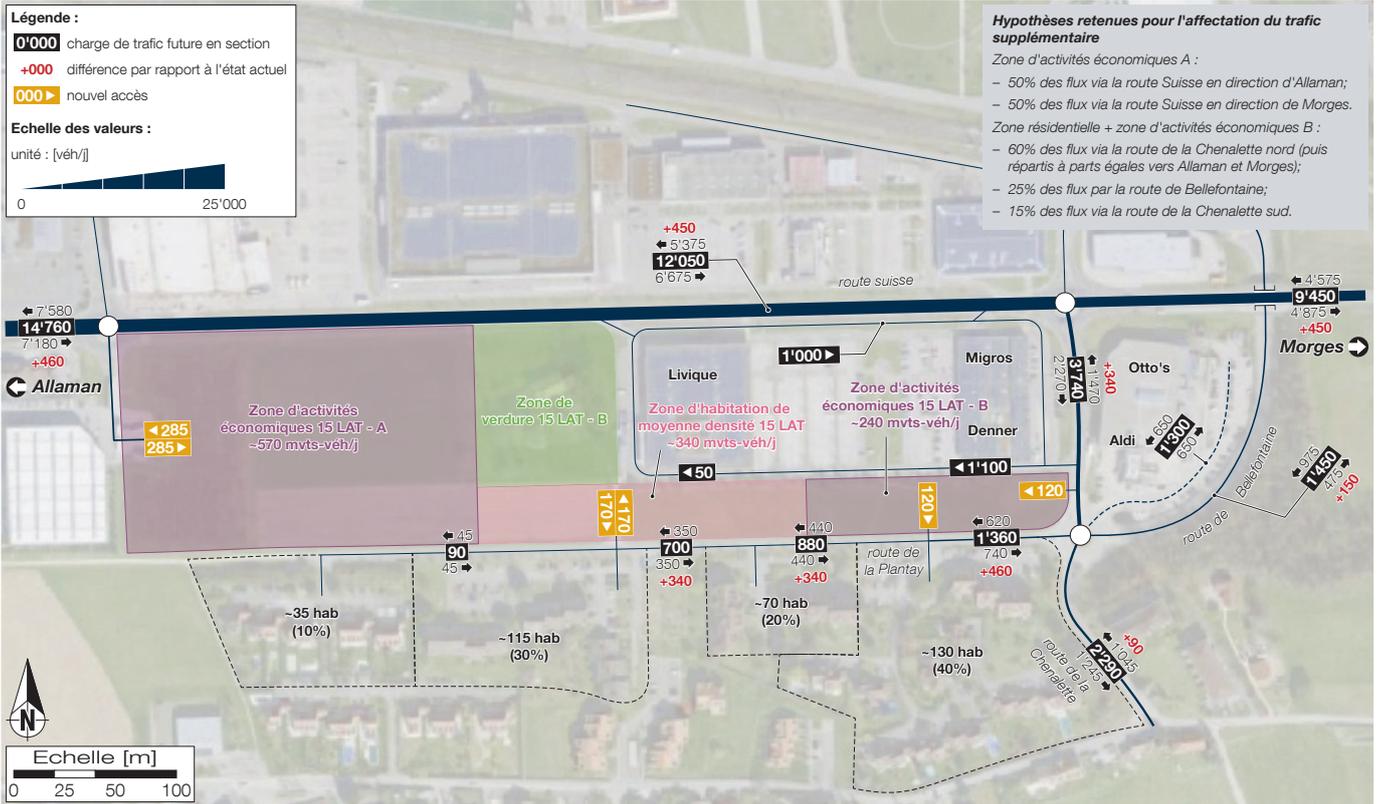


Figure 4
8205_154b-104lgi – 22.09.21/sno



4. Analyses et réflexions complémentaires à l'échelle de l'ensemble du PAC 299 « Littoral Parc »

4.1 Génération de trafic, potentiel de développement et plan de mobilité de site

Fig. 5 **La génération de trafic actuelle du périmètre de Littoral Parc est importante, de l'ordre de 40'000 à 50'000 véh/j.** A l'écran est du PAC, la part du trafic due à Littoral Parc est d'environ 20%.

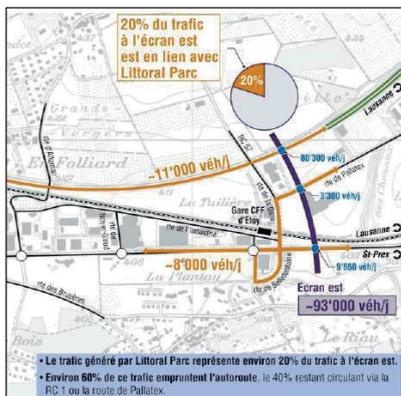


Figure 5 – Ecran est : part du trafic en lien avec Littoral Parc

Ainsi, la CDAP considère que le site de Littoral Parc doit être considéré comme une cause des immissions excessives relevées dans le secteur.

L'implantation d'un grand nombre d'établissements à forte fréquentation (IKEA, Coop Littoral Centre, Migros, Outlet Center, Hornbach, Pfister Meubles, etc.), ainsi que de nombreuses entreprises du secteur tertiaire administratif et secondaire (Ferring, Vale, etc.) a engendré une croissance marquée et mal maîtrisée des déplacements motorisés, induisant une très forte sollicitation du réseau routier, notamment le samedi et certains soirs de semaine, ainsi que d'importantes émissions de polluants atmosphériques.

Compte tenu du potentiel de développement du site, environ **16'000 véh/j supplémentaires pourraient être générés au sein du périmètre du PAC.** Cette hausse de trafic, de l'ordre de 30 à 40%, va accroître la sollicitation du réseau routier, et donc les phénomènes de saturation de celui-ci, ainsi que l'émission de polluants.

Soucieux de cette évolution et considérant les perspectives de développement du site, le Comité de Gestion "Littoral Parc" a entrepris dès 2009 l'élaboration d'un plan de mobilité de site.

L'étude de celui-ci a été terminée courant 2010⁵. Le rapport technique de ce plan comprend notamment des actions en vue d'une rationalisation de la mobilité motorisée et de la promotion des modes de transports et de pratiques de mobilités plus durables. Celles-ci sont synthétisées dans **un plan d'action de 22 mesures, regroupées selon six axes d'intervention, à savoir : les conditions-cadres institutionnelles, les transports collectifs, les modes doux, le stationnement et les mesures ciblées sur la clientèle des commerces.**

⁵ Comité de gestion "Littoral Parc" – Plan de mobilité de la zone d'activités de "Littoral Parc" – Transitec Ingénieurs-Conseils SA – Rapport technique – Octobre 2010.

L'essentiel de la génération de trafic actuelle de Littoral Parc est engendré par les clients et visiteurs des commerces du site. Ceux-ci représentent en effet 80 à 90% du total des déplacements motorisés induits par le pôle. Ainsi, la maîtrise du trafic généré par Littoral Parc passe en premier lieu par la maîtrise des déplacements dus aux clients des différentes enseignes implantées à Littoral Parc.

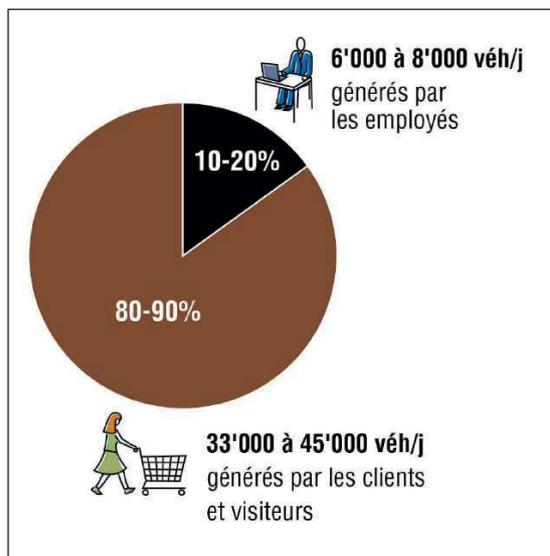


Figure 6 – Génération de trafic des employés et des clients et visiteurs de Littoral Parc (source: Plan de mobilité de la zone d'activités)

4.2 Potentiel de réduction du trafic individuel motorisé

Dans le cadre de l'établissement du plan de mobilité de la zone d'activités de Littoral Parc, des objectifs de report modal de la voiture individuelle vers les autres moyens de transports ont été définis. Ces objectifs sont basés sur l'évaluation du potentiel de report modal :

- pour les déplacements domicile-travail des employés;
- pour les déplacements des clients des différentes enseignes du site.

Le potentiel de report modal pour les déplacements domicile-travail a été évalué en considérant les lieux de domicile des employés.

Cette approche induit les effets potentiels suivants en termes de répartition modale :

- une diminution d'environ 15 points de la part modale de la voiture individuelle (de 71% à 55%);
- une augmentation de près de 10 points de la part modale des transports publics (de 21% à 30%);
- une augmentation d'environ 5 points de la part modale du covoiturage (de 5% à 10%);
- une augmentation d'environ 2 points de la part modale des modes doux (de 3% à 5%).

En termes de génération de trafic, et en considérant un taux de présence quotidien des employés de 80%, cette évolution de la répartition modale représente **une diminution potentielle d'environ 1'000 mouvements de véhicules par jour.**

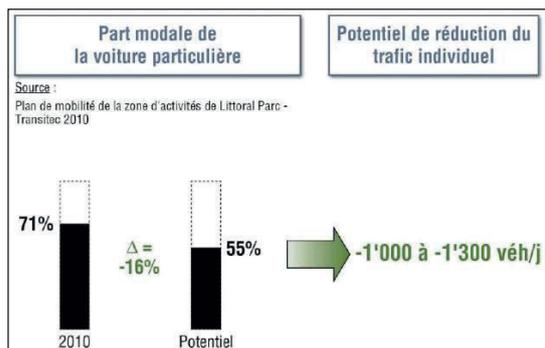


Figure 7 – Potentiel de report modal pour les employés de Littoral Parc

Cette situation potentielle correspond à l'objectif retenu en termes de répartition modale. Le plan de mobilité précise que cet objectif réaliste, mais également volontariste nécessite une forte implication des acteurs concernés (CFF et prestataires de transports, autorités cantonales, communes et entreprises) et la mise en œuvre de mesures à efficacité élevée.

Pour les déplacements des clients, le potentiel de report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de transports a été établi sur la base d'une enquête clients réalisée dans le cadre de l'établissement du plan de mobilité de site et en considérant :

- la **faisabilité déclarée** de l'utilisation des transports publics;
- le **lieu de domicile** des clients et le **volume d'achats** effectués.

⁶ Compte tenu du développement attendu et souhaité du site, le potentiel de réduction du trafic individuel motorisé généré correspond à une limitation de la hausse du trafic généré, non à une baisse du volume de celui-ci.

Sur cette base, le potentiel de réduction de l'usage de la voiture individuelle est estimé entre 5 et 10 points de pourcentage, soit **une diminution potentielle de 1'700 à 4'500 véh/j**.

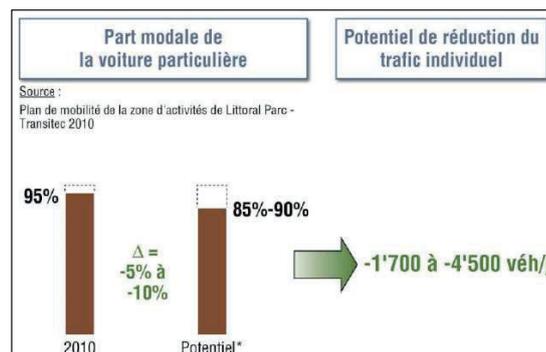


Figure 8 – Potentiel de report modal pour les clients de Littoral Parc

Ainsi, le potentiel de réduction du trafic automobile est compris entre environ 3'000 et environ 5'500 véh/j, soit 5 à 10% du trafic généré par le site.

Bien que la marge de manœuvre soit plus importante avec les employés du site, une baisse significative du trafic généré n'est envisageable que si celle-ci touche en premier lieu les clients de Littoral Parc⁶.

La concrétisation de ces gains ne repose pas sur la mise en place d'une mesure particulière, mais sur la combinaison de différentes mesures visant, d'un côté, à faciliter les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et, de l'autre, à limiter l'attractivité de l'usage celle-ci.

4.3 Mesures de maîtrise du trafic (règlement et fiche OPair)

La fiche du Plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges concernant Littoral Parc comprend cinq domaines dont :

- l'affectation du sol;
- l'offre en places de stationnement;
- la desserte par les transports publics;
- le réseau de mobilité douce;
- les plans de mobilité.

Les trois derniers domaines d'actions sont regroupés sous le label "plan de mobilité". Il intègre le plan de mobilité de site, pertinent pour l'ensemble des entreprises et offrant une vision d'ensemble des objectifs à atteindre et des mesures à mettre en place, ainsi que les plans de mobilité des entreprises actives dans le périmètre du PAC Littoral Parc.

Concernant l'affectation du sol, il s'agit de **privilégier des affectations permettant de maîtriser le trafic généré**. Ainsi le PAC Littoral Parc prévoit de faciliter l'implantation des activités industrielles, artisanales et de service et de limiter l'implantation et l'extension de nouvelles surfaces commerciales.

Pour le stationnement, il est recommandé que le dimensionnement de l'offre pour les voitures soit établi en considérant la **valeur minimum des valeurs indicatives de la norme VSS**.

En ce qui concerne les **plans de mobilités d'entreprise**, ceux-ci sont à rendre **obligatoire** pour l'ensemble des sociétés implantées dans le périmètre du PAC, sous réserve d'un nombre minimum d'employés (environ 50 employés). Ces plans doivent définir des **objectifs mesurables**, notamment en termes de parts modales et de limitation du trafic généré. En cas de non-respect de la génération de trafic autorisée par le règlement, ou si les objectifs fixés par le plan de mobilité ne sont pas atteints, des mesures administratives sont à prévoir.

Pour assurer ce **suivi**, il est nécessaire de disposer de données de trafic fiables et périodiques en ce qui concerne la génération de trafic des différentes parcelles du PAC.

Les mesures dont la pertinence et la mise en œuvre dépassant le cadre des entreprises au niveau individuelle doivent être intégrées au plan de mobilité de site. Parmi celles-ci, il est important de souligner l'importance de la **réalisation d'une liaison de mobilité douce** (piétons et vélos) **directe et attractive entre les deux pôles de Littoral Parc**. Celle-ci implique notamment la mise en œuvre d'un franchissement de la route d'Aubonne et d'un itinéraire sans détour entre la gare d'Allaman et le secteur Etoy – St-Prex, ainsi qu'inversement entre la gare d'Etoy et le secteur Allaman – Aubonne. **Le développement d'une offre de transports publics entre les deux gares de Littoral Parc et l'ensemble du périmètre du PAC doit également être planifié** dans le cadre du plan de mobilité de site.

Le plan d'action du plan de mobilité de site présente l'essentiel des mesures à mettre en place dans le cadre des plans de mobilité d'entreprise.

5. Synthèse

Compte tenu de la taille du PAC Littoral Parc et du potentiel de développement résiduel, des mesures fortes sont nécessaires pour limiter les problèmes de fonctionnement du réseau routier en période de pointe et tempérer les atteintes environnementales dues au trafic motorisé généré par le site.

Ces mesures concernent notamment la limitation de l'implantation de nouvelles surfaces commerciales, ainsi que la mise en place de mesures favorisant la mobilité douce (liaison directe et attractive entre les deux pôles de Littoral Parc), les transports publics (navette desservant le site depuis les deux gares) et limitant l'attractivité de l'usage de la voiture individuelle (limitation de l'offre en stationnement, mesures financières en faveur de l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle dans le cadre de plans de mobilité). La faisabilité de ces mesures et leur financement est à garantir. Celui-ci est à définir sur la base de données objective (génération de trafic autorisée et/ou réelle) et dans la mesure du possible en intégrant des incitations pour les entreprises à limiter leur génération de trafic.

Il est ainsi nécessaire de disposer de données concernant le trafic généré par les entreprises implantées dans le PAC et de prévoir des mesures en cas de dépassement des limites de trafic fixées pour chaque parcelle⁷.

Concernant le secteur Plantay, les modifications apportées au PAC Littoral Parc limiteront la hausse de trafic sur la route de la Plantay à environ 460 véh/j, soit une valeur faible.

Transitec

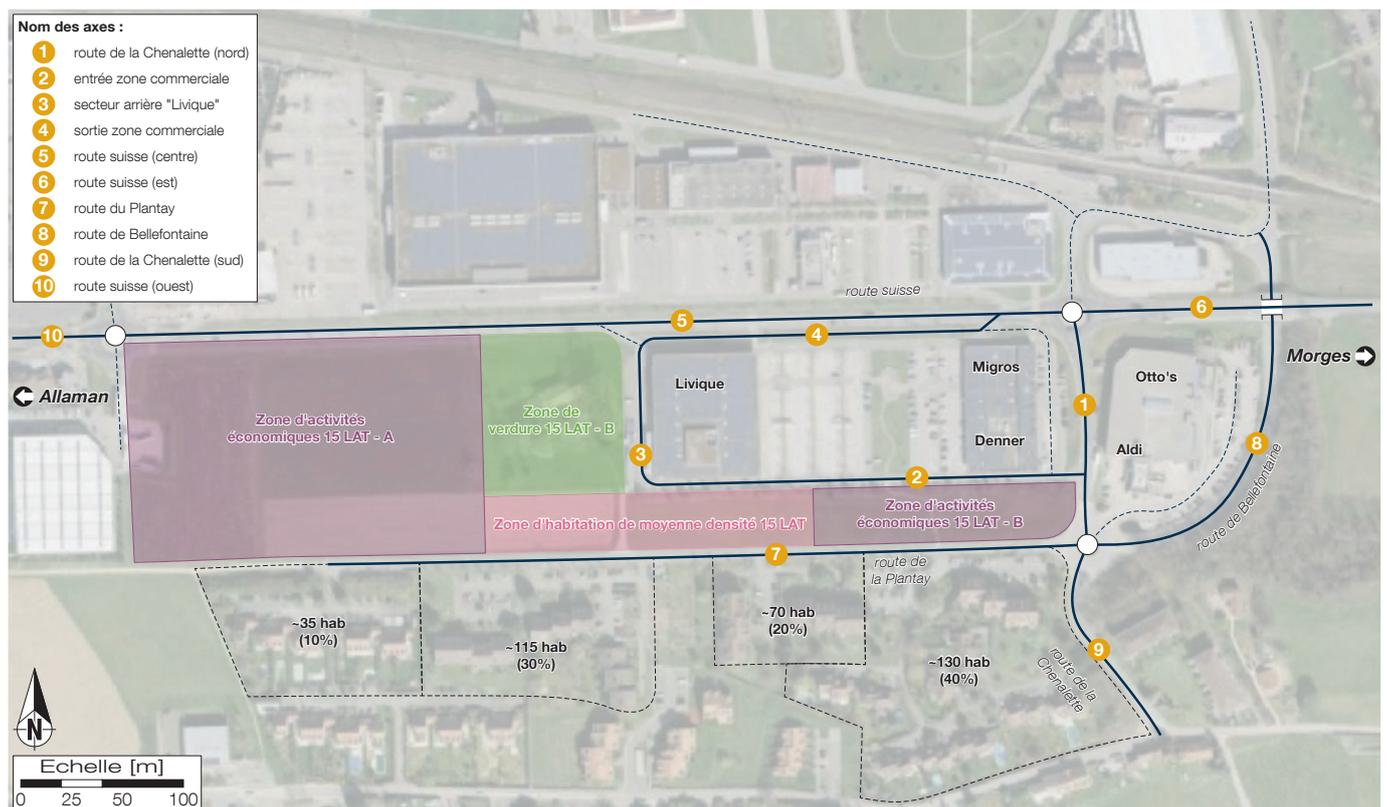
S. Guillaume-Gentil
Directeur

L. Gilliéron
Ingénieur d'étude

Lausanne, le 10 décembre 2021

⁷ Ou du non-respect des engagements pris par les entreprises, notamment dans le cadre de leur plan de mobilité.

Identification et localisation des tronçons



Annexe 2 – Données complémentaires nécessaires aux analyses
« bruit »

| ID | Nom de l'axe | TJM [véh/j] | Nt [%] | Nn [%] | Nt2 [%] | Nn2 [%] | V50 [km/h] | V85 [km/h] |
|----|-------------------------------|-------------|--------|--------|---------|---------|------------|------------|
| 1 | Route de la Chenalette (nord) | 3400 | 97 | 3 | 9.9 | 5.4 | 33.9 | 41.3 |
| 2 | Entrée zone commerciale | 1100 | 100 | 0 | 13.2 | 3.5 | 27.7 | 33.6 |
| 3 | Secteur arrière "Livique" | 50 | 97 | 3 | 10 | 20.2 | 23.9 | 30.4 |
| 4 | Sortie zone commerciale | 1000 | 99 | 1 | 14.1 | 3.8 | 31.5 | 39.7 |
| 5 | Route Suisse (centre) | 11600 | 95 | 5 | 6.3 | 4.9 | 49.3 | 57.7 |
| 6 | Route Suisse (est) | 9000 | 97 | 3 | 3.9 | 3.3 | 59.1 | 68.1 |
| 7 | Route de la Plantay | 500 | - | - | - | - | - | - |
| 8 | Route de Bellefontaine | 700 | - | - | - | - | - | - |
| 9 | Route de la Chenalette (sud) | 1200 | - | - | - | - | - | - |
| 10 | Route Suisse (ouest) | 14300 | 97 | 3 | 3.0 | 2.3 | 52.1 | 59.2 |

| | |
|-----|---|
| Nt | part du trafic horaire de jour (6h00 - 22h00) |
| Nn | part du trafic horaire de nuit (22h00 - 6h00) |
| Nt2 | part des véhicules bruyants* de jour |
| Nn2 | part des véhicules bruyants* de nuit |
| V50 | vitesse légale représentative |
| V85 | vitesse légale représentative |

* camions, semi-remorques, autocars, autobus, motos, tracteurs

Note complémentaire pour les tronçons dont les données détaillées ne sont pas connues

Pour les routes de Bellefontaine et de la Chenalette (sud), il est recommandé de reprendre les mêmes valeurs que pour la route de la Chenalette (nord).

Concernant la route de la Plantay, il peut être admis qu'elle n'est pas fréquentée par des poids lourds (zone résidentielle) et que la part des deux-roues motorisés se situe aux alentours de 2-3%. En outre, la part du trafic nocturne devrait également être comprise entre 2 et 3%.

ANNEXE 2

EXTRAIT DU RAPPORT DU PLAN DES MESURES OPAIR,
PÔLE FONCTIONNEL – LITTORAL PARC, DGE, 2018

Pôle fonctionnel – Littoral Parc

Liens entre Littoral Parc et la pollution de l'air

Les activités liées à Littoral Parc ont généré en 2015 un trafic journalier moyen d'environ 45'000 véhicules, dû aux clients des commerces, d'une part, et aux employés du site, d'autre part. Dans ce périmètre, des problèmes de saturation du réseau routier sont constatés aux heures de pointes du soir en semaine et le samedi, avec de nombreux déplacements de clients des commerces.

S'agissant du trafic motorisé en direction de l'agglomération Lausanne-Morges, Littoral Parc génère un trafic journalier de 19'000 véhicules sur le réseau routier (A1, RC 1 et route de Pallatex), qui représente 20% du trafic total compté sur ces trois axes (**figure 14**). Sur cette base, le trafic généré par Littoral Parc en traversée de Morges doit être considéré comme significatif. La pollution qu'il produit participe sensiblement aux dépassements des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO₂) et de particules fines (PM10) observés à Morges. De plus, les émissions polluantes étant plus importantes lors des phases de congestion, le trafic motorisé de Littoral Parc engendre localement des dépassements des valeurs limites de dioxyde d'azote.

Contexte

Dans le cadre du PALM, Littoral Parc est reconnu comme un site d'activités d'intérêt d'agglomération, dans la mesure où il lui est fortement lié et héberge des activités et des services qui lui sont en partie destinés. De plus, Littoral Parc est également un site d'activités stratégique de la politique des pôles de développement (PPDE), qui fait l'objet d'un plan d'affectation cantonal (PAC), sur lequel la Cour de droit administratif et public (CDAP) a été amenée à se prononcer suite à différents recours. La CDAP a conclu que le périmètre de Littoral Parc doit être intégré au plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges, et que ce dernier doit respecter les principes de coordination et de répartition des charges. Il convient donc de prendre des mesures visant les nouvelles installations, ainsi que les installations existantes, afin d'assainir la situation.

Une étude d'accessibilité (Transitec, 2016) a montré que, en application du règlement du PAC en vigueur et sans mesures induisant un report modal vers les transports publics et la mobilité douce, une pleine utilisation des surfaces encore disponibles, notamment à usage commercial, pourrait potentiellement générer 16'000 véhicules supplémentaires par jour, soit une augmentation de 36% par rapport à la situation de 2015. En heure de pointe, le trafic augmenterait jusqu'à 2'400 véhicules le soir en semaine et 2'200 véhicules le samedi.

Du fait de l'important potentiel de développement subsistant dans le périmètre de Littoral Parc, l'objectif du plan des mesures OPair est de limiter l'augmentation du trafic, afin de ne pas péjorer la situation localement et de ne pas compromettre les objectifs d'assainissement de l'agglomération.

Le développement de Littoral Parc doit s'accompagner de mesures visant le report modal vers les transports publics et la mobilité douce, pour les activités existantes et futures. À cet effet, et en cohérence avec les mesures prises sur le territoire de l'agglomération, les domaines d'action pouvant entraîner l'assainissement de l'air dans le périmètre de Littoral Parc sont au nombre de cinq :

- l'affectation du sol,
- l'offre en places de stationnement,
- la desserte par les transports collectifs privés et/ou publics,
- le réseau de mobilité douce,
- les plans de mobilité.

Compte tenu du fait que Littoral Parc est un site essentiellement voué aux activités secondaires et tertiaires, et que seule une action coordonnée et complémentaire entre les différents domaines liés à la mobilité présente un niveau d'efficacité suffisant, les trois derniers domaines d'action peuvent être regroupés sous le label « plan de mobilité ». Le plan de mobilité se décline sur deux niveaux, d'une part à l'échelle de l'ensemble du périmètre, pour toutes les entreprises présentes, et d'autre part à l'échelle de chaque entreprise de 50 employés ou plus.

À noter que si les actions sur l'affectation du sol et l'offre en places de stationnement concernent essentiellement les nouveaux projets d'implantation et la modification de constructions existantes, l'obligation d'adhérer à un plan de mobilité de site, voire de créer un plan de mobilité propre, touche l'ensemble des entreprises, y compris celles qui sont déjà présentes sur site.

Seule la mesure **PF-1 – Littoral Parc** – s'applique à ce périmètre ; les autres mesures du plan OPair ne s'y appliquent pas. Par ailleurs, s'agissant des activités commerciales existantes, toute demande de transformation ou rénovation doit respecter les dispositions du plan directeur cantonal relatives aux installations à forte fréquentation (IFF, fiche D13).

Affectation du sol

Une restriction du développement des activités commerciales dans le périmètre de Littoral Parc permet de limiter l'augmentation du trafic motorisé, en particulier durant les périodes de

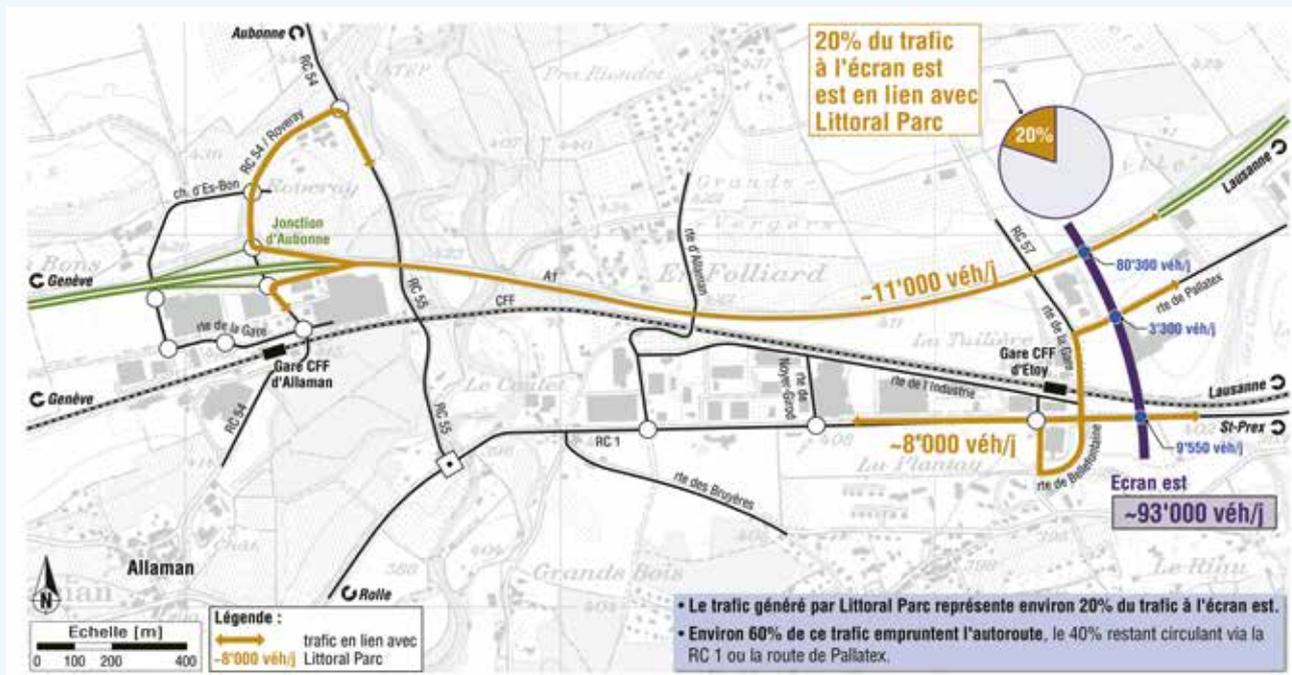


Figure 14 Trafic à l'écran Est de Littoral Parc (93'000 véh./j) et part générée par Littoral Parc (19'000 véh./j) en 2015. Etude Transitec 2016.

pointe. En effet, sous réserve d'affecter les surfaces restantes à des activités industrielles, artisanales ou de services non commerciaux, et de les accompagner de mesures favorisant un report modal, l'augmentation de trafic pourra être contenue à 10'000 véhicules par jour, et à 1'000 véhicules en heure de pointe (soir de semaine), tout en utilisant l'ensemble des capacités constructives du PAC en vigueur.

Une affectation du sol adaptée et accompagnée de mesures spécifiques permettra ainsi de maîtriser la génération de trafic supplémentaire et les émissions qui lui sont liées, et de répartir ces dernières favorablement durant les jours ouvrables. À cet effet, l'affectation doit privilégier en particulier le développement de pôles d'emplois denses à proximité des gares d'Etoy et d'Allaman, susceptibles de générer un potentiel de clientèle pour les transports publics.

Maîtrise du stationnement

L'offre en places de stationnement conditionne directement la génération de trafic automobile et, par conséquent, les nuisances occasionnées. En effet, la disponibilité d'une place de stationnement « à destination » est fortement corrélée avec l'usage d'un véhicule privé, et représente de ce fait un moyen d'action

déterminant dans l'atteinte des objectifs de report modal vers les transports publics et la mobilité douce.

Partant de ce constat, le plan des mesures OPair affirme la nécessité, dans le périmètre de Littoral Parc, de dimensionner l'offre en stationnement en application :

- des normes en vigueur de l'association suisse des professionnels de la route et des transports (normes VSS),
- de la valeur minimale calculée pour le type de localisation correspondant (bas de la fourchette VSS).

Plan de mobilité de site

Le plan de mobilité est un ensemble de mesures infrastructurelles et organisationnelles visant les employés et les clients/visiteurs d'une activité, mises en place en vue de favoriser l'utilisation de la mobilité douce et des transports publics, ainsi que de réduire les déplacements automobiles, notamment ceux de pendulaires occupant seul leur véhicule (autosolisme).

Le plan de mobilité de site, développé et géré par l'organisme de gestion de Littoral Parc, est applicable sur l'ensemble du périmètre du PAC. En application du principe de l'égalité des charges, il s'impose à toutes les entreprises et doit permettre



Défense de traverser les voies
Überschreiten der Gleise verboten
Vietato traversare i binari
Do not cross the railway lines

de rechercher des synergies entre elles et de rationaliser les ressources. L'organisme de gestion assure la pérennité du plan de mobilité de site, ainsi que le suivi de l'évolution de Littoral Parc. Dans cette perspective, il désigne un répondant mobilité, coordonne les projets infrastructurels pour la mobilité douce et met en place une desserte en transport collectif publique ou privée efficace entre les gares d'Etoy et d'Allaman. En application du principe de causalité (art. 2, LPE), il recherche auprès de toutes les entreprises et des collectivités locales les moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre du plan de mobilité.

En intégrant les infrastructures destinées à la mobilité douce et le développement des transports publics dans le plan de mobilité de site, le plan des mesures OPair souligne leur forte complémentarité. Il met également en évidence la nécessité d'apporter des solutions complètes aux lacunes existantes en matière de multimodalité sur le site de Littoral Parc, l'aménagement de ce dernier ayant été conçu en priorisant les déplacements en voiture.

S'agissant plus spécifiquement des infrastructures destinées à la mobilité douce, le règlement du PAC attribue aux collectivités locales l'initiative et la compétence de les réaliser. Malgré cela, le périmètre de Littoral Parc présente des lacunes importantes en la matière, pour lesquelles des solutions doivent être trouvées à une échelle intercommunale dépassant le périmètre du PAC. Les itinéraires existants, discontinus, créant des détours, difficilement praticables, découragent le recours à la marche et au vélo.

Les infrastructures nécessaires doivent être réalisées, afin de créer des liaisons de mobilité douce performantes, sûres et confortables. Le réseau piétonnier et cyclable, maillé et continu, doit desservir les gares et les arrêts des transports publics, et permettre de relier les pôles d'activités. À cet effet, le plan d'affectation cantonal prévoit la création d'itinéraires déjà identifiés, en particulier l'axe Est-Ouest entre les gares d'Allaman et d'Etoy. Des places de stationnement pour les vélos, sécurisées et couvertes, doivent être réalisées dans les gares d'Etoy et d'Allaman. Le cas échéant, la mise à disposition de vélos en libre-service à des points stratégiques peut être envisagée.

Plans de mobilité d'entreprise

Si le plan de mobilité de site permet d'assurer des prestations à l'ensemble des entreprises de Littoral Parc, constituant en cela un socle de base, le plan de mobilité d'entreprise prend en compte les besoins spécifiques de chaque entité.

Ainsi, toute entreprise de 50 employés ou plus, existante ou nouvelle, doit élaborer et mettre en place un plan de mobilité qui lui est propre. Les plans de mobilité d'entreprise s'inscrivent dans l'objectif global, à l'échelle de Littoral Parc, de diminution du trafic automobile de 15 % pour les employés, et de 5 à 10 % pour les visiteurs et les clients. Cette réduction aura un impact aussi bien en période de pointe du soir (trafic des pendulaires) que du samedi (mesures ciblées sur les clients).

Le site du canton de Vaud donne une base de référence pour la réalisation des plans de mobilité.

Voir : www.vd.ch/plan-mobilite

| Mesures | Installations existantes | Installations nouvelles ou modifiées |
|--|--|--------------------------------------|
| Affectation du sol | – | × |
| Maîtrise de l'offre en stationnement | – | × |
| Plan de mobilité de site, dont notamment : | × | × |
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ répondant mobilité ▪ réseau de mobilité douce ▪ système de financement | <ul style="list-style-type: none"> ▪ nouvelle offre de transport collectif publique ou privée | |
| Plan de mobilité d'entreprise | ≥ 50 employés | ≥ 50 employés |

Synthèse des mesures du plan OPair applicables au périmètre de Littoral Parc.

ANNEXE 3

FICHE PF-1-LITTORAL PARC, PLAN DES MESURES

OPAIR, DGE, 2018

PF-1

Littoral Parc

Le développement et la gestion de Littoral Parc s'accompagnent de mesures visant le report modal vers les transports publics et la mobilité douce.



Description de la mesure

Le développement de Littoral Parc doit s'accompagner de mesures visant le report modal vers les transports publics et la mobilité douce pour les activités existantes et futures. Cinq domaines d'action sont concernés : l'affectation du sol et l'offre en places de stationnement d'une part, la desserte par les transports collectifs publics ou privés, le réseau de mobilité douce et les plans de mobilité d'autre part. Ces trois derniers domaines d'action sont regroupés sous le label « plan de mobilité », décliné aussi bien à l'échelle de l'ensemble du périmètre, pour toutes les entreprises présentes, qu'à l'échelle de chaque entreprise occupant 50 employés ou plus.

Les mesures retenues sont indispensables pour réduire le trafic motorisé et, partant, pour atteindre les objectifs d'assainissement de l'air.

AFFECTATION

Le choix d'une affectation adaptée au profil d'accessibilité du territoire dans laquelle elle s'inscrit est une condition préalable à la bonne mise en œuvre des mesures de mobilité nécessaires au report modal du trafic automobile vers les transports publics et la mobilité douce.

La révision du PAC 299bis doit ainsi favoriser les affectations permettant de maîtriser le trafic, notamment celui généré par les clients/visiteurs, en particulier à l'heure de pointe du soir et durant le samedi. À cet effet, l'affectation doit privilégier des activités relevant de l'industrie, de l'artisanat et des services non commerciaux à la place de nouvelles activités commerciales.

OFFRE EN PLACES DE STATIONNEMENT DES VOITURES DE TOURISME

L'offre en places de stationnement équipant les projets nouveaux ou modifiés doit être dimensionnée en application de la norme VSS en vigueur (VSS 640 281), en prenant en considération les objectifs de réduction globale du trafic motorisé. Le nombre de places à réaliser correspond à la valeur minimale du besoin réduit, calculé selon la norme en fonction de la qualité de la desserte en transports publics et de l'accessibilité en mobilité douce pour le type de localisation correspondant (bas de la fourchette VSS).

PLAN DE MOBILITÉ DE SITE

L'organisme de gestion de Littoral Parc établit un plan de mobilité couvrant l'entier du site et s'imposant à toutes les entreprises, indépendamment de leur taille. Il désigne un répondant mobilité du site. En application du principe de causalité (art.2 LPE), chaque entreprise générant du trafic motorisé, donc de la pollution, doit participer au financement du plan de mobilité de site et des mesures identifiées.

Le répondant mobilité du site fait office de relais avec les entreprises, pilote la mise en œuvre du plan de mobilité, assure son suivi et vérifie l'atteinte des objectifs. Il coordonne les actions inter-entreprises et exploite toutes les synergies potentielles. Il définit et met en place un mécanisme garantissant le financement des mesures, dont le coût n'incombe pas aux collectivités publiques (celles-ci étant tenues par ailleurs selon le RPAC Littoral Parc d'assurer le financement de certaines infrastructures), et incitant à l'usage quotidien des TP et de la mobilité douce (par exemple, contribution de chaque entreprise sur la base de sa génération de trafic ou de son offre en places de stationnement, subventionnement des abonnements TP par le biais de contributions liées aux places de stationnement, attribution



prioritaire et/ou à moindre coût de places de stationnement aux covoitureurs - ces deux dernières mesures pouvant également être implémentées dans un plan de mobilité d'entreprise). Le cas échéant, si les mesures réalisées s'avèrent insuffisantes pour atteindre les objectifs visés, il propose à l'organisme de gestion leur modification, voire de nouvelles mesures.

Le plan de mobilité de site prévoit au minimum les actions suivantes :

- mise en service d'une ligne de transport collectif publique ou privée reliant efficacement les gares d'Etoy et d'Allaman, et y assurant une correspondance de qualité avec l'offre ferroviaire,
- réalisation du réseau de mobilité douce tel qu'il apparaît sur le plan d'affectation cantonal, en particulier la liaison entre les secteurs des gares d'Etoy et d'Allaman,
- mise en place d'une plateforme inter-entreprises de covoiturage accessible à l'ensemble des employés du site,
- mise à disposition d'un nombre suffisant de places de stationnement pour vélos aux gares d'Etoy et d'Allaman.

PLANS DE MOBILITÉ D'ENTREPRISE

Toutes les entreprises, collectivités publiques et organisations de 50 employés ou plus établissent un plan de mobilité spécifique, coordonné avec le plan de mobilité de site. Elles le soumettent à l'organisme de gestion. Chaque entité concernée désigne un répondant mobilité, qui est l'interlocuteur direct du répondant mobilité du site. Le contenu du plan de mobilité d'entreprise s'appuie sur les recommandations de SwissEnergie (mesures qualifiées de gestion de la mobilité dans les entreprises).

Chaque plan de mobilité d'entreprise contient au minimum les mesures suivantes :

- gestion du stationnement des voitures encourageant le recours quotidien aux TP et à la mobilité douce, et favorisant le covoiturage (par exemple, par le biais d'une tarification des places, de priorités de stationnement accordées à certains usagers),
- promotion des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle,
- création d'un nombre suffisant de places de stationnement pour vélos.

Le plan de mobilité d'entreprise peut contenir d'autres mesures, telles que le subventionnement des abonnements TP, la mise en place d'un service de livraison attractif pour la clientèle des commerces utilisant les TP ou la mobilité douce.

Objectifs et effets attendus

- Limiter l'augmentation du trafic journalier à 10'000 véhicules, en réduisant le trafic généré par les activités existantes et en maîtrisant le trafic supplémentaire induit par les nouvelles activités.
 - Réduire à 50 % la part d'autosolistes pendulaires (nombre de pendulaires occupants seuls leur véhicule rapporté à l'ensemble des pendulaires automobilistes).
 - Réduire les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote générées par les véhicules motorisés au sein du périmètre de Littoral Parc et à l'extérieur de celui-ci.



Mise en œuvre

L'organisme de gestion de Littoral Parc :

- prévoie les projets qui lui sont soumis par les communes,
- désigne le répondant mobilité du site, met en œuvre un plan de mobilité de site et assure sa gestion financière,
- supervise et coordonne la mise en œuvre des plans de mobilité d'entreprise,
- assure le suivi des plans de mobilité, contrôle l'atteinte des objectifs et, le cas échéant, adapte le plan de mobilité de site.

Les communes :

- privilégient l'implantation d'activités permettant de limiter la génération de trafic motorisé,
- consultent l'organisme de gestion pour tout projet de construction ou changement d'affectation d'un bâtiment,
- définissent l'offre en places de stationnement liée à une activité, sur la base de la valeur minimale du besoin réduit selon la norme de stationnement VSS,
- collaborent à la mise en place et veillent au bon fonctionnement des plans de mobilité,
- réalisent les mesures infrastructurelles et les équipements dont elles ont la maîtrise d'ouvrage,
- collaborent avec le service cantonal en charge de la mobilité en vue de compléter la desserte en transport collectif publique ou privée existante.

Le service cantonal en charge de la mobilité :

- s'assure du respect des dispositions en matière d'affectation et de stationnement,
- collabore à la mise en place et veille au bon fonctionnement des plans de mobilité,
- collabore avec les communes en vue de compléter la desserte en transport collectif publique ou privée existante.

Les établissements (privés ou publics) de 50 employés ou plus :

- désignent un répondant mobilité,
- établissent et mettent en place un plan de mobilité d'entreprise coordonné avec le plan de mobilité de site et le soumettent à l'organisme de gestion.

ANNEXE 4.1

**TABLEAU DES IMMISSIONS DU BRUIT ROUTIER -
BÂTIMENTS FICTIFS, PRONA ROMANDIE, 23 JANVIER 2023**

| Information batiment | | | Degré de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 1 | 1 | Rez | DS II | 55 | 45 | 47 | 38 | | |
| | | 1er | | | | 47 | 38 | | |
| | | 2ème | | | | 47 | 38 | | |
| | 2 | Rez | | | | 47 | 38 | | |
| | | 1er | | | | 47 | 38 | | |
| | | 2ème | | | | 47 | 38 | | |
| | 3 | Rez | | | | 47 | 38 | | |
| | | 1er | | | | 47 | 38 | | |
| | | 2ème | | | | 47 | 38 | | |
| | 4 | Rez | | | | 51 | 42 | | |
| | | 1er | | | | 53 | 44 | | |
| | | 2ème | | | | 53 | 45 | | |
| | 5 | Rez | | | | 51 | 42 | | |
| | | 1er | | | | 53 | 44 | | |
| | | 2ème | | | | 54 | 45 | | |
| | 6 | Rez | | | | 51 | 42 | | |
| | | 1er | | | | 53 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 54 | 45 | | |
| | 7 | Rez | | | | 54 | 44 | | |
| | | 1er | | | | 56 | 46 | 1 | 1 |
| | | 2ème | | | | 56 | 47 | 1 | 2 |
| | 8 | Rez | | | | 54 | 44 | | |
| | | 1er | | | | 55 | 46 | | 1 |
| | | 2ème | | | | 56 | 47 | 1 | 2 |
| 9 | Rez | 54 | 44 | | | | | | |
| | 1er | 55 | 46 | | 1 | | | | |
| | 2ème | 56 | 47 | 1 | 2 | | | | |
| 10 | Rez | 50 | 41 | | | | | | |
| | 1er | 51 | 42 | | | | | | |
| | 2ème | 52 | 43 | | | | | | |
| 11 | Rez | 50 | 41 | | | | | | |
| | 1er | 51 | 42 | | | | | | |
| | 2ème | 52 | 43 | | | | | | |
| 12 | Rez | 50 | 41 | | | | | | |
| | 1er | 51 | 42 | | | | | | |
| | 2ème | 52 | 43 | | | | | | |

| Information batiment | | | Degre de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 2 | 1 | Rez | DS II | 55 | 45 | 52 | 43 | | |
| | | 1er | | | | 52 | 43 | | |
| | | 2ème | | | | 52 | 42 | | |
| | 2 | Rez | | | | 51 | 42 | | |
| | | 1er | | | | 51 | 42 | | |
| | | 2ème | | | | 51 | 41 | | |
| | 3 | Rez | | | | 50 | 40 | | |
| | | 1er | | | | 50 | 41 | | |
| | | 2ème | | | | 50 | 40 | | |
| | 4 | Rez | | | | 49 | 40 | | |
| | | 1er | | | | 51 | 42 | | |
| | | 2ème | | | | 52 | 43 | | |
| | 5 | Rez | | | | 50 | 41 | | |
| | | 1er | | | | 52 | 43 | | |
| | | 2ème | | | | 53 | 44 | | |
| | 6 | Rez | | | | 51 | 41 | | |
| | | 1er | | | | 52 | 43 | | |
| | | 2ème | | | | 53 | 44 | | |
| | 7 | Rez | | | | 53 | 44 | | |
| | | 1er | | | | 55 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 55 | 47 | | 2 |
| | 8 | Rez | | | | 53 | 44 | | |
| | | 1er | | | | 54 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 55 | 47 | | 2 |
| 9 | Rez | 53 | 44 | | | | | | |
| | 1er | 54 | 45 | | | | | | |
| | 2ème | 55 | 47 | | 2 | | | | |
| 10 | Rez | 50 | 41 | | | | | | |
| | 1er | 51 | 43 | | | | | | |
| | 2ème | 52 | 44 | | | | | | |
| 11 | Rez | 50 | 42 | | | | | | |
| | 1er | 51 | 43 | | | | | | |
| | 2ème | 52 | 44 | | | | | | |
| 12 | Rez | 52 | 43 | | | | | | |
| | 1er | 52 | 43 | | | | | | |
| | 2ème | 53 | 44 | | | | | | |

Tableau des immissions du bruit routier - Bâtiments fictifs

| Information batiment | | | Degré de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 3 | 1 | Rez | DS II | 55 | 45 | 54 | 45 | | |
| | | 1er | | | | 54 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 54 | 44 | | |
| | 2 | Rez | | | | 54 | 45 | | |
| | | 1er | | | | 54 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 54 | 44 | | |
| | 3 | Rez | | | | 54 | 45 | | |
| | | 1er | | | | 54 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 54 | 44 | | |
| | 4 | Rez | | | | 50 | 41 | | |
| | | 1er | | | | 51 | 42 | | |
| | | 2ème | | | | 52 | 43 | | |
| | 5 | Rez | | | | 49 | 40 | | |
| | | 1er | | | | 50 | 41 | | |
| | | 2ème | | | | 51 | 42 | | |
| | 6 | Rez | | | | 47 | 38 | | |
| | | 1er | | | | 48 | 39 | | |
| | | 2ème | | | | 50 | 41 | | |
| | 7 | Rez | | | | 43 | 34 | | |
| | | 1er | | | | 44 | 35 | | |
| | | 2ème | | | | 47 | 39 | | |
| | 8 | Rez | | | | 44 | 35 | | |
| | | 1er | | | | 45 | 36 | | |
| | | 2ème | | | | 48 | 39 | | |
| 9 | Rez | 46 | 37 | | | | | | |
| | 1er | 47 | 38 | | | | | | |
| | 2ème | 49 | 40 | | | | | | |
| 10 | Rez | 50 | 41 | | | | | | |
| | 1er | 51 | 41 | | | | | | |
| | 2ème | 51 | 42 | | | | | | |
| 11 | Rez | 51 | 42 | | | | | | |
| | 1er | 52 | 42 | | | | | | |
| | 2ème | 52 | 43 | | | | | | |
| 12 | Rez | 52 | 43 | | | | | | |
| | 1er | 53 | 44 | | | | | | |
| | 2ème | 53 | 44 | | | | | | |

Tableau des immissions du bruit routier - Bâtiments fictifs

| Information batiment | | | Degre de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 3' | 1 | Rez | DS II | 55 | 45 | 55 | 45 | | |
| | | 1er | | | | 55 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 55 | 45 | | |
| | 2 | Rez | | | | 55 | 45 | | |
| | | 1er | | | | 55 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 55 | 45 | | |
| | 3 | Rez | | | | 55 | 45 | | |
| | | 1er | | | | 55 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 55 | 45 | | |
| | 4 | Rez | | | | 51 | 42 | | |
| | | 1er | | | | 52 | 43 | | |
| | | 2ème | | | | 52 | 44 | | |
| | 5 | Rez | | | | 49 | 40 | | |
| | | 1er | | | | 51 | 42 | | |
| | | 2ème | | | | 52 | 43 | | |
| | 6 | Rez | | | | 48 | 39 | | |
| | | 1er | | | | 50 | 41 | | |
| | | 2ème | | | | 51 | 43 | | |
| | 7 | Rez | | | | 50 | 41 | | |
| | | 1er | | | | 54 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 55 | 46 | | 1 |
| | 8 | Rez | | | | 51 | 42 | | |
| | | 1er | | | | 54 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 55 | 46 | | 1 |
| 9 | Rez | 53 | 44 | | | | | | |
| | 1er | 54 | 45 | | | | | | |
| | 2ème | 55 | 46 | | 1 | | | | |
| 10 | Rez | 51 | 42 | | | | | | |
| | 1er | 53 | 44 | | | | | | |
| | 2ème | 53 | 45 | | | | | | |
| 11 | Rez | 51 | 42 | | | | | | |
| | 1er | 53 | 44 | | | | | | |
| | 2ème | 53 | 44 | | | | | | |
| 12 | Rez | 52 | 43 | | | | | | |
| | 1er | 53 | 44 | | | | | | |
| | 2ème | 54 | 45 | | | | | | |

Tableau des immissions du bruit routier - Bâtiments fictifs

| Information batiment | | | Degré de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 4 | 1 | Rez | DS IIB | 60 | - | 55 | - | | |
| | | 1er | | | | 55 | - | | |
| | | 2ème | | | | 55 | - | | |
| | 2 | Rez | | | | 55 | - | | |
| | | 1er | | | | 55 | - | | |
| | | 2ème | | | | 55 | - | | |
| | 3 | Rez | | | | 55 | - | | |
| | | 1er | | | | 55 | - | | |
| | | 2ème | | | | 55 | - | | |
| | 4 | Rez | | | | 51 | - | | |
| | | 1er | | | | 53 | - | | |
| | | 2ème | | | | 53 | - | | |
| | 5 | Rez | | | | 49 | - | | |
| | | 1er | | | | 52 | - | | |
| | | 2ème | | | | 53 | - | | |
| | 6 | Rez | | | | 49 | - | | |
| | | 1er | | | | 52 | - | | |
| | | 2ème | | | | 53 | - | | |
| | 7 | Rez | | | | 50 | - | | |
| | | 1er | | | | 55 | - | | |
| | | 2ème | | | | 55 | - | | |
| | 8 | Rez | | | | 50 | - | | |
| | | 1er | | | | 55 | - | | |
| | | 2ème | | | | 55 | - | | |
| 9 | Rez | 51 | - | | | | | | |
| | 1er | 55 | - | | | | | | |
| | 2ème | 56 | - | | | | | | |
| 10 | Rez | 51 | - | | | | | | |
| | 1er | 54 | - | | | | | | |
| | 2ème | 54 | - | | | | | | |
| 11 | Rez | 52 | - | | | | | | |
| | 1er | 54 | - | | | | | | |
| | 2ème | 54 | - | | | | | | |
| 12 | Rez | 53 | - | | | | | | |
| | 1er | 54 | - | | | | | | |
| | 2ème | 54 | - | | | | | | |

| Information batiment | | | Degré de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 5 | 1 | Rez | DS IIB | 60 | - | 60 | - | | |
| | | 1er | | | | 60 | - | | |
| | | 2ème | | | | 60 | - | | |
| | 2 | Rez | | | | 59 | - | | |
| | | 1er | | | | 59 | - | | |
| | | 2ème | | | | 59 | - | | |
| | 3 | Rez | | | | 59 | - | | |
| | | 1er | | | | 59 | - | | |
| | | 2ème | | | | 58 | - | | |
| | 4 | Rez | | | | 53 | - | | |
| | | 1er | | | | 54 | - | | |
| | | 2ème | | | | 54 | - | | |
| | 5 | Rez | | | | 51 | - | | |
| | | 1er | | | | 52 | - | | |
| | | 2ème | | | | 53 | - | | |
| | 6 | Rez | | | | 49 | - | | |
| | | 1er | | | | 50 | - | | |
| | | 2ème | | | | 52 | - | | |
| | 7 | Rez | | | | 45 | - | | |
| | | 1er | | | | 51 | - | | |
| | | 2ème | | | | 52 | - | | |
| | 8 | Rez | | | | 46 | - | | |
| | | 1er | | | | 53 | - | | |
| | | 2ème | | | | 54 | - | | |
| 9 | Rez | 48 | - | | | | | | |
| | 1er | 55 | - | | | | | | |
| | 2ème | 56 | - | | | | | | |
| 10 | Rez | 57 | - | | | | | | |
| | 1er | 59 | - | | | | | | |
| | 2ème | 59 | - | | | | | | |
| 11 | Rez | 59 | - | | | | | | |
| | 1er | 60 | - | | | | | | |
| | 2ème | 60 | - | | | | | | |
| 12 | Rez | 60 | - | | | | | | |
| | 1er | 60 | - | | | | | | |
| | 2ème | 60 | - | | | | | | |

ANNEXE 4.2

**TABLEAU DES IMMISSIONS DU BRUIT ROUTIER -
BÂTIMENTS FICTIFS, PRONA ROMANDIE, 23 JANVIER 2023**

Hypothèse d'une limitation de la vitesse sur la route de la Plantay à 30 km/h.

Simulation des bâtiments avec front d'implantation Sud à 4 m de la limite Sud (à la place des 8 m).

| Information bâtiment | | | Degré de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 1 | 1 | Rez | DS II | 55 | 45 | 47 | 39 | | |
| | | 1er | | | | 47 | 39 | | |
| | | 2ème | | | | 47 | 38 | | |
| | 2 | Rez | | | | 47 | 39 | | |
| | | 1er | | | | 47 | 39 | | |
| | | 2ème | | | | 47 | 38 | | |
| | 3 | Rez | | | | 47 | 39 | | |
| | | 1er | | | | 47 | 39 | | |
| | | 2ème | | | | 46 | 38 | | |
| | 4 | Rez | | | | 50 | 42 | | |
| | | 1er | | | | 53 | 44 | | |
| | | 2ème | | | | 53 | 45 | | |
| | 5 | Rez | | | | 51 | 42 | | |
| | | 1er | | | | 53 | 44 | | |
| | | 2ème | | | | 54 | 45 | | |
| | 6 | Rez | | | | 51 | 42 | | |
| | | 1er | | | | 53 | 44 | | |
| | | 2ème | | | | 54 | 45 | | |
| | 7 | Rez | | | | 54 | 44 | | |
| | | 1er | | | | 55 | 46 | | 1 |
| | | 2ème | | | | 56 | 47 | 1 | 2 |
| | 8 | Rez | | | | 54 | 44 | | |
| | | 1er | | | | 55 | 46 | | 1 |
| | | 2ème | | | | 56 | 47 | 1 | 2 |
| 9 | Rez | 54 | 44 | | | | | | |
| | 1er | 55 | 46 | | 1 | | | | |
| | 2ème | 56 | 47 | 1 | 2 | | | | |
| 10 | Rez | 50 | 41 | | | | | | |
| | 1er | 51 | 42 | | | | | | |
| | 2ème | 52 | 43 | | | | | | |
| 11 | Rez | 49 | 40 | | | | | | |
| | 1er | 51 | 42 | | | | | | |
| | 2ème | 51 | 43 | | | | | | |
| 12 | Rez | 49 | 40 | | | | | | |
| | 1er | 50 | 42 | | | | | | |
| | 2ème | 51 | 43 | | | | | | |

| Information batiment | | | Degre de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 2 | 1 | Rez | DS II | 55 | 45 | 52 | 42 | | |
| | | 1er | | | | 52 | 42 | | |
| | | 2ème | | | | 51 | 41 | | |
| | 2 | Rez | | | | 51 | 41 | | |
| | | 1er | | | | 51 | 41 | | |
| | | 2ème | | | | 50 | 40 | | |
| | 3 | Rez | | | | 49 | 40 | | |
| | | 1er | | | | 49 | 40 | | |
| | | 2ème | | | | 49 | 40 | | |
| | 4 | Rez | | | | 49 | 40 | | |
| | | 1er | | | | 51 | 42 | | |
| | | 2ème | | | | 52 | 43 | | |
| | 5 | Rez | | | | 50 | 41 | | |
| | | 1er | | | | 52 | 42 | | |
| | | 2ème | | | | 53 | 43 | | |
| | 6 | Rez | | | | 51 | 41 | | |
| | | 1er | | | | 52 | 43 | | |
| | | 2ème | | | | 53 | 44 | | |
| | 7 | Rez | | | | 53 | 44 | | |
| | | 1er | | | | 55 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 55 | 46 | | 1 |
| | 8 | Rez | | | | 53 | 44 | | |
| | | 1er | | | | 54 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 55 | 46 | | 1 |
| 9 | Rez | 53 | 44 | | | | | | |
| | 1er | 54 | 45 | | | | | | |
| | 2ème | 55 | 46 | | 1 | | | | |
| 10 | Rez | 50 | 41 | | | | | | |
| | 1er | 51 | 42 | | | | | | |
| | 2ème | 52 | 44 | | | | | | |
| 11 | Rez | 50 | 41 | | | | | | |
| | 1er | 51 | 42 | | | | | | |
| | 2ème | 52 | 43 | | | | | | |
| 12 | Rez | 51 | 41 | | | | | | |
| | 1er | 51 | 42 | | | | | | |
| | 2ème | 52 | 44 | | | | | | |

| Information batiment | | | Degre de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 3 | 1 | Rez | DS II | 55 | 45 | 54 | 44 | | |
| | | 1er | | | | 54 | 44 | | |
| | | 2ème | | | | 53 | 43 | | |
| | 2 | Rez | | | | 54 | 44 | | |
| | | 1er | | | | 54 | 44 | | |
| | | 2ème | | | | 53 | 43 | | |
| | 3 | Rez | | | | 54 | 44 | | |
| | | 1er | | | | 54 | 43 | | |
| | | 2ème | | | | 53 | 43 | | |
| | 4 | Rez | | | | 50 | 40 | | |
| | | 1er | | | | 51 | 41 | | |
| | | 2ème | | | | 52 | 42 | | |
| | 5 | Rez | | | | 48 | 38 | | |
| | | 1er | | | | 49 | 40 | | |
| | | 2ème | | | | 50 | 41 | | |
| | 6 | Rez | | | | 46 | 37 | | |
| | | 1er | | | | 48 | 38 | | |
| | | 2ème | | | | 49 | 40 | | |
| | 7 | Rez | | | | 42 | 34 | | |
| | | 1er | | | | 44 | 35 | | |
| | | 2ème | | | | 47 | 39 | | |
| | 8 | Rez | | | | 44 | 35 | | |
| | | 1er | | | | 45 | 36 | | |
| | | 2ème | | | | 48 | 39 | | |
| 9 | Rez | 46 | 37 | | | | | | |
| | 1er | 47 | 37 | | | | | | |
| | 2ème | 49 | 40 | | | | | | |
| 10 | Rez | 50 | 40 | | | | | | |
| | 1er | 50 | 40 | | | | | | |
| | 2ème | 51 | 41 | | | | | | |
| 11 | Rez | 51 | 41 | | | | | | |
| | 1er | 51 | 42 | | | | | | |
| | 2ème | 52 | 42 | | | | | | |
| 12 | Rez | 52 | 42 | | | | | | |
| | 1er | 53 | 43 | | | | | | |
| | 2ème | 53 | 43 | | | | | | |

| Information batiment | | | Degre de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 3' | 1 | Rez | DS II | 55 | 45 | 55 | 45 | | |
| | | 1er | | | | 55 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 54 | 44 | | |
| | 2 | Rez | | | | 55 | 45 | | |
| | | 1er | | | | 55 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 54 | 44 | | |
| | 3 | Rez | | | | 55 | 45 | | |
| | | 1er | | | | 55 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 54 | 44 | | |
| | 4 | Rez | | | | 50 | 41 | | |
| | | 1er | | | | 51 | 42 | | |
| | | 2ème | | | | 52 | 43 | | |
| | 5 | Rez | | | | 48 | 39 | | |
| | | 1er | | | | 50 | 41 | | |
| | | 2ème | | | | 51 | 42 | | |
| | 6 | Rez | | | | 47 | 38 | | |
| | | 1er | | | | 50 | 41 | | |
| | | 2ème | | | | 51 | 42 | | |
| | 7 | Rez | | | | 49 | 41 | | |
| | | 1er | | | | 54 | 44 | | |
| | | 2ème | | | | 55 | 46 | | 1 |
| | 8 | Rez | | | | 50 | 41 | | |
| | | 1er | | | | 54 | 45 | | |
| | | 2ème | | | | 55 | 46 | | 1 |
| 9 | Rez | 52 | 43 | | | | | | |
| | 1er | 54 | 45 | | | | | | |
| | 2ème | 55 | 46 | | 1 | | | | |
| 10 | Rez | 50 | 41 | | | | | | |
| | 1er | 53 | 44 | | | | | | |
| | 2ème | 53 | 44 | | | | | | |
| 11 | Rez | 50 | 41 | | | | | | |
| | 1er | 52 | 43 | | | | | | |
| | 2ème | 53 | 44 | | | | | | |
| 12 | Rez | 51 | 42 | | | | | | |
| | 1er | 53 | 44 | | | | | | |
| | 2ème | 53 | 44 | | | | | | |

| Information batiment | | | Degre de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 4 | 1 | Rez | DS IIB | 60 | - | 55 | - | | |
| | | 1er | | | | 55 | - | | |
| | | 2ème | | | | 54 | - | | |
| | 2 | Rez | | | | 55 | - | | |
| | | 1er | | | | 55 | - | | |
| | | 2ème | | | | 54 | - | | |
| | 3 | Rez | | | | 55 | - | | |
| | | 1er | | | | 55 | - | | |
| | | 2ème | | | | 54 | - | | |
| | 4 | Rez | | | | 51 | - | | |
| | | 1er | | | | 52 | - | | |
| | | 2ème | | | | 53 | - | | |
| | 5 | Rez | | | | 49 | - | | |
| | | 1er | | | | 51 | - | | |
| | | 2ème | | | | 52 | - | | |
| | 6 | Rez | | | | 48 | - | | |
| | | 1er | | | | 51 | - | | |
| | | 2ème | | | | 52 | - | | |
| | 7 | Rez | | | | 49 | - | | |
| | | 1er | | | | 54 | - | | |
| | | 2ème | | | | 55 | - | | |
| | 8 | Rez | | | | 50 | - | | |
| | | 1er | | | | 55 | - | | |
| | | 2ème | | | | 55 | - | | |
| 9 | Rez | 50 | - | | | | | | |
| | 1er | 55 | - | | | | | | |
| | 2ème | 56 | - | | | | | | |
| 10 | Rez | 50 | - | | | | | | |
| | 1er | 53 | - | | | | | | |
| | 2ème | 53 | - | | | | | | |
| 11 | Rez | 51 | - | | | | | | |
| | 1er | 53 | - | | | | | | |
| | 2ème | 53 | - | | | | | | |
| 12 | Rez | 52 | - | | | | | | |
| | 1er | 54 | - | | | | | | |
| | 2ème | 53 | - | | | | | | |

| Information batiment | | | Degré de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 5 | 1 | Rez | DS IIB | 60 | - | 60 | - | | |
| | | 1er | | | | 60 | - | | |
| | | 2ème | | | | 60 | - | | |
| | 2 | Rez | | | | 60 | - | | |
| | | 1er | | | | 59 | - | | |
| | | 2ème | | | | 59 | - | | |
| | 3 | Rez | | | | 59 | - | | |
| | | 1er | | | | 59 | - | | |
| | | 2ème | | | | 58 | - | | |
| | 4 | Rez | | | | 53 | - | | |
| | | 1er | | | | 54 | - | | |
| | | 2ème | | | | 54 | - | | |
| | 5 | Rez | | | | 50 | - | | |
| | | 1er | | | | 51 | - | | |
| | | 2ème | | | | 52 | - | | |
| | 6 | Rez | | | | 48 | - | | |
| | | 1er | | | | 49 | - | | |
| | | 2ème | | | | 51 | - | | |
| | 7 | Rez | | | | 44 | - | | |
| | | 1er | | | | 50 | - | | |
| | | 2ème | | | | 51 | - | | |
| | 8 | Rez | | | | 45 | - | | |
| | | 1er | | | | 51 | - | | |
| | | 2ème | | | | 52 | - | | |
| 9 | Rez | 47 | - | | | | | | |
| | 1er | 54 | - | | | | | | |
| | 2ème | 55 | - | | | | | | |
| 10 | Rez | 57 | - | | | | | | |
| | 1er | 59 | - | | | | | | |
| | 2ème | 59 | - | | | | | | |
| 11 | Rez | 58 | - | | | | | | |
| | 1er | 59 | - | | | | | | |
| | 2ème | 60 | - | | | | | | |
| 12 | Rez | 60 | - | | | | | | |
| | 1er | 60 | - | | | | | | |
| | 2ème | 60 | - | | | | | | |

ANNEXE 5

**TABLEAU DES IMMISSIONS DU BRUIT INDUSTRIEL -
BÂTIMENTS FICTIFS, PRONA ROMANDIE, 23 JANVIER 2023**

| Information bâtiment | | | Degré de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 1 | 1 | Rez | DS II | 55 | 45 | <25 | <25 | | |
| | | 1er | | | | <25 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | <25 | <25 | | |
| | 2 | Rez | | | | <25 | <25 | | |
| | | 1er | | | | <25 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | <25 | <25 | | |
| | 3 | Rez | | | | <25 | <25 | | |
| | | 1er | | | | <25 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | <25 | <25 | | |
| | 4 | Rez | | | | <25 | <25 | | |
| | | 1er | | | | <25 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | <25 | <25 | | |
| | 5 | Rez | | | | <25 | <25 | | |
| | | 1er | | | | <25 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | <25 | <25 | | |
| | 6 | Rez | | | | <25 | <25 | | |
| | | 1er | | | | <25 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | 25 | <25 | | |
| | 7 | Rez | | | | 38 | 30 | | |
| | | 1er | | | | 40 | 32 | | |
| | | 2ème | | | | 40 | 32 | | |
| | 8 | Rez | | | | 39 | 30 | | |
| | | 1er | | | | 40 | 32 | | |
| | | 2ème | | | | 41 | 32 | | |
| 9 | Rez | 40 | 30 | | | | | | |
| | 1er | 41 | 32 | | | | | | |
| | 2ème | 41 | 33 | | | | | | |
| 10 | Rez | 40 | 25 | | | | | | |
| | 1er | 40 | 29 | | | | | | |
| | 2ème | 41 | 33 | | | | | | |
| 11 | Rez | 39 | 25 | | | | | | |
| | 1er | 40 | 29 | | | | | | |
| | 2ème | 40 | 33 | | | | | | |
| 12 | Rez | 33 | 25 | | | | | | |
| | 1er | 34 | 29 | | | | | | |
| | 2ème | 35 | 32 | | | | | | |

| Information bâtiment | | | Degré de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 2 | 1 | Rez | DS II | 55 | 45 | 29 | <25 | | |
| | | 1er | | | | 29 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | 31 | 25 | | |
| | 2 | Rez | | | | 26 | <25 | | |
| | | 1er | | | | 26 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | 28 | <25 | | |
| | 3 | Rez | | | | 25 | <25 | | |
| | | 1er | | | | 26 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | 27 | <25 | | |
| | 4 | Rez | | | | 25 | <25 | | |
| | | 1er | | | | 25 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | 27 | <25 | | |
| | 5 | Rez | | | | 26 | <25 | | |
| | | 1er | | | | 26 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | 28 | <25 | | |
| | 6 | Rez | | | | 28 | <25 | | |
| | | 1er | | | | 28 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | 30 | <25 | | |
| | 7 | Rez | | | | 45 | 31 | | |
| | | 1er | | | | 46 | 33 | | |
| | | 2ème | | | | 46 | 35 | | |
| | 8 | Rez | | | | 46 | 32 | | |
| | | 1er | | | | 47 | 33 | | |
| | | 2ème | | | | 47 | 35 | | |
| 9 | Rez | 48 | 32 | | | | | | |
| | 1er | 48 | 34 | | | | | | |
| | 2ème | 48 | 36 | | | | | | |
| 10 | Rez | 47 | 34 | | | | | | |
| | 1er | 48 | 35 | | | | | | |
| | 2ème | 48 | 36 | | | | | | |
| 11 | Rez | 46 | 35 | | | | | | |
| | 1er | 46 | 35 | | | | | | |
| | 2ème | 47 | 37 | | | | | | |
| 12 | Rez | 42 | 32 | | | | | | |
| | 1er | 45 | 34 | | | | | | |
| | 2ème | 45 | 35 | | | | | | |

| Information bâtiment | | | Degré de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 3 | 1 | Rez | DS II | 55 | 45 | 28 | <25 | | |
| | | 1er | | | | 28 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | 29 | 28 | | |
| | 2 | Rez | | | | 28 | <25 | | |
| | | 1er | | | | 28 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | 28 | 28 | | |
| | 3 | Rez | | | | 28 | <25 | | |
| | | 1er | | | | 28 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | 29 | 27 | | |
| | 4 | Rez | | | | 31 | 26 | | |
| | | 1er | | | | 32 | 27 | | |
| | | 2ème | | | | 33 | 30 | | |
| | 5 | Rez | | | | 31 | 27 | | |
| | | 1er | | | | 34 | 29 | | |
| | | 2ème | | | | 37 | 32 | | |
| | 6 | Rez | | | | 33 | 30 | | |
| | | 1er | | | | 39 | 32 | | |
| | | 2ème | | | | 39 | 35 | | |
| | 7 | Rez | | | | 43 | 39 | | |
| | | 1er | | | | 47 | 40 | | |
| | | 2ème | | | | 47 | 41 | | |
| | 8 | Rez | | | | 44 | 39 | | |
| | | 1er | | | | 48 | 40 | | |
| | | 2ème | | | | 48 | 41 | | |
| 9 | Rez | 46 | 39 | | | | | | |
| | 1er | 50 | 40 | | | | | | |
| | 2ème | 50 | 41 | | | | | | |
| 10 | Rez | 45 | 38 | | | | | | |
| | 1er | 49 | 39 | | | | | | |
| | 2ème | 50 | 41 | | | | | | |
| 11 | Rez | 43 | 37 | | | | | | |
| | 1er | 47 | 38 | | | | | | |
| | 2ème | 49 | 40 | | | | | | |
| 12 | Rez | 41 | 32 | | | | | | |
| | 1er | 45 | 35 | | | | | | |
| | 2ème | 46 | 38 | | | | | | |

| Information batiment | | | Degre de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 3' | 1 | Rez | DS II | 55 | 45 | 29 | <25 | | |
| | | 1er | | | | 30 | 25 | | |
| | | 2ème | | | | 30 | 29 | | |
| | 2 | Rez | | | | 29 | <25 | | |
| | | 1er | | | | 29 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | 30 | 29 | | |
| | 3 | Rez | | | | 29 | <25 | | |
| | | 1er | | | | 29 | <25 | | |
| | | 2ème | | | | 30 | 28 | | |
| | 4 | Rez | | | | 38 | 28 | | |
| | | 1er | | | | 43 | 28 | | |
| | | 2ème | | | | 45 | 31 | | |
| | 5 | Rez | | | | 40 | 28 | | |
| | | 1er | | | | 46 | 29 | | |
| | | 2ème | | | | 49 | 31 | | |
| | 6 | Rez | | | | 44 | 28 | | |
| | | 1er | | | | 52 | 31 | | |
| | | 2ème | | | | 51 | 33 | | |
| | 7 | Rez | | | | 51 | 40 | | |
| | | 1er | | | | 58 | 40 | 3 | |
| | | 2ème | | | | 57 | 42 | 2 | |
| | 8 | Rez | | | | 51 | 40 | | |
| | | 1er | | | | 58 | 41 | 3 | |
| | | 2ème | | | | 57 | 42 | 2 | |
| 9 | Rez | 52 | 41 | | | | | | |
| | 1er | 58 | 41 | 3 | | | | | |
| | 2ème | 57 | 42 | 2 | | | | | |
| 10 | Rez | 46 | 40 | | | | | | |
| | 1er | 53 | 40 | | | | | | |
| | 2ème | 53 | 43 | | | | | | |
| 11 | Rez | 42 | 29 | | | | | | |
| | 1er | 47 | 34 | | | | | | |
| | 2ème | 50 | 40 | | | | | | |
| 12 | Rez | 40 | 28 | | | | | | |
| | 1er | 45 | 33 | | | | | | |
| | 2ème | 46 | 40 | | | | | | |

Tableau des immissions du bruit industriel - Bâtiments fictifs

| Information bâtiment | | | Degré de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 4 | 1 | Rez | DS IIB | 60 | - | 30 | | | |
| | | 1er | | | | 30 | | | |
| | | 2ème | | | | 32 | | | |
| | 2 | Rez | | | | 30 | | | |
| | | 1er | | | | 30 | | | |
| | | 2ème | | | | 31 | | | |
| | 3 | Rez | | | | 30 | | | |
| | | 1er | | | | 30 | | | |
| | | 2ème | | | | 31 | | | |
| | 4 | Rez | | | | 39 | | | |
| | | 1er | | | | 44 | | | |
| | | 2ème | | | | 45 | | | |
| | 5 | Rez | | | | 41 | | | |
| | | 1er | | | | 47 | | | |
| | | 2ème | | | | 49 | | | |
| | 6 | Rez | | | | 44 | | | |
| | | 1er | | | | 53 | | | |
| | | 2ème | | | | 53 | | | |
| | 7 | Rez | | | | 50 | | | |
| | | 1er | | | | 58 | | | |
| | | 2ème | | | | 57 | | | |
| | 8 | Rez | | | | 50 | | | |
| | | 1er | | | | 58 | | | |
| | | 2ème | | | | 57 | | | |
| 9 | Rez | 50 | | | | | | | |
| | 1er | 58 | | | | | | | |
| | 2ème | 57 | | | | | | | |
| 10 | Rez | 45 | | | | | | | |
| | 1er | 50 | | | | | | | |
| | 2ème | 53 | | | | | | | |
| 11 | Rez | 43 | | | | | | | |
| | 1er | 47 | | | | | | | |
| | 2ème | 49 | | | | | | | |
| 12 | Rez | 42 | | | | | | | |
| | 1er | 45 | | | | | | | |
| | 2ème | 47 | | | | | | | |

Tableau des immissions du bruit industriel - Bâtiments fictifs

| Information batiment | | | Degré de sensibilité | Valeurs limite de planification | | Niveau d'évaluation calculé [dB(A)] | | Dépassement des VP [dB(A)] | |
|----------------------|-----------------|--------|----------------------|---------------------------------|------|-------------------------------------|------|----------------------------|------|
| ID | Numéro de point | Etages | | Jour | Nuit | Jour | Nuit | Jour | Nuit |
| 5 | 1 | Rez | DS IIB | 60 | - | 31 | | | |
| | | 1er | | | | 32 | | | |
| | | 2ème | | | | 34 | | | |
| | 2 | Rez | | | | 31 | | | |
| | | 1er | | | | 32 | | | |
| | | 2ème | | | | 34 | | | |
| | 3 | Rez | | | | 32 | | | |
| | | 1er | | | | 32 | | | |
| | | 2ème | | | | 35 | | | |
| | 4 | Rez | | | | 40 | | | |
| | | 1er | | | | 44 | | | |
| | | 2ème | | | | 47 | | | |
| | 5 | Rez | | | | 41 | | | |
| | | 1er | | | | 47 | | | |
| | | 2ème | | | | 50 | | | |
| | 6 | Rez | | | | 44 | | | |
| | | 1er | | | | 53 | | | |
| | | 2ème | | | | 54 | | | |
| | 7 | Rez | | | | 49 | | | |
| | | 1er | | | | 59 | | | |
| | | 2ème | | | | 58 | | | |
| | 8 | Rez | | | | 49 | | | |
| | | 1er | | | | 58 | | | |
| | | 2ème | | | | 58 | | | |
| 9 | Rez | 51 | | | | | | | |
| | 1er | 58 | | | | | | | |
| | 2ème | 58 | | | | | | | |
| 10 | Rez | 45 | | | | | | | |
| | 1er | 52 | | | | | | | |
| | 2ème | 52 | | | | | | | |
| 11 | Rez | 44 | | | | | | | |
| | 1er | 49 | | | | | | | |
| | 2ème | 49 | | | | | | | |
| 12 | Rez | 42 | | | | | | | |
| | 1er | 46 | | | | | | | |
| | 2ème | 47 | | | | | | | |

ANNEXE 6

BILAN DES CAPACITÉS D'ACCUEIL, DGTL, JUIN 2022

GUICHET SIMULATION POUR LE DIMENSIONNEMENT DE LA ZONE À BÂTIR (D'HABITATION ET MIXTE)

BILAN ACTUEL

Edition données de synthèse

Bilan du dimensionnement de la zone à bâtir

| A. Besoins | Dans le centre | | Hors du centre | |
|--|----------------|------|------------------|-------------|
| Possibilité de développement allouée par la mesure A11 [Croissance annuelle en % de la pop. de référence] | 0.00 | 0.00 | 0.75 | 0.75 |
| Année de référence | 2015 | 2015 | 2015 | 2015 |
| Horizon de planification | 2036 | 2036 | 2036 | 2036 |
| Population | | | | |
| Année de référence (31 décembre 2015) | 0 | 0 | 2'932 | 2'932 |
| Année du bilan (31 décembre 2016) | 0 | 0 | 2'906 | 2'906 |
| | + | | + | |
| Possibilité de développement allouée par la mesure A11 entre l'année de référence et l'horizon [habitants] | 0 | 0 | 462 | 462 |
| Logements d'utilité publique (24 pour les communes avec centre et 12 pour les autres) [habitants] | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | = | | = | |
| Population maximale à l'horizon de planification selon la mesure A11 | 0 | 0 | 3'394 | 3'394 |
| Besoins au moment du bilan [habitants] | 0 | 0 | 462 | 462 |
| B. Capacités d'accueil au moment du bilan | | | | |
| | Dans le centre | | Hors du centre | |
| Capacité des réserves représentées en vert sur la carte [habitants] | 0 | 0 | 281 | 281 |
| | | + | | + |
| Potentiel de densification des autres parcelles [habitants] | 0 | 0 | 230 | 230 |
| Pourcentage du potentiel de densification à utiliser [%] | 33 | 33 | 33 | 33 |
| Part du potentiel de densification comptabilisé à l'horizon de planification [habitants] | 0 | 0 | 76 | 76 |
| Capacité de développement hors de la zone à bâtir [habitants] | | | 0 | 0 |
| | | = | | = |
| Capacités d'accueil au moment du bilan [habitants] | 0 | 0 | 357 | 357 |
| C. Bilan | | | | |
| | Dans le centre | | Hors du centre | |
| Etat de la capacité d'accueil par rapport aux besoins (sur-capacité si positif) [habitants] | 0 | 0 | -105 | -105 |
| Selon la formule: (Capacité d'accueil au moment du bilan) - (Besoins au moment du bilan). | | | | |
| Dernière modification: | | | Réinitialisation | Enregistrer |
| | | | Annuler | |

BILAN TENANT COMPTE DU PÉRIMÈTRE DE LOCALITÉ À DENSIFIER

Edition données de synthèse

Bilan du dimensionnement de la zone à bâtir

| | Dans le centre | | Hors du centre | |
|--|----------------|------|----------------|-------|
| Possibilité de développement allouée par la mesure A11 [Croissance annuelle en % de la pop. de référence] | 1.50 | 1.50 | 0.75 | 0.75 |
| Année de référence | 2015 | 2015 | 2015 | 2015 |
| Horizon de planification | 2036 | 2036 | 2036 | 2036 |
| Population | | | | |
| Année de référence (31 décembre 2015) | 593 | 593 | 2'339 | 2'339 |
| Année du bilan (31 décembre 2016) | 588 | 588 | 2'318 | 2'318 |
| Possibilité de développement allouée par la mesure A11 entre l'année de référence et l'horizon [habitants] | 187 | 187 | 368 | 368 |
| Logements d'utilité publique (24 pour les communes avec centre et 12 pour les autres) [habitants] | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Population maximale à l'horizon de planification selon la mesure A11 | 780 | 780 | 2'707 | 2'707 |
| Besoins au moment du bilan [habitants] | 187 | 187 | 368 | 368 |

B. Capacités d'accueil au moment du bilan

| | Dans le centre | | Hors du centre | |
|--|----------------|----|----------------|-----|
| Capacité des réserves représentées en vert sur la carte [habitants] | 0 | 0 | 281 | 281 |
| Potentiel de densification des autres parcelles [habitants] | 15 | 15 | 215 | 215 |
| Pourcentage du potentiel de densification à utiliser [%] | 33 | 33 | 33 | 33 |
| Part du potentiel de densification comptabilisé à l'horizon de planification [habitants] | 5 | 5 | 71 | 71 |
| Capacité de développement hors de la zone à bâtir [habitants] | | | 0 | 0 |
| Capacités d'accueil au moment du bilan [habitants] | 5 | 5 | 352 | 352 |

C. Bilan

| | Dans le centre | | Hors du centre | |
|--|----------------|------|----------------|-----|
| Etat de la capacité d'accueil par rapport aux besoins (sur-capacité si positif) [habitants] | -182 | -182 | -16 | -16 |

Selon la formule: (Capacité d'accueil au moment du bilan) - (Besoins au moment du bilan).

Dernière modification: Réinitialisation Enregistrer Annuler

ANNEXE 7

**RAPPORT D'EXAMEN PRÉALABLE, 7 JUILLET
2022 ET DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX
MODIFICATIONS APPORTÉES AU PROJET APRES
L'EXAMEN PRÉALABLE, 28 AVRIL 2023**



**Direction générale du territoire et
du logement**

Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne
www.vd.ch/dgtl

Direction générale du territoire et du logement
Direction des projets territoriaux (DIP)
Sites et projets stratégiques
Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne

Personne de contact : Mélanie Artique
T 021 316 74 06
E melanie.artique@vd.ch
N/réf. 142705

Lausanne, le 7 juillet 2022

**Communes d'Allaman, d'Aubonne, d'Etoy et de Saint-Prex
Plan d'affectation cantonal n°299 bis – Littoral Parc
Examen préalable**

Mesdames, Messieurs,

Veuillez trouver ci-dessous l'examen préalable du plan d'affectation cantonal n°299 bis – Littoral Parc.

HISTORIQUE DU DOSSIER

| Étape | Date | Documents |
|---|------------|------------------------------------|
| Réception du dossier pour examen préalable | 21.01.2021 | |
| Suspension de l'examen | 14.06.2021 | |
| Envoi des pièces complémentaires | 16.12.2021 | Etude bruit sur le secteur Plantay |
| Modification du dossier suite à des coordinations | 20.06.2022 | Rapport 47 OAT, règlement et plan |
| Examen préalable | Ce jour | Préavis des services cantonaux |

COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS POUR EXAMEN PREALABLE

| Documents | Date |
|--|--|
| Plan au 1 :2'000 | 18.06.2022 |
| Règlement et annexe « plans de référence de l'arborisation structurante » | 18.06.2022 |
| Rapport d'aménagement selon l'article 47 OAT | 18.06.2022 |
| Annexe 1 : Notice technique, Révision du PAC 299 « Littoral Parc » Aspects « déplacements-mobilité » – Transitec | Décembre 2021 |
| Annexe 2 : Rapport technique du Plan des mesures OPair, chapitre « Pôle fonctionnel » – Littoral Parc, DGE, 2018 | Adopté par le Conseil d'Etat le 06.02.2019 |
| Annexe 3 : Fiche PF-1 – Littoral Parc, Plan des mesures OPair, DGE | 2018 |
| Annexes 4 et 5 : Simulations des immissions du bruit routier et industriel, Prona | Novembre 2021 |

AVIS

Le tableau ci-dessous représente une vision synthétique de la prise en compte des principales thématiques de la planification. Les services responsables de ces thématiques sont également relevés dans le tableau.

Pour chaque thématique et sur la base des préavis détaillés des services cantonaux consultés et de notre appréciation, le dossier a été classé selon trois catégories.

La définition de chaque catégorie est la suivante :

- **Conforme** : le traitement de la thématique répond au cadre légal.
- **Non conforme** : le traitement de la thématique ne répond pas au cadre légal :
 - **A transcrire** : Les modifications nécessaires sont clairement identifiées par les demandes des services cantonaux.
 - **A analyser** : Les modifications nécessaires impliquent une analyse / étude complémentaire dont les résultats ne sont pas encore clairement connus.

Le présent examen préalable est unique. Les préavis des services contiennent tous les éléments permettant au porteur de projet de modifier son projet afin de le rendre conforme à la loi et au plan directeur cantonal.

| Thématiques | | Conforme | Non conforme A transcrire | Non conforme A analyser |
|---|------------------------------|---------------|------------------------------|----------------------------|
| Principes d'aménagement | Planification directrice | DGTL-DAM | | |
| Principes d'aménagement | Stabilité des plans | DGTL-DAM | | |
| Principes d'aménagement | Dimensionnement | DGTL-DAM | | |
| Principes d'aménagement | Disponibilité foncière | | DGTL-DAM | |
| Principes d'aménagement | Plus-value | | DGTL-DAM | |
| Principes d'aménagement | Information et participation | DGTL-DAM | | |
| Affectation | Zone d'activités | DGTL-DIP | | |
| Affectation | Logement d'utilité public | DGTL-DIL | | |
| Mobilité | Liaisons publiques | | DGMR-MT | |
| | Route | DGMR-FS | | |
| Patrimoine culturel | Monuments et sites bâtis | DGIP-MS | | |
| Patrimoine naturel | Biodiversité et paysage | DGE-BIODIV | | |
| Protection de l'homme et de l'environnement | Mesures énergétiques | DGE-DIREN | | |
| | Bruit | DGE-ARC | | |
| | Assainissement | DGE-ASS/AI | | |
| | Eaux | DGE-EAU/EH/HG | | |
| | Dangers naturels | | DGE-FORET | |

Au vu des thématiques jugées non-conformes, nous ne sommes pas en mesure de préavisier favorablement, en l'état, la poursuite de la procédure prévue à l'art. 13 LATC du Plan d'affectation cantonal n°299 bis – Littoral Parc. En effet, les thématiques suivantes ne répondent pas au cadre légal : disponibilité foncière, taxe sur la plus-value, transcription des liaisons publiques, transcription des noms des communes et dangers naturels. Ces points peuvent être corrigés en suivant les demandes des services figurant dans les préavis ci-dessous. Une fois que le dossier aura été corrigé sur ces points conformément aux demandes des services, il pourra poursuivre la procédure prévue à l'art. 13 LATC.

Les demandes de forme énoncées dans les préavis des services, lesquelles ne sont pas mentionnées dans le tableau ci-dessus, doivent également être prises en compte.

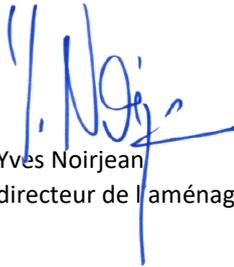
Par ailleurs, nous rappelons que, en application de l'article 25a de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700), le projet doit être coordonné aux procédures suivantes :

- Constatation de lisière forestière.
- Convention avec le propriétaire des parcelles n°s 659 et 662 ;
- Projet routier.

Pour plus de précisions, nous vous prions de vous référer aux deux fiches techniques relatives à la procédure de légalisation des plans.

Tout droit du département pour l'approbation demeure expressément réservé.

Nous vous prions de recevoir, Mesdames, Messieurs, nos meilleures salutations.



Yves Noirjean
directeur de l'aménagement



Mélanie Artique
urbaniste

Copie
DGTL/DIP
Services cantonaux consultés

Personne de contact : Mélanie Artique
T 021 316 74 06
E melanie.artique@vd.ch
N/réf. 142705

Lausanne, le 7 juillet 2022

Communes d'Allaman, d'Aubonne, d'Etoy et de Saint-Prex
Plan d'affectation cantonal n°299 bis – Littoral Parc
Examen préalable

PRÉAVIS DES SERVICES CANTONAUX

Les points précédés d'une puce de type "●" sont des demandes qui doivent être prises en compte.

DIRECTION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE ET DU LOGEMENT (DGTL)

Direction de l'aménagement (DGTL-DAM)

1 BASES LÉGALES

- Loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700) ;
- ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1) ;
- loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC ; BLV 700.11) ;
- règlement sur l'aménagement du territoire du 22 août 2018 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLAT ; BLV 700.11.2) ;
- plan directeur cantonal.

1.1 PLUS-VALUE

Selon l'article 64 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC ; 700.11), l'augmentation sensible de la valeur d'un bien-fonds résultant d'une modification de la zone d'affectation est considérée comme un avantage majeur qui doit faire l'objet de la perception d'une taxe sur la plus-value. Ainsi, en application de l'article 33 du règlement sur l'aménagement du territoire (RLAT ; BLV 700.11.2), nous demandons :

- de compléter le rapport 47 OAT par une liste identifiant les parcelles qui sont susceptibles d'être concernées par une augmentation de leurs droits à bâtir.
- Adapter le chapitre dans le rapport 47 OAT afin de spécifier qu'il ne s'agit pas d'une tâche de la Commune d'identifier les parcelles concernées par la plus-value car il s'agit d'un plan d'affectation cantonal et c'est au porteur de projet cantonal d'identifier ces parcelles.

Après l'entrée en vigueur du plan d'affectation, le département rendra une décision formelle de taxation qui sera notifiée au propriétaire. C'est au moment de l'entrée en force du permis de construire ou de la vente du bien-fonds que la taxe sera exigible (article 69 LATC). Une décision de perception sera alors rendue par le département et notifiée au débiteur.

2 REMARQUES DE FORME ET DE DÉTAIL

- Modifier le nom du département sur l'ensemble des documents comme suit : « Département des institutions, du territoire et du sport ».

2.1 RAPPORT D'AMÉNAGEMENT

- Ch. « Justification du projet – Aptitude à la construction selon art. 89 LATC », p.17 : ajouter un complément au titre ou un sous-titre « dangers naturels ».
- Ch. « Adaptation règlementaires », art. 8 et chapitre II bis, p. 11 : dans la version finale, vérifier le renvoi à la page 17 car il semble que le chapitre *Conformité selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)* débute à la page 18.
- Ch. « Adaptation règlementaires », p. 13 : reformuler. Sur la base [...] des gabarits projetés, l'indice de masse proposé pour la zone d'activité économiques 15 LAT- A est de 6.5, permettant d'avoir des volumes adaptés. Concernant l'IUS [...] conformément aux indices minimaux concernant l'habitation défini par la mesure A11 du PDCn.
- Ch. « Adaptation règlementaires », p. 12 : Modifier ce chapitre afin de présenter la mesure qui sera prise en cas de non-respect de l'article du règlement garantissant la disponibilité des terrains.
- Ch. « Conformité du projet – Information et participation de la population », p. 26 : supprimer les guillemets et mettre un point à la fin du dernier paragraphe.
- Ch. « Conformité du projet – Compensation de la plus-value », p. 26 : modifier le titre par « Taxe sur la plus-value ». Il ne s'agit pas d'une compensation de la plus-value mais d'une taxe sur la plus-value induite par un mécanisme de compensation des avantages découlant d'une mesure d'aménagement.
- Ch. « Conformité du projet – Cohérence avec le plan directeur cantonal- D13- Installations à forte fréquentation », p. 30 : ajouter un « l » à *es changements*

2.2 PLAN

Cartouche (Selon plan transmis le 5 janvier 2021)

- Remplacer dans le cartouche « Département de l'Economie » par « Département des institutions, du territoire et du sport ».

Plan

- Le fond cadastral du plan doit être authentifié. Mettre à jour le cartouche d'authentification du géomètre. En effet, M. Luc-Etienne Rossier, géomètre, est à la retraite.

2.3 RÈGLEMENT

- Remplacer dans le cartouche « Département de l'Économie » par « Département des institutions, du territoire et du sport ».
- Art. 37, p. 11 : Spécifier également que le stationnement n'est autorisé que dans la zone à bâtir constructible excluant notamment les zones de verdure.

3 NORMAT

Les dossiers de planification doivent être accompagnés de fichiers informatiques respectant la directive **NORMAT**. Ces fichiers doivent être livrés à la DGTL avant l'approbation. La DGTL recommande toutefois de les livrer avant la mise à l'enquête publique, afin de ne pas retarder l'approbation du dossier le moment venu.

4 RÉPONDANT DAM

Mélanie Artique

Direction des projets territoriaux (DGTL-DIP)

Sites et projets stratégiques – Améliorations foncières

1. BASES LÉGALES

- Art. 50 LATC,
- 4 LAF.

2. GÉNÉRALITÉS

Le dossier a été examiné en regard du principe de coordination entre les aspects foncières et l'aménagement du territoire.

3. PRÉAVIS

Liaison de mobilité douce 1

Le plan prévoit une liaison de mobilité douce sur la parcelle n°662 entre le DP 51 et la parcelle n°663, parcelle hors périmètre du projet de modification. L'article 35 du projet de règlement précise dans son libellé que les liaisons de mobilité douce sont des parcours publics.

Sur le terrain, on peut constater l'existence d'un chemin (à bien plaisir) aménagé sur la parcelle n°662 permettant d'accéder depuis le DP 51 à la parcelle n°663. Ce chemin ne fait pas l'objet d'une

servitude de passage. À relever que la parcelle n°662 bénéficie d'une servitude de passage privé sur la parcelle °663 (ID 010-2007/002133).

- La DGTL-DIP/Améliorations foncières demande ce qui suit :

Dès lors que cette liaison est ouverte au public, un projet routier (assiette de la servitude) devra être mis à l'enquête publique conformément à la loi sur les routes et simultanément à l'enquête du plan d'affectation. Par ailleurs, la Commune signera avant l'enquête publique une convention avec le propriétaire de la parcelle n°662 pour les conditions de financement, réalisation, entretien et inscription de cette future servitude de passage public.

Liaison de mobilité douce 2

Le plan prévoit une liaison de mobilité douce sur la limite parcellaire des parcelles n^{os} 659, 660 et 661. L'article 35 du projet de règlement précise dans son libellé que les liaisons de mobilité douce sont des parcours publics.

- La DGTL-DIP/Améliorations foncières demande ce qui suit :

Dès lors que cette liaison est ouverte au public (art. 35 du règlement), un projet routier (assiette de la servitude) devra être mis à l'enquête publique conformément à la loi sur les routes et simultanément à l'enquête du plan d'affectation. L'assiette de la servitude sera intégralement située sur la parcelle n° 659 qui bénéficie des nouveaux droits à bâtir contrairement à la parcelle n° 660 affectée en zone de verdure. La Commune signera avant l'enquête publique une convention avec le propriétaire de la parcelle n° 659 pour les conditions de financement, réalisation, entretien et inscription de cette future servitude de passage public.

3.2 RÈGLEMENT

Pas de remarque.

3.3 RAPPORT 47 OAT

Pas de remarque.

4. COORDONNÉES DU RÉPONDANT

Denis Leroy.

**Division sites et projets stratégiques (DGTL-SPS) et Unité économie régionale du service de la
promotion de l'économie et de l'innovation (SPEI-UER)**

Le SPEI se coordonne avec le SPS-DGTL dans le cadre du préavis SGZA.

Référence : Sophie Logean

Direction du logement (DGTL-DIL)

Préambule

La Direction du logement (ci-après : DIL) de la Direction générale du territoire et du logement (DGTL) du Département des institutions et du territoire (DIT) est consultée dans le cadre de la circulation pour examen préalable du plan d'affectation « Littoral parc » (ci-après : PAC).

Analyse

Le pôle de développement économique Littoral Parc est délimité sur les communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et St-Prex. Un plan d'affectation cantonal N°299 (PAC) a été approuvé en 1996. Dès 2008, ce plan a subi une révision afin de mieux répondre aux objectifs de mixité et de gestion du trafic ainsi que pour renforcer l'identité paysagère du site. Ce plan, nommé PAC N°299 bis, a été approuvé préalablement par le Département le 10 novembre 2011 et est aujourd'hui en vigueur, à l'exception des dispositions annulées par la CDAP suite aux recours.

La présente modification du PAC N°299 bis a pour objectif de répondre aux décisions de la CDAP.

L'art. 16 du règlement prévoit d'affecter au minimum 35 % des surfaces de plancher dédiées au logement à des logements d'utilité publique (ci-après : LUP). Ce quota minimal de LUP doit être garanti pour chaque parcelle et à chaque étape de réalisation.

Conclusions

La DIL salue la volonté de la commune de prévoir des quotas de LUP dans le plan d'affectation.

Les LUP offrent des logements accessibles à la majeure partie de la population et sont durablement soustraits à la spéculation. Ceux-ci regroupent au choix les logements à loyers abordables (LLA), les logements subventionnés à loyers modérés (LLM), les logements protégés pour personnes âgées (LP) et les logements étudiants (LE).

Si nécessaire, la DIL peut analyser les projets de LUP lors de la demande des permis de construire mais également en phase préalable.

La DIL reconnaît les LUP au sens de la loi sur la préservation et la promotion du parc locatif (LPPPL) lors de la demande de permis de construire. Pour diverses catégories de LUP la DIL pourra également être consultée en amont pour étudier des mesures de facilitation de financement de LUP par des prêts sans intérêts, des cautionnements ou des aides à fonds perdus.

Pour l'Office fédéral du logement (OFL), les logements d'utilité publique sont ceux dont les propriétaires sont des maîtres d'ouvrages d'utilité publique dont les statuts sont approuvés par l'OFL. Afin d'éviter toute confusion sur la qualification légale de logement d'utilité publique (LUP), il convient, dans les dispositions des règlements d'application de préciser : Logements d'utilité publique au sens de la loi cantonale sur la préservation et la promotion du parc locatif (LPPPL ; BLV 840.15). Ceci permet à tous propriétaires actuels et futurs de posséder et d'exploiter les LUP planifiés.

Référence : Karine Graz.

DIRECTION GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT (DGE)

Direction de l'énergie (DGE-DIREN)

N'a pas de remarque à formuler.

Référence : Celine Pahud.

Direction de l'environnement industriel, urbain et rural (DGE-DIREV)

Division air, climat et risques technologiques (DGE-ARC)

Lutte contre le bruit

1. BASES LÉGALES

- RS 814.01 Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) du 07.10.83
- RS 814.41 Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) du 15.12.86.

2. GÉNÉRALITÉS

3. PRÉAVIS

DEGRÉ DE SENSIBILITÉ AU BRUIT (DS) :

La Direction générale de l'environnement accepte l'attribution des degrés de sensibilité suivants :

- DSII à la zone d'habitation de moyenne densité 15 LAT du secteur Plantay et à la zone d'activités économique 15 LAT - B du secteur Plantay (art. 16. Septies) ;
- DSIII aux autres zones du secteur Plantay (art. 16. Septies) ;
- DSIV à la zone industrielle (art. 15) ;
- DSIII aux autres zones du PAC hors secteur Plantay (art. 15).

UTILISATION ACCRUE DES VOIES DE COMMUNICATION :

Le rapport d'aménagement selon art 47 OAT montre que les exigences de l'article N°9 de l'OPB liées au trafic supplémentaire induit par la modification du PAC sont respectées : aucun dépassement des valeurs limites d'immission n'est constaté pour les bâtiments sensibles à proximité du projet.

EXPOSITION AU BRUIT :

Art 29 OPB

Pour une zone nouvellement affectée à la construction de locaux à usage sensible au bruit, les valeurs de planification sont à prendre en compte.

L'al. 2 de l'art. 16 septies du règlement de PAC impose le respect des valeurs de planification. Au stade du permis de construire, seules les valeurs limites d'immissions sont applicables (art. 31 OPB). En effet, les valeurs de planification, 5 dB plus sévères, ne s'appliquent qu'à la planification de nouveau territoire, en vue d'anticiper les évolutions de charges sonores liés aux développements.

EXPOSITION AU BRUIT ROUTIER :

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

Le rapport d'aménagement selon art 47 OAT montre qu'en tenant compte de l'ensemble des routes autour du projet, il existe des risques de dépassements des valeurs de planification pour des façades nord de bâtiments dans la zone d'habitation de moyenne densité 15 LAT du secteur Plantay. Des mesures de construction ou d'aménagement sont proposées, avec des formes de bâtiments aux façades parallèles ou perpendiculaires aux routes bruyantes, et en limitant notamment les ouvrants donnant dans des lieux sensibles sur ces façades nord.

Ces dispositions sont reprises et listées à l'art 16 septies al. 3 et 4 du règlement de PAC. Des dispositions sont également prises pour limiter les risques de dépassement au niveau des ouvrants sur les façades latérales et les façades Sud (valeurs de planification atteintes sans être dépassées).

EXPOSITION AU BRUIT ARTISANAL ET INDUSTRIEL – BRUIT DE PARKING :

L'annexe N°6 de l'OPB fixe les valeurs limites d'exposition au bruit de l'industrie et des arts et métiers.

Le rapport d'aménagement selon art 47 OAT montre qu'en tenant compte des différentes sources de bruit artisanales des bâtiments Migros et Livique (parking, ventilations/refroidissement en toiture et quai de déchargement), il existe des risques de dépassements des valeurs de planification pour des façades nord d'un bâtiment à l'extrémité Est de la zone d'habitation de moyenne densité 15 LAT du secteur Plantay ; secteur également exposé bruit routier sur la façade nord. Des mesures de construction ou d'aménagement sont proposées, notamment en limitant les ouvrants dans les donnant dans des lieux sensibles sur ces façades. Ces dispositions sont identiques à la problématique du bruit routier.

Ces dispositions sont intégrées dans l'art. 16 septies al. 3 du règlement de PAC.

4. COORDONNÉES DU RÉPONDANT DE LA DGE/DIREV-ARC

M. Bertrand Belly, bertrand.belly@vd.ch, 021/316.43.66

Division protection et qualité des eaux (DGE-PRE)

Assainissement urbain et rural (DGE-ASS/AUR)

1. BASES LÉGALES

- - Art 7, 10 et 11 LEaux (Loi fédérale sur la protection des eaux)
- - Art. 5 et 46 OEaux (Ordonnance sur la protection des eaux)
- - Art. 20 LPEP (Loi sur la protection des eaux contre la pollution)
- - Art. 19 et 22 LAT (Loi fédérale sur l'aménagement du territoire)
- - Art. 53 et 54 LATC (Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions)

2. GÉNÉRALITÉS

Toutes les eaux usées produites à l'intérieur du PA devront être raccordées à la station d'épuration centrale. Les eaux claires ne doivent pas parvenir au réseau d'eaux usées à l'aval.

Les eaux claires ne doivent parvenir en aucun cas à la station d'épuration centrale. Si les conditions locales le permettent, celles-ci doivent être infiltrées dans le sous-sol, au moyen d'ouvrages ad hoc. Dans le cas où elles seraient raccordées au collecteur d'eaux claires existant, la capacité d'écoulement de ce dernier devra être vérifiée.

Les eaux de ruissellement doivent être évacuées et/ou traitées conformément à la directive « Gestion des eaux urbaines par temps de pluie » de la VSA.

Le Plan Général d'Evacuation des Eaux (PGEE) de la Commune d'Etoy a été approuvé le 13 janvier 2006.

3. PRÉAVIS

Les exigences minimales requises pour l'élaboration des dossiers de planification issues de la fiche d'application « Comment définir l'évacuation des eaux dans un projet de planification ? » n'apparaissent pas dans le dossier.

3.1. RAPPORT 47 OAT

L'état qualitatif et quantitatif (capacités) des réseaux et ouvrages d'évacuation et de traitement des eaux situés à l'aval du PAC devront être vérifiés. Le cas échéant, les mesures nécessaires devront

être réalisées avant toute délivrance de permis de construire. En effet, la zone ne peut être considérée comme équipée que si les ouvrages à l'aval du projet sont en bon état et présentent une capacité suffisante pour une évacuation des eaux adéquate.

3.2 GESTION DES EAUX DE CHAUSSÉES

Selon la notice technique relative aux aspects « déplacements – mobilité » (Transitec, Janvier 2021), le trafic généré par le PAC sur les axes routiers alentours est important et ce notamment sur la RC1 dont la charge de trafic 2015 (TJM) est estimée à 18'800 véhicules/jour, correspondant à la classe de pollution élevée des eaux de ruissellement (selon les dispositions de la directive VSA « Gestion des eaux urbaines par temps de pluie »).

Etant donné que la modification du PAC n° 299 bis concerne uniquement les aspects relatifs aux décisions de la CDAP, nous renonçons à demander un complément au présent dossier concernant l'évacuation et le traitement des eaux de chaussées. Cependant, la problématique devra être traitée de manière coordonnée, notamment lors de toute future demande d'autorisation liée à des travaux sur la Route Suisse.

3.3 PGEE

Les futures mises à jour du PGEE devront intégrer les nouvelles données induites par ce PAC, notamment les caractéristiques des sous bassins versants EU et EC des secteurs en question, avec l'adaptation du nombre d'équivalents-habitants et du coefficient de ruissellement.

4. COORDONNÉES DU RÉPONDANT

Nicolas Füllemann

Division surveillance, inspection et assainissement (DGE-ASS)

Assainissement industriel (DGE-ASS/AI)

SITES POLLUÉS

Aucune aire d'exploitation artisanale ou industrielle potentiellement contaminée (nécessitant éventuellement une surveillance ou un assainissement) n'est recensée dans le périmètre du projet.

L'ensemble des sites inscrits au cadastre vaudois des sites pollués peut être consulté sur le site cartographique de l'État de Vaud (<http://www.geoplanet.vd.ch/eaux/index.html>; choisir la carte «sites pollués» dans l'onglet «thèmes»).

Référence : Sarah Cousteau.

Direction des ressources et du patrimoine naturels (DGE-DIRNA)

Division géologie, sols et déchets (DGE-GEODE)

Protection des sols (DGE-GEODE/SOLS)

Bases légales

- Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) RS 814.01
- Ordonnance du 1er juillet 1998 sur les atteintes portées aux sols (OSol) RS 814.12
- Ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED) RS 814.600
- Règlement d'application de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement
- (RVLPE) du 8 novembre 1989 RS 814.01.1
- Directive cantonale, Etudes pédologiques relatives à la protection des sols sur les chantiers, Direction générale de l'environnement, division Géologie, Sols et Déchets, 2014 (DMP 864)

Préavis

Les sols sont potentiellement pollués et impliquent des emprises et volumes très importants à gérer lors des travaux de construction. Il est surprenant que le dossier n'ait pas traité ce point potentiellement contraignant, et qui doit impérativement être anticipé.

- le rapport selon l'art. 47 doit traiter les impacts sur la protection des sols (cf. DMP864, 2014)
- un article règlementaire doit être ajouté pour résumer les contraintes de protection/valorisation des sols, ainsi que les charges applicables lors des demandes de permis de construire.

Référence : F. Füllemann.

La DGTL-DAM constate que les demandes formulées dans le préavis de la DGE-GEODE/SOLS concernent le permis de construire. Celles-ci doivent donc être considérées comme des remarques et non des demandes. LA DGTL-DAM laisse le soin au porteur de projet de décider s'il souhaite intégrer ces remarques au présent projet.

Division ressources en eau et économie hydraulique (DGE-EAU)

Economie hydraulique (DGE-EAU/EH)

N'a pas de remarque à formuler.

Référence : Yves Chatelain.

Eaux souterraines - Hydrogéologie (DGE-EAU/HG)

1. BASES LÉGALES

- Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux)
- Ordonnance fédérale sur la protection des eaux (OEaux)

2. GÉNÉRALITÉS

La modification du PAC N°299 bis - Littoral Parc sur la commune d'Etoy se situe en secteur Au de protection des eaux. Dans un tel secteur, il est interdit de mettre en place des installations qui sont situées au-dessous du niveau moyen de la nappe souterraine (OEaux, al. 2 du point 211 de l'Annexe 4).

3. PRÉAVIS

La profondeur des constructions souterraines doit être limitée en fonction du niveau piézométrique moyen de la nappe. Selon l'importance des constructions souterraines projetées (profondeur en particulier), une étude hydrogéologique de faisabilité sera exigée lors de la demande de permis de construire. Nous conseillons vivement d'implanter dès que possible des piézomètres au droit des constructions souterraines projetées afin de déterminer le niveau de la nappe. Le cas échéant, la demande de permis de construire sera suspendue dans l'attente de cette détermination.

3.1. Rapport d'aménagement

Le rapport a été complété en mentionnant les contraintes légales relatives au secteur Au de protection des eaux selon le préavis émis lors de l'examen préalable du PAC en 2017.

3.2. PLAN

Pas de remarque.

3.3. RÈGLEMENT D'APPLICATION

L'article 27 « Constructions souterraines » a bien été complété (alinéa 3) en précisant que les constructions souterraines seront limitées en fonction des conditions hydrogéologiques locales. Elles doivent légalement se situer au-dessus du niveau piézométrique moyen de la nappe.

4. COORDONNÉES DU RÉPONDANT

Thierry Lavanchy.

Division biodiversité et paysage (DGE-BIODIV)

1. BASES LEGALES ET REFERENCES

- Art. 18 LPN,
- 15 OPN,
- 4 et 4a LPNMS

2. SITUATION

Le projet concerne la modification du PAC N°299 bis – Littoral Parc. Il fait suite à l'arrêt de la cour de droit administratif et public du tribunal cantonal du 7 octobre 2014. Suite à cet arrêt, plusieurs modifications du PAC ont été nécessaires, notamment l'annulation de zones de verdure. La DGE-BIODIV prend acte de la décision de la CDAP.

La nouvelle version du PAC prévoit néanmoins :

- Une aire de transition sur les parcelles n° 655 et 659
- Une zone de verdure sur la parcelle n° 660
- Une arborisation obligatoire au nord des parcelles n° 655, 659, 660.

3. PREAVIS

3.1 PLAN

La DGE-BIODIV regrette que la frange nord de la parcelle 662 n'ait pas été affectée en « aire de transition ». Ceci permettrait de garantir le maintien de la haie située sur la limite de parcelle.

Recommandation :

- Affecter en « aire de transition » la haie au nord de la parcelle n° 662.

3.2 CONCLUSION

La DGE-BIODIV préavise favorablement le dossier. Elle apprécierait que sa recommandation soit prise en compte.

4. RÉPONDANTE :

Bernadette Droz.

Division inspection cantonale des forêts (DGE-FORET)

Bases légales :

- art. 24, 25, 26 et 27 LVLFo,
- art. 36 RVLFo,
- art. 12 OFo,
- art. 10, 13 et 17 LFo

Sur la base du préavis de l'inspection des forêts d'arrondissement, la DGE-FORET se détermine comme suit :

I. PLAN

Lisières forestières

La forêt figure correctement sur le Plan d'affectation cantonal PAC 299 bis "Littoral Parc" dans les zones à bâtir et dans la bande de 10 m qui les confine. Concernant la parcelle n°1544 de la Commune d'Etoy, une délimitation de la lisière forestière a été réalisée le 6 novembre 2007 par l'inspection des forêts du 15^{ème} arrondissement et confirmée par la CDAP le 7 octobre 2014.

Périmètres d'implantation

Les périmètres d'implantation des constructions sont situés à plus de 10 mètres des lisières forestières. Ils n'appellent pas de remarque particulière.

Affectations

Les zones d'affectation projetées ne présentent pas d'inconvénients majeurs pour la forêt (pression, exploitation forestière, vidange des bois, accès du public, etc.). Les objectifs de planification sont compatibles avec une saine gestion du milieu forestier et la conservation de l'aire forestière.

II. CONSTATATION DE NATURE FORESTIÈRE

Le présent plan d'affectation constitue le document formel de constatation de nature forestière et de limite des forêts aux termes de la législation forestière fédérale et cantonale dans les zones à bâtir et dans la bande des 10 mètres confinant celles-ci.

III. RÈGLEMENT

Les dispositions réglementaires relatives à l'aire forestière figurant dans le règlement du PAC 299bis, version 2017 sont suffisantes. Elles n'appellent aucun commentaire et peuvent être acceptées comme telles.

IV. RAPPORT D'AMÉNAGEMENT SELON ART. 47 OAT

S'agissant notamment de répondre à la demande de l'arrêt de la CDAP du 7 octobre 2014 concernant la contestation de la lisière sur la parcelle n°1544 d'Etoy, considérant que la délimitation de la forêt du 3 avril 2017 sur cette parcelle rectifie l'aire forestière par rapport à celle figurant dans la version 2011 du PAC N°299 bis, le rapport d'aménagement traite la problématique forestière à satisfaction et n'appelle pas de remarque particulière. Cependant, aucun chapitre ne traite des dangers naturels, malgré leur présence à proximité immédiate du périmètre du PAC 299bis.

- La DGE-FORET, demande que ce thème soit traité au minimum dans le rapport 47 OAT.

V. ENQUÊTE PUBLIQUE

La délimitation des forêts du 3 avril 2017 sur la parcelle n°1544 dans les zones à bâtir devra être mise à l'enquête en même temps que le plan d'affectation et l'avis d'enquête mentionner expressément que l'enquête publique porte également sur la délimitation de l'aire forestière.

A l'échéance du délai d'enquête, il y aura lieu d'inviter la commune à transmettre à la DGE - Inspection des forêts du 15^{ème} arrondissement les éventuelles oppositions relatives à la délimitation de l'aire forestière, pour traitement.

VI. DANGERS NATURELS

Comme cela a été précisé au point IV. Rapport d'aménagement selon Art. 47 OAT, aucun chapitre ne traite des dangers naturels. La DGE-FORET a identifié les dangers naturels suivants à proximité :

Description

Sur la base des connaissances actuelles, le danger naturel suivant couvert par la DGE-FORET est présent sur le territoire communal :

- Glissements spontanés – degré de danger faible (jaune)
- Chutes de pierres et blocs – degré de danger moyen de faible intensité (bleu clair)

Par conséquent, le territoire communal est en partie situé en zone de danger naturel (berges boisées de l'Aubonne) et requiert un préavis de la DGE-FORET pour les dangers naturels au sens de l'art. 36 RLVLFo.

Préavis

Suite aux modifications datées du 20 juin 2022, le chapitre concernant les dangers naturels doit encore faire l'objet d'une adaptation. En effet, il est nécessaire de préciser sur quelle base d'analyse le constat a été réalisé. La DGE-FORET formule la demande suivante :

- Joindre la prise de position du spécialiste au rapport 47 OAT si celle-ci existe ou demander un avis technique, même simple, d'un spécialiste et joindre celui-ci au rapport 47 OAT.
- Identifier le chapitre avec un titre se référant aux dangers naturels

VII. CONCLUSION

Sous réserve de la prise en considération des demandes formulées ci-dessus, la DGE - FORET délivre un préavis favorable à l'approbation du plan d'affectation cantonal par le Département compétent.

Référence : MSA/CAR/ncz.

DIRECTION GÉNÉRALE DES IMMEUBLES ET DU PATRIMOINE (DGIP)

Division monuments et sites (DGIP-MS)

N'a pas de remarque à formuler.

Référence : Francine Bujard.

ETABLISSEMENT CANTONAL D'ASSURANCE CONTRE L'INCENDIE ET LES ELEMENTS NATURELS (ECA)

N'a pas de remarque à formuler.

Référence : 2009/D/0405.02/EN/SDP/gse

DIRECTION GENERALE DE LA MOBILITE ET DES ROUTES (DGMR)

Division administration mobilité (DIRH/DGMR/ADM)

Division Planification et Management des transports (DGMR-P)

Division Management des transports (DGMR-MT)

L'art. 35 RPAC prévoit la création de liaisons publiques pour cycles et piétons, figurant à titre indicatif sur le plan. Afin de garantir la faisabilité de ces liaisons, et en application de l'art. 25a LAT, la DGMR-P demande :

- qu'un projet routier (assiette de la servitude) soit réalisé conformément à la loi sur les routes et mis à l'enquête publique simultanément au plan d'affectation.

L'approbation du PAC ne pourra intervenir qu'une fois les servitudes dûment inscrites au registre foncier.

Référence : AMt/PNo.

Division finances et support – routes (DIRH/DGMR/FS)

Sur le plan de situation, il faut indiquer la ou les communes ainsi que la limite (éventuelle) entre elles.

- Il faut ajouter la nomenclature relative à la route cantonale ainsi que le nom des rues.

Extrait du préavis de l'Office fédéral des routes (OFROU)

La Commune d'Etoy consulte l'OFROU dans le cadre de la modification du plan d'affectation cantonal « Littoral Parc » à Etoy.

L'OFROU prend acte que l'ensemble du projet cité en titre se situe hors du domaine de la route nationale N01, et à l'extérieur des alignements fédéraux de construction de la route nationale.

Par ailleurs, après examen interne auprès du spécialiste « Tracé et Environnement », l'OFROU n'a pas de remarques à formuler pour les questions relatives à la protection contre le bruit.

Compte tenu de ce qui précède, l'OFROU formule un préavis positif en matière de police des constructions pour la modification du plan d'affectation cantonal « Littoral Parc » à Etoy.

Une copie de l'autorisation de construire devra être envoyée par e-mail (estavayer@astra.admin.ch) à l'Office fédéral des routes (OFROU), Filiale 1, Place de la Gare 7, 1470 Estavayer-le-Lac, avec l'indication des voies de recours.

Le préavis complet est joint au présent dossier.

Référence : Daniela Cabiddu.

SERVICE DE LA PROMOTION DE L'ÉCONOMIE ET DE L'INNOVATION (SPEI)

Office de la consommation – Inspection des denrées alimentaires et des eaux- distribution de l'eau (OFCo)

1. BASES LÉGALES

- Loi sur la distribution de l'eau (LDE, RSV 721.31),
- Règlement sur l'approbation des plans directeurs et des installations de distribution d'eau et sur l'approvisionnement en eau potable en temps de crise (RAPD, RSV 721.31.1).

2. GÉNÉRALITÉS

Pas de remarque à émettre quant à l'adaptation proposée de ce PAC.

3 PRÉAVIS

L'OFCO-DE préavis favorablement le dossier soumis.

Référence : Christian Hoenger.

DIRECTION GENERALE DE LA COHESION SOCIALE (DGCS)

N'est pas concerné par le présent projet.

Référence : Vincent Messarra

SERVICE DE LA SECURITE CIVILE ET MILITAIRE (SSCM)

Protection civile (SSCM-PCI)

En cas de construction d'habitation, hôpital ou EMS, obligation de construire selon l'article 70 lettres 1a de l'OPCI, sauf en ce qui concerne la Commune d' Allaman qui bénéficie d'un taux d'ouverture confortable. Le nombre de places protégées à réaliser sera déterminé lors de la dépose du permis de construire. SSCM. PNZ

Référence : Pamela Nunez.

Mme Sandra Brahy
Direction générale du territoire et du logement
Direction des projets territoriaux (DIP)
Avenue de l'Université 5
1014 Lausanne

Personne de contact : Laura Maccioni
T 021 316 58 30
E laura.maccioni@vd.ch
N/réf. 142705/LMI-mrp

Lausanne, le 28 avril 2023

**Communes d'Allaman, d'Aubonne, d'Etoy et de Saint-Prex
Modification du plan d'affectation cantonal (PAC) n°299 bis - Littoral Parc
Déterminations relatives aux modifications apportées au projet après l'examen préalable**

Madame la Directrice, chère Sandra,

Nous avons bien reçu les documents de la part de M. Reinhardt concernant les adaptations apportées au dossier cité en titre à la suite de la consultation des communes concernées, conformément à l'art. 12 LATC, et qui ont eu lieu après l'examen préalable du 7 juillet 2022.

Nous constatons que le dossier transmis a subi les modifications suivantes par rapport à la version de l'examen préalable du 7 juillet 2022 :

- pérennisation de l'arborisation en bordure nord de la parcelle n° 662 ;
- assouplissement des mesures constructives de protection contre le bruit le long de la route de la Plantay ;
- création d'une contre-allée depuis le giratoire situé au nord-ouest du secteur Plantay pour accéder aux parcelles n° 655, 659 et 660 ;
- création d'une liaison de mobilité douce supplémentaire entre le giratoire sur la route cantonale et la route de la Plantay.

Nous avons mis en consultation ces modifications auprès des services concernés. Certains services ont émis des demandes que vous trouverez dans le chapitre Préavis des Services Cantonaux.

Compte tenu des demandes de certains services, nous estimons que le projet n'est, en l'état, pas entièrement compatible avec le cadre légal. Les thématiques concernées peuvent être mises en conformité en suivant les demandes des services avant de poursuivre la procédure selon l'art. 13 LATC.

Par ailleurs, nous vous renvoyons à l'examen préalable du 7 juillet 2022 qui demeure valable, notamment pour les demandes relatives à la taxe sur la plus-value, la disponibilité foncière, les remarques de détails ainsi que pour les aspects liés aux dangers naturels et à la constatation de la nature forestière.

Nous vous rappelons qu'en application de l'article 20, alinéa 1 du règlement sur l'aménagement du territoire (RLAT ; BLV 700.11.2), le présent rapport d'examen préalable devra être joint au dossier soumis à l'enquête publique.

Par ailleurs, nous rappelons que les fichiers informatiques (géodonnées) respectant la directive cantonale sur la normalisation des données de l'aménagement du territoire (NORMAT 2) devront être transmis à la DGTL (interlis.normat@vd.ch) simultanément à l'envoi du dossier pour approbation. Celle-ci ne pourra intervenir qu'après la validation des géodonnées (art. 22 al. 3 RLAT).

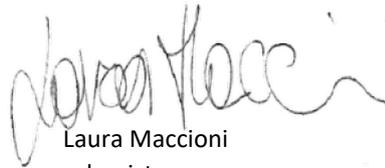
La présente détermination repose sur les bases légales applicables. Nous réservons notre avis sur les adaptations du projet qui découleraient d'une évolution du cadre légal.

Tout droit du département pour l'approbation demeure expressément réservé.

Nous vous prions de recevoir, Madame la Directrice, chère Sandra, nos meilleures salutations.



Yves Noirjean
directeur de l'aménagement



Laura Maccioni
urbaniste

Copie

M. Igor Reinhardt, DGTL-DIP

PRÉAVIS DES SERVICES CANTONAUX

DIRECTION GÉNÉRALE DU TERRITOIRE ET DU LOGEMENT (DGTL)

1. DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT (DGTL-DAM)

Répondant : Laura Maccioni
T: 021 316 58 30
M : laura.maccioni@vd.ch
Date du préavis : 23.03.2023

1.1 COHÉRENCE DES DOCUMENTS : NON CONFORME À TRANSCRIRE

Compte tenu des remarques et demandes de la DGMR-FS (voir plus bas), nous formulons les demandes ci-dessous.

Pour le surplus, nous vous renvoyons aux demandes de l'examen préalable du 7 juillet 2022.

[Règlement](#)

Demande :

- Reformuler la dernière phrase de l'art. 16 septies, alinéa 4 comme suit : « (...) ~~soit par la légalisation d'une zone 30 km/h, sous réserve que celle-ci puisse être légalisée~~ ».

[Rapport 47 OAT](#)

Le rapport 47 OAT précise notamment que « L'aménagement de la route de la Plantay à 30 km/h à la place des 50 km/h actuel est envisageable dans le futur ». Or le préavis la DGMR précise que « la légalisation d'une zone 30 km/h n'est pas garantie à ce stade » et devra faire l'objet d'une étude ultérieure.

Demande :

- Reformuler la partie du rapport 47 OAT relative à la zone 30km/h (page 25) de telle sorte qu'il ressorte clairement que la légalisation d'une zone 30 km/h n'est pas garantie à ce stade et devra faire l'objet d'une demande ultérieure à la DGMR.

DIRECTION GENERALE DE LA MOBILITE ET DES ROUTES (DGMR)

2. DIVISION PLANIFICATION (DGMR-P)

Répondant : Alexandre Mousset

T : 021 316 75 90

M : alexandre.mousset@vd.ch

Pas de remarques.

3. DIVISION MANAGEMENT DES TRANSPORTS (DGMR-FS)

Répondant : Olivier Gindroz, Sébastien Domon

T : 021 316 70 48

M : olivier.gindroz@vd.ch

3.1 LIMITES DES CONSTRUCTIONS : NON CONFORME À TRANSCRIRE

[Plan](#)

Demande :

Sur le plan du PAC no 299 bis « Littoral Parc », il faut faire figurer les limites des constructions des routes (LCR) en vigueur, conformément aux directives pour l'établissement des plans fixant les limites des constructions (LCR).

3.2 ZONE 30 KM/H : NON CONFORME À TRANSCRIRE

[Règlement et rapport 47 OAT](#)

Demandes

- *Art 16 septies al 4 : la légalisation et non l'instauration d'une zone 30 ne peut être une hypothèse de base à la construction des bâtiments ; en effet, la légalisation de ladite zone par la DGMR sera forcément postérieure à la construction des bâtiments ; la configuration des lieux, la proximité et la densité de l'habitat ainsi que la situation en localité devront être examinées pour vérifier leur conformité à l'ordonnance fédérale avant légalisation. Cette légalisation et la mise en zone 30 ne sont donc pas garanties à ce stade.*

Si la vitesse de 30 km/h est impérative pour construire les bâtiments, ce qui ne semble pas être le cas selon les conclusions du chapitre Mesures de protection contre le bruit du secteur Plantay du rapport d'aménagement, il est possible d'atteindre celle-ci sans modification de la limite générale en mettant en place des aménagements modérateurs permettant d'atteindre cette vitesse.

DIRECTION GENERALE DE L'ENVIRONNEMENT (DGE)

Direction de l'environnement industriel, urbain et rural (DGE-DIREV)

4. DIVISION AIR, CLIMAT ET RISQUES TECHNOLOGIQUES (DGE-ARC)

Répondant : Bertrand Belly

T : 021 316 43 66

M : bertrand.belly@vd.ch

LUTTE CONTRE LE BRUIT : NON CONFORME À TRANSCRIRE

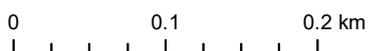
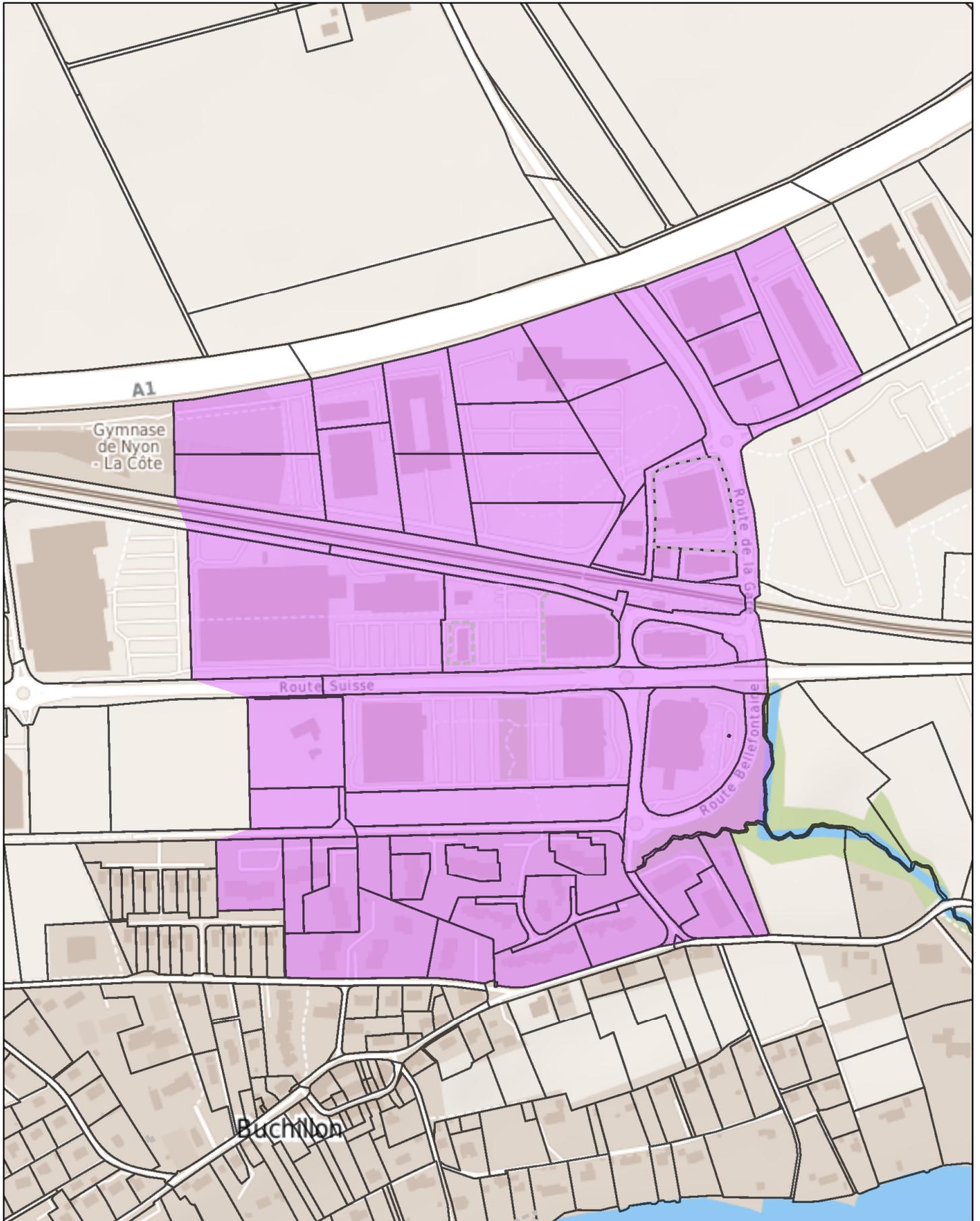
[Règlement art. 16 septies alinéa 4 deuxième puce](#)

Demande

- Remplacer la première phrase : « Dans l'aire de protection contre le bruit B, la réalisation d'ouvrants pour des locaux à usage sensible donnant sur la route de Plantay est conditionnée à la limitation de vitesse à 30 km/h sur cette route. Cette limitation peut être atteinte soit par des aménagements routiers dont l'efficacité doit être démontrée par des mesures de vitesse moyenne, soit par l'instauration d'une zone 30 km/h. »

ANNEXE 8

**PÉRIMÈTRE DE LOCALITÉ À DENSIFIER, EN VIGUEUR,
EXTRAIT GUICHET CARTOGRAPHIQUE PLAN DIRECTEUR
CANTONAL, 31 JANVIER 2023**



1:5 000

Date: 31.01.2023

ANNEXE 9

**ÉTUDE « PRISE EN COMPTE DES DANGERS NATURELS
DANS LE PLAN D’AFFECTATION CANTONAL (PAC) N°299
BIS, LITTORAL PARC, CSD INGÉNIEURS, DÉCEMBRE 2023**

Lausanne, le 08 février 2024

Fischer Montavon + associés
architectes-urbanistes SA
Ruelle Vautier 10
1400 Yverdon-Les-Bains

COMMUNES D'ALLAMAN, D'AUBONNE ET DE SAINT-PREX

RÉVISION DU PLAN D'AFFECTATION CANTONAL (PAC) N°299 BIS, LITTORAL PARC
RETRANSCRIPTION DES DANGERS NATURELS

Mesdames et Messieurs,

Par la présente, nous confirmons que nous avons collaboré avec le bureau Fischer Montavon + associés Architectes-Urbanistes SA pour la retranscription des dangers naturels dans le Plan d'affectation cantonal (PAC) n°299 bis Littoral Parc (plan, règlement et rapport selon l'article 47OAT) des Communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex.

Cette collaboration, basée sur le guide pratique cantonal en la matière, a permis de délimiter les secteurs de restrictions propres à chaque aléa et de définir le dispositif réglementaire ad hoc.

Bureau

CSD INGENIEURS SA
Chemin de Montelly 78
Case postale 302
1000 Lausanne.....

Aléas considérés :

Glissements superficiels spontanés

Signature

Jacopo Abbruzzese



COMMUNES D'ALLAMAN, D'AUBONNE, D'ETOY
ET DE SAINT-PREX – PRISE EN COMPTE DES
DANGERS NATURELS DANS LE PLAN
D'AFFECTATION CANTONAL (PAC) N°299 BIS,
LITTORAL PARC

Lausanne, le 12 décembre 2023
FCH012096

CSD INGENIEURS SA
Chemin de Montelly 78
Case postale 302
CH-1000 Lausanne 16
t +41 21 620 70 00
f +41 21 620 70 01
e lausanne@csd.ch
www.csd.ch

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| 1. INTRODUCTION | 5 |
| 1.1 Travaux effectués | 5 |
| 1.2 Liste des documents consultés | 5 |
| 1.3 Parcelles étudiées | 5 |
| 2. INTÉGRATION DES DANGERS NATURELS DANS LE RAPPORT 47-OAT | 6 |
| 2.1 Généralités | 6 |
| 2.2 Dangers de glissements superficiels spontanés (GSS) | 6 |
| 2.3 Secteurs de restrictions liés aux dangers naturels | 7 |
| 3. INTÉGRATION DES DANGERS NATURELS DANS LE RÈGLEMENT DU PAC | 7 |
| 3.1 Dispositions générales | 8 |
| 3.2 Secteurs de restrictions liés aux dangers naturels | 8 |
| 3.3 Dispositions applicables aux secteurs de restrictions | 9 |
| 4. CONFORMITÉ AVEC LES STANDARDS & OBJECTIFS CANTONAUX DE PROTECTION (SOP) | 9 |
| 4.1 Contexte | 10 |
| 4.2 Application des SOP au PAC | 11 |
| 5. CONCLUSIONS | 12 |

LISTE DES TABLEAUX

| | |
|---|---|
| Tableau 1 : Zones considérées pour les parcelles étudiées (zones constructibles). | 5 |
| Tableau 2 : Zones non-considérées pour les parcelles étudiées (zone non-constructible). | 5 |
| Tableau 3 : Dispositions applicables dans les secteurs de restriction. | 7 |
| Tableau 4 : Dispositions applicables aux secteurs de restrictions. | 9 |

LISTE DES FIGURES

| | |
|--|----|
| Figure 1 : Carte des dangers de glissements superficiels spontanés (GSS) dans le périmètre du PAC n°299 bis des communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex. Source : guichet cartographique du Canton de Vaud (geo.vd.ch, cdn.vd.ch). | 7 |
| Figure 2 : Secteur de restrictions dangers naturels pour les parcelles constructibles dans le périmètre du PAC n°299 bis des communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex. | 8 |
| Figure 3 : Matrices des niveaux d'action selon les SOP pour les constructions servant à l'habitat et aux activités économiques (catégorie F applicable aux zones à bâtir considérées dans la présente étude). Source : Standards & objectifs cantonaux de protection (SOP) Directive cantonale du 30 octobre 2019, Canton de Vaud. | 11 |
| Figure 4 : Niveau d'action pour la zone constructible de la parcelle n°1544 exposée aux dangers naturels de glissements superficiels spontanés dans le périmètre du PAC n°299 bis des communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex. | 11 |

PRÉAMBULE

CSD confirme par la présente avoir exécuté son mandat avec la diligence requise. Les résultats et conclusions sont basés sur l'état actuel des connaissances tel qu'exposé dans le rapport et ont été obtenus conformément aux règles reconnues de la branche.

CSD se fonde sur les prémisses que :

- Le mandant ou les tiers désignés par lui ont fourni des informations et des documents exacts et complets en vue de l'exécution du mandat,
- Les résultats de son travail ne seront pas utilisés de manière partielle,
- Sans avoir été réexaminés, les résultats de son travail ne seront pas utilisés pour un but autre que celui convenu ou pour un autre objet ni transposés à des circonstances modifiées.

Dans la mesure où ces conditions ne seraient pas remplies, CSD déclinera toute responsabilité envers le mandant pour les dommages qui pourraient en résulter.

Si un tiers utilise les résultats du travail ou s'il fonde des décisions sur ceux-ci, CSD décline toute responsabilité pour les dommages directs et indirects qui pourraient en résulter.

1. Introduction

Ce document constitue une liste des restrictions liées aux dangers naturels que nous recommandons d'intégrer dans le règlement du plan d'affectation cantonal (PAC) n°299 bis des communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex.

Cette note technique compile les informations destinées au bureau d'urbanisme pour élaborer le règlement du PAC, le rapport 47-OAT et le plan du PAC. Cette note s'applique à l'emprise du PAC, définie par les communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex.

1.1 Travaux effectués

Dans le cadre de la présente étude, les travaux suivants ont été réalisés :

- Reprise des données de la carte des dangers naturels et des fiches scénarios du Canton de Vaud ;
- Analyse des zones du PAC n°299 bis des communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex par rapport aux dangers naturels, détermination des parcelles en secteur de restrictions ;
- Rédaction de la présente note technique qui servira de référence pour la retranscription des dangers naturels dans le PAC n°299 bis des communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex.

1.2 Liste des documents consultés

Lors de l'élaboration de cette note, une collecte des données disponibles dans le secteur d'étude a été réalisée. Les documents recueillis et présentés ci-dessous ont été utilisés pour établir cette note :

[1] Cartographie intégrale des dangers naturels réalisée par le Canton de Vaud ;

[2] Fiches scénarios des dangers naturels réalisées par le Canton du Vaud ;

[3] Carte géologique 1:25'000, feuille 1242 : Morges ;

[4] Projet du PAC daté de mai 2023 et reçu par courriel le 11 décembre 2023.

1.3 Parcelles étudiées

Dans le cadre du présent mandat, seules les parcelles situées en zones constructibles dans le secteur du PAC concerné par les modifications ont été traitées du point de vue des dangers naturels. Sont considérées zones constructibles les zones, périmètres et secteurs listés dans le Tableau 1.

Tableau 1 : Zones considérées pour les parcelles étudiées (zones constructibles).

| | |
|---|--|
| Zone d'habitation de moyenne densité 15 LAT | Zone de verdure 15 LAT B |
| Zone d'activité économiques 15 LAT A et B | Zone d'activité (hors secteur Plantay) |

N'ont pas été prises en compte, car hors zone à bâtir, les zones, périmètres et secteurs listés dans le Tableau 2.

Tableau 2 : Zones non-considérées pour les parcelles étudiées (zone non-constructible).

| |
|-------------------------|
| Zone de desserte 15 LAT |
|-------------------------|

2. Intégration des dangers naturels dans le Rapport 47-OAT

Ce chapitre doit être retranscrit dans le Rapport 47-OAT accompagnant le PAC.

2.1 Généralités

Le territoire délimité par le PAC n°299 bis des communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex est en partie exposé aux dangers de glissements superficiels spontanés (GSS).

La parcelle prise en compte se situant en zone de dangers est constructible, sous réserve de mise en œuvre de restrictions potentielles.

Des dispositions constructives proportionnées aux situations de danger permettent de limiter très fortement l'exposition au danger et la vulnérabilité des objets, de manière à limiter efficacement les risques pour le bâti et les personnes.

Les chapitres suivants reprennent les conclusions d'études spécifiques réalisées par nos spécialistes.

2.2 Dangers de glissements superficiels spontanés (GSS)

La surface constructible du PAC dans les communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex affectée par les dangers naturels liés aux glissements superficiels spontanés (GSS) est très réduite et ne concerne que la parcelles n°1544 (Figure 1). Le danger est caractérisé par un degré faible (jaune).

La zone instable est située dans un versant localisé en rive gauche de l'Aubonne. Au niveau de la parcelle n°1544, le versant est délimité en tête par la limite ouest de cette parcelle et au pied par le lit du cours d'eau. La zone potentiellement instable est constituée de moraine de fond et, d'un point de vue morphologique, présente des zones forestières et des prairies et une pente supérieure à 18°. Le facteur déclenchant principal des instabilités est la saturation du sol. L'épaisseur de la couche mobilisable a été évaluée inférieure à 1 m et la prédisposition aux glissements est qualifiée de faible. Aucun événement de glissement a été recensé dans ce secteur. La circulation d'eaux souterraines et l'infiltration des eaux claires et de ruissellement (facteur anthropique) constituent des facteurs aggravants pour la situation de stabilité. La présence d'une forêt permet d'autre part d'atténuer localement la susceptibilité aux glissements de terrain.

Au vu de sa localisation en tête de la zone affectée par le danger faible de glissement, l'entier de la surface de la parcelle n°1544 concernée par la modification du PAC, localisée en zone d'activités économiques, a été incluse dans le secteur de restriction glissement (GSS), malgré que seule une partie très réduite de cette surface soit directement affectée. Cette inclusion vise à se prémunir de potentiels dommages par des mesures préventives, pour éviter que les surfaces de glissements potentielles ne se déplacent de manière régressive en direction de la zone constructible en cas de mauvaise gestion des eaux claires et de ruissellement (Figure 1).

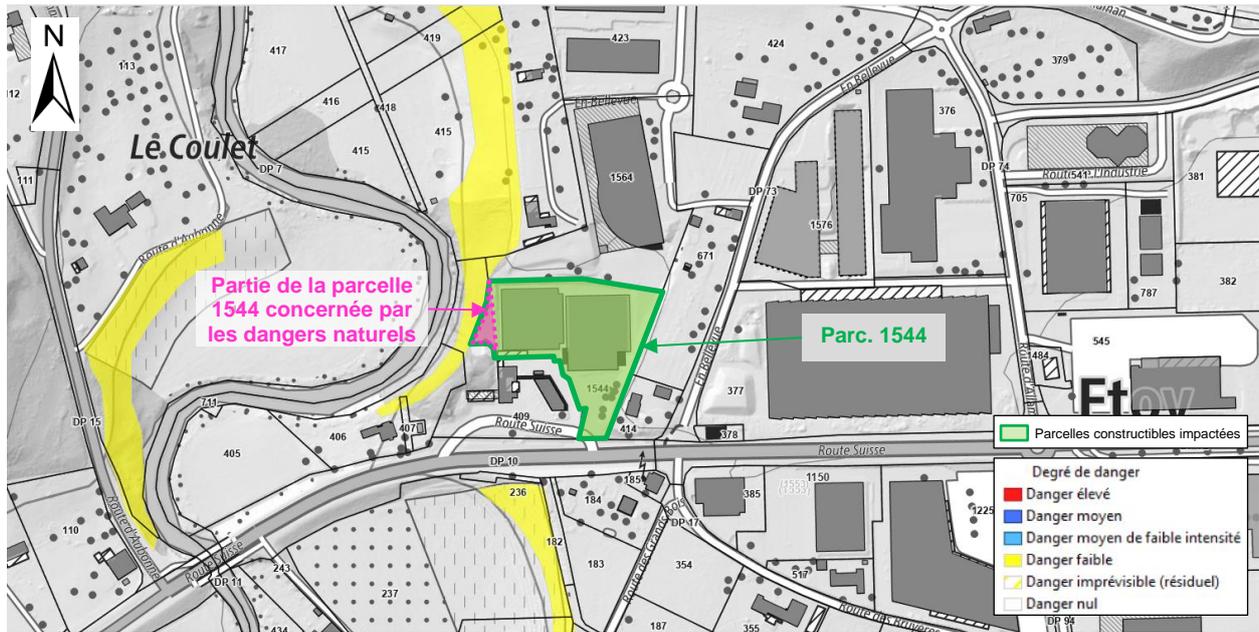


Figure 1 : Carte des dangers de glissements superficiels spontanés (GSS) dans le périmètre du PAC n°299 bis des communes d’Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex. Source : guichet cartographique du Canton de Vaud (geo.vd.ch, cdn.vd.ch).

2.3 Secteurs de restrictions liés aux dangers naturels

Les secteurs de restrictions ont été définis en croisant les zones constructibles des parcelles du PAC à traiter (définies dans le Tableau 1) avec les cartes des dangers naturels.

Pour la parcelle n°1544 affectée par des dangers naturels géologiques, un seul secteur présentant les mêmes caractéristiques face aux dangers naturels a été défini :

- Secteur DN 1 : GSS – Secteur exposé aux glissements de terrain superficiels spontanés.

Le Tableau 3 précise les mesures de protection et les dispositions constructives à implémenter dans le secteur de restrictions « Dangers Naturels ». Les mesures de protection et dispositions sont détaillées dans le chapitre servant à l’intégration des dangers naturels dans le Règlement du PAC.

Tableau 3 : Dispositions applicables dans les secteurs de restriction.

| | |
|--------------------------|-------------|
| Secteurs de restrictions | DN 1 |
| Dispositions applicables | GSS |
| M 1 | X |

3. Intégration des dangers naturels dans le Règlement du PAC

Ce chapitre est destiné à être retranscrit au Règlement du PAC n°299 bis des communes d’Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex, hormis les points suivants qui font office de rappel :

- Les mesures de protection, pour les objets sensibles (ouvrages de classe COII et COIII selon norme SIA 261), doivent être évaluées pour les zones de danger résiduel (temps de retour > 300 ans).
- Au surplus, sont notamment applicables les législations fédérale et cantonale en matière de prévention des dangers naturels résultant des éléments naturels, les prescriptions de l'ECA ainsi que l'article 89 LATC.

- De manière générale, les communes tiennent à disposition du public les informations existantes sur les types de dangers et les secteurs concernés. Chaque propriétaire est tenu de s'informer auprès de la Commune des données à disposition lorsque sa parcelle est localisée dans un secteur de restriction concerné par des dangers naturels.
- Les frais d'expertise, les mesures constructives et les frais de suivi des travaux sont à la charge du/des propriétaire/s concerné/s.

3.1 Dispositions générales

Le territoire délimité par le PAC n°299 bis est partiellement soumis à des dangers naturels (glissements de terrain superficiels spontanés) de degré faible.

Conformément aux articles 120 alinéa 1 lettre b LATC et 11 et 14 LPIEN, sont soumis à autorisation spéciale toute réalisation, transformation, agrandissement, reconstruction ou changement de destination d'une construction exposée à des dangers naturels.

Lors de la demande de permis de construire, l'ECA peut exiger du requérant qu'il produise une évaluation locale de risque (ELR) afin de démontrer que les exigences légales en matière de protection des personnes et des biens à l'intérieur des constructions, d'exposition limitée à l'extérieur des constructions et de prise en compte d'éventuels reports des dangers naturels sur les parcelles voisines sont remplies.

Les spécialistes doivent appliquer les principes de mesures citées au Tableau 4 dans le cadre de l'évaluation locale de risque (ELR).

3.2 Secteurs de restrictions liés aux dangers naturels

Les secteurs de restrictions liés aux dangers naturels définis dans le plan d'affectation communal (PAC) délimitent les parcelles exposées à un danger naturel géologique de glissements superficiels spontanés (GSS). Le secteur de restrictions défini dans le cadre de cette étude est présenté sur la Figure 2.

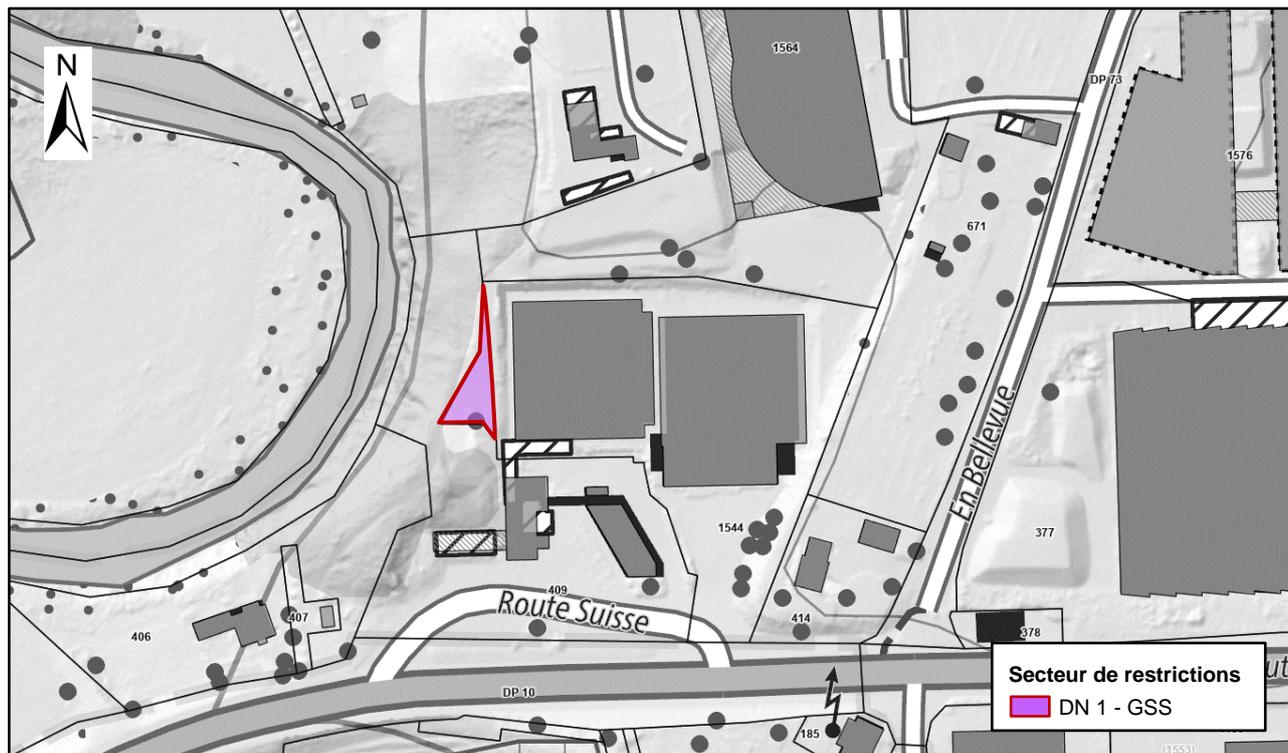


Figure 2 : Secteur de restrictions dangers naturels pour les parcelles constructibles dans le périmètre du PAC n°299 bis des communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex.

3.3 Dispositions applicables aux secteurs de restrictions

Pour le secteur identifié, les mesures de protection individuelles suivantes doivent être respectées (Tableau 4).

Tableau 4 : Dispositions applicables aux secteurs de restrictions.

| Dispositions applicables | Secteurs de restrictions |
|---|--------------------------|
| | DN 1 GSS |
| <p>M1 Des mesures de protection individuelles contre les glissements doivent être déterminées par un spécialiste dans le cadre d'une demande d'ELR de l'ECA. Celui-ci déterminera la situation de danger à l'échelle de la parcelle, les objectifs de protection du projet et permettra de définir la ou les mesures nécessaires selon les principes suivants :</p> <p><u>Implantation sur la parcelle :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Lorsque cela est possible, une implantation des bâtiments hors de la zone instable doit être favorisée. <p><u>Stabilité des talus :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Pas d'augmentation de la pente (ou concept de mesures de soutènement) ; • Pas de surcharge par remblai ; • Pas de remplacement des matériaux par des matériaux moins drainants ; • Pas d'infiltrations d'eau à l'amont et dans la zone de glissement (sauf s'il est démontré qu'elles ne diminuent pas la stabilité du terrain) ; • Évacuation des eaux pluviales par un système de drainage ; • Vérifications de l'étanchéité des canalisations devant être conçues pour supporter les cisaillements <p><u>Construction du bâtiment :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Concept d'ouverture de la fouille, de soutènement des parois de fouille et suivi de l'exécution des terrassements doivent être défini avant le début des travaux ; • Concept de fondation tenant compte des contraintes de déformation et de tassements différentiels doit être défini ; • Distance de retrait des constructions par rapport au sommet du/des talus en glissement ; • Éviter une déstabilisation du terrain par surcharge du terrain, notamment par remblai. • Éviter une déstabilisation du terrain par suppression de masse stabilisante, notamment par déblai ; • Ne pas infiltrer les eaux claires dans le/s terrain/-s en glissement ; • Tenir compte des mouvements millimétriques pour certaines constructions sensibles (piscine, machines de précision etc.). | |

4. Conformité avec les standards & objectifs cantonaux de protection (SOP)

Ce chapitre ne doit pas être retranscrit dans les documents du PAC, mais doit figurer dans ce rapport à titre d'information, selon les recommandations actuelles de l'UDN du Canton de Vaud.

4.1 Contexte

L'Unité des dangers naturels (UDN) du Canton de Vaud a élaboré fin 2019 des standards & objectifs cantonaux de protection (SOP) qui ont pour but d'apporter aux autorités des bases sur lesquelles se fonder pour déterminer les déficits de protection liés aux dangers naturels, évaluer les risques et, au besoin, élaborer les stratégies d'action pour s'en prémunir. Le présent chapitre est en partie repris de la Directive cantonale des Standards & objectifs cantonaux de protection (SOP).

Les SOP sont un référentiel permettant de vérifier la compatibilité d'une occupation du sol à une situation de danger, identiques pour tous les dangers naturels, applicables pour des appréciations qualitatives du risque et sont standardisés à l'échelon cantonal pour assurer une égalité de traitement.

En revanche, les SOP ne déterminent pas la nature des mesures de prévention et de protection à mettre en œuvre, ne se substituent pas aux autorisations spéciales délivrées par les services de l'État et l'ECA, ainsi qu'aux prescriptions qu'ils peuvent exiger dans les procédures d'autorisation de construire, et ne s'appliquent pas aux objets « spéciaux » ou « sensibles » telles que les constructions scolaires ou médicales qui doivent faire l'objet d'analyse au cas par cas.

Dans l'aménagement du territoire, les SOP donnent une indication générale sur la compatibilité des affectations avec la situation de danger et les besoins d'action relatifs. Les SOP aident ainsi le planificateur à pondérer le facteur « risque » dans la pesée globale des intérêts et à réviser l'affectation de certaines zones, à inscrire des dispositions dans les règlements et à justifier d'éventuelles modulations par rapport aux règles générales de transcription énoncées dans la directive ad hoc du 18 juin 2014. Néanmoins, il reste indispensable de vérifier la compatibilité de chaque objet dans la zone, qu'il soit existant ou planifié.

Pour les constructions existantes, les SOP permettent d'évaluer les éventuels déficits de protection, puis de définir, dans la limite des contraintes de la situation et du principe de proportionnalité, les priorités en termes de prévention et de protection contre les dangers naturels.

Pour les permis de construire, les projets de construction, les transformations lourdes et les changements d'affectation soumis à autorisation spéciale selon l'art. 120 LATC, les SOP sont utilisables à titre indicatif pour une évaluation préalable de la situation de risque. À un stade plus avancé du projet et sur demande spécifique de l'ECA, cette première appréciation peut être complétée par une évaluation plus fine prenant en compte toutes les spécificités du projet et de son contexte.

Pour résumer :

Les SOP sont indicatifs et n'ont aucune force d'obligation. Ils ne sont pas intégrés au règlement du PA. Les SOP sont un outil pour évaluer l'affectation compatible avec le risque naturel présent sur les parcelles. Ils aident les communes à prioriser leurs actions sur le territoire communal et indiquent aux propriétaires, à l'ECA ainsi qu'aux services de l'État où se trouvent les secteurs les plus à risque.

Les SOP sont analysés sous forme de matrices selon l'intensité de l'aléa (intensité faible, intensité moyenne, intensité forte) et la probabilité d'occurrence de l'aléa (temps de retour de 30, 100 et 300 ans).

Trois niveaux d'action en résultent :

- Niveau 1 : l'occupation du sol est compatible avec la situation de danger. Cependant des dispositions pourront être fixées à l'étape de la planification des mesures (restrictions dans le règlement communal) ou lors de nouvelles constructions (conditions spécifiques aux permis de construire).
- Niveau 2 : l'occupation du sol est a priori peu compatible avec la situation de danger et par conséquent la nécessité d'une action doit être analysée pour les constructions existantes et les zones construites. Pour les nouvelles constructions, les transformations lourdes et les zones non construites, le risque est inacceptable et une action est indispensable selon les mesures décrites au Tableau 4.
- Niveau 3 : l'occupation du sol est incompatible avec la situation de danger et par conséquent une action est indispensable, selon les mesures décrites au Tableau 4.

Selon l'affectation des parcelles, les matrices sont différentes. Pour les constructions servant à l'habitat et aux activités économiques, la matrice SOP est indiquée à la Figure 3, catégorie F.

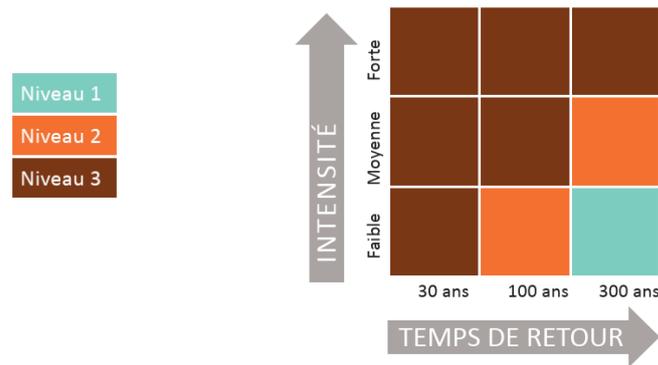


Figure 3 : Matrices des niveaux d'action selon les SOP pour les constructions servant à l'habitat et aux activités économiques (catégorie F applicable aux zones à bâtir considérées dans la présente étude). Source : Standards & objectifs cantonaux de protection (SOP) Directive cantonale du 30 octobre 2019, Canton de Vaud.

4.2 Application des SOP au PAC

Après croisement des zones constructibles du PAC à traiter définies dans le Tableau 1 avec les cartes des dangers naturels et les cartes d'intensité pour le risque ([1]), le nouveau plan d'affectation cantonal des communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex expose aux dangers naturels la parcelle n°1544 à un niveau d'action 3 selon les SOP (Figure 4).



Figure 4 : Niveau d'action pour la zone constructible de la parcelle n°1544 exposée aux dangers naturels de glissements superficiels spontanés dans le périmètre du PAC n°299 bis des communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex.

5. Conclusions

Le territoire délimité par le PAC n°299 bis des communes d'Allaman, Aubonne, Etoy et Saint-Prex est exposé à des dangers naturels de glissements superficiels spontanés (GSS). Toutes les parcelles traitées sont constructibles, sous réserve de restrictions locales ou dispositions constructives devant être mises en œuvre.

Des dispositions constructives proportionnées à cette situation permettent de limiter très fortement l'exposition aux dangers et la vulnérabilité des objets de manière à limiter efficacement les risques pour le bâti et les personnes.

CSD a réalisé l'évaluation des dangers naturels de la zone étudiée en se basant sur les méthodologies en vigueur au moment de la réalisation de son travail. Cette évaluation des dangers naturels limitée à l'emprise du PAC ne se substitue pas à une évaluation locale de risque (ELR) ni à des études géotechniques.

CSD INGENIEURS SA



Jacopo Abbruzzese
Chef de projet



Jérémie Voumard
Chef de département dangers naturels

Lausanne, le 12 décembre 2023