



Municipalité de Lutry

## Préavis N° 1188 - 2013 au Conseil communal

concernant :

- le plan partiel d'affectation (PPA) « Les Brûlées » (plan + coupes) et son règlement
- la désaffectation du domaine public communal DP 204 (chemin du Vallon), suivie de son transfert au chapitre privé de la Commune
- l'autorisation de procéder à deux cessions et à un échange de surfaces nécessaires à la mise en œuvre du PPA

## Table des matières

<b>Liste des abréviations utilisées.....</b>	<b>4</b>
<b>1. INTRODUCTION.....</b>	<b>5</b>
<b>2. DESCRIPTION DU PPA.....</b>	<b>6</b>
<b>2.1 Périmètre.....</b>	<b>6</b>
<b>2.2 Urbanisme.....</b>	<b>6</b>
<b>2.3 Capacités : SPd / habitants et emplois / stationnement.....</b>	<b>9</b>
<b>2.4 Accessibilité / distribution du trafic.....</b>	<b>9</b>
<b>2.5 Opérations foncières induites par le nouveau PPA.....</b>	<b>10</b>
2.5.1 Désaffectation du domaine public communal DP 204 (chemin du Vallon)	10
2.5.2 Radiation partielle de limites des constructions	11
2.5.3 Remaniement de biens-fonds et transferts immobiliers	11
<b>3. CONFORMITE AUX OBJECTIFS D'AMENAGEMENT.....</b>	<b>12</b>
<b>3.1 Conformité aux planifications supérieures.....</b>	<b>12</b>
3.1.1 Plan directeur cantonal	12
3.1.2 Projet d'Agglomération Lausanne-Morges	12
3.1.3 Plan directeur communal	13
<b>3.2 Thématiques particulières.....</b>	<b>13</b>
3.2.1 Bruit	13
3.2.2 Dangers naturels gravitaires	13
3.2.3 Equipements et aménagements	14
3.2.4 Protection du milieu naturel	14
<b>4. DEMARCHES LIEES.....</b>	<b>15</b>
<b>4.1 Aménagement d'un carrefour sur la route du Landar (RC 770b).....</b>	<b>15</b>
<b>4.2 Chemin du Mâcheret : études complémentaires de modération et de sécurisation des circulations.....</b>	<b>15</b>
4.2.1 Analyse de l'opportunité de maintenir un accès au PPA par le chemin d'En Vaux	15
4.2.2 Recommandations d'aménagements	16
4.2.3 Evaluation d'accès alternatifs au PPA	16

<b>5. PROCEDURE.....</b>	<b>17</b>
<b>5.1 Accord préliminaire.....</b>	<b>17</b>
<b>5.2 Examen préalable.....</b>	<b>17</b>
5.2.1 Examen initial	17
5.2.2 Examen préalable complémentaire	17
5.2.3 Examen préalable complémentaire n° 2	17
<b>5.3 Enquête publique.....</b>	<b>17</b>
<b>5.4 Adoption par le Conseil communal, approbation par le Département         compétent, mise en vigueur.....</b>	<b>18</b>
<b>6. OPPOSITIONS, REMARQUES ET PROPOSITIONS DE REPONSES.....</b>	<b>18</b>
<b>6.1 Opposition de Me Leila Roussianos, avocate, au nom des 25 propriétaires         de la PPE Les Zénithales III (chemin du Mâcheret 27, 29 et 31).....</b>	<b>18</b>
<b>6.2 Opposition de Mme Nathalie Bachmann, chemin du Mâcheret 29.....</b>	<b>20</b>
<b>6.3 Opposition de M. et Mme Michel et Christiane Duruz, chemin du         Mâcheret 55, munie de 11 signatures, au nom des habitants du chemin         du Mâcheret 55 à 65.....</b>	<b>20</b>
<b>6.4 Opposition de M. Mathieu Debonneville, chemin du Mâcheret 59,         munie de 11 signatures, en tant qu'administrateur de la copropriété du         Mâcheret 55 à 65 « Les Mâchots ».....</b>	<b>21</b>
<b>6.5 Opposition de M. et Mme Colin et Laure Servais, chemin du Mâcheret 57.....</b>	<b>22</b>
<b>6.6 Opposition de M. et Mme Pierre-André et Daniela Antille, chemin         du Mâcheret 61.....</b>	<b>22</b>
<b>6.7 Opposition (+ annotation) de M. Jean-Michel Clerc, chemin du Mâcheret 65.....</b>	<b>24</b>
<b>6.8 Opposition de Mme Brigitte Schröder, chemin du Mâcheret 9.....</b>	<b>25</b>
<b>6.9 Opposition de M. Gérald Rohrbach, chemin du Mâcheret 21-23-25,         administrateur de la PPE « Les Zénithales II ».....</b>	<b>26</b>
<b>6.10 Opposition de Mme de La Fouchardière (soit Mme Bénédicte         d'Hardivilliers), chemin des Genevroz 49 (PPE des Genevroz 49).....</b>	<b>27</b>
<b>6.11 Remarques de M. Bruno Giacomini, chemin du Mâcheret 7.....</b>	<b>27</b>
<b>7. SUITE DE LA PROCEDURE.....</b>	<b>28</b>
<b>8. CONCLUSIONS.....</b>	<b>29</b>

**Liste des abréviations utilisées :**

CUS	Coefficient d'utilisation du sol
LAF	Loi vaudoise sur améliorations foncières du 29 novembre 1961
LATC	Loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985
LFaune	Loi vaudoise sur la faune du 28 février 1989
LVLFo	Loi forestière vaudoise du 19 juin 1996
OAT	Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire du 28 juin 2000
OFROU	Office fédéral des routes
OPB	Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986
PALM	Projet d'agglomération Lausanne-Morges
PDCn	Plan directeur cantonal (entré en vigueur le 1 <sup>er</sup> août 2008)
PDCom	Plan directeur communal (approuvé par le Conseil d'Etat le 28 février 2000)
PGA	Plan général d'affectation communal (approuvé par le Conseil d'Etat le 24 septembre 1987)
PPA	Plan partiel d'affectation
RCAT	Règlement communal sur les constructions et l'aménagement du territoire du 12 juillet 2005
RPPA	Règlement du PPA
SDT	Service cantonal du développement territorial
SESA	Service cantonal des eaux, sols et assainissement
SEVEN	Service cantonal de l'environnement et de l'énergie
SFFN	Service cantonal des forêts, de la faune et de la nature
SM	Service cantonal de la mobilité
SPd	Surface de plancher déterminante
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports

Au Conseil communal de Lutry,

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux,

## 1. INTRODUCTION

La mise en œuvre d'un plan partiel d'affectation (ci-après PPA) visant à affecter en zone constructible le secteur des Brûlées, actuellement en zone intermédiaire selon le plan général d'affectation de la Commune de Lutry du 24 septembre 1987, a été décidée par la Municipalité en date du 3 octobre 2005.

Par renvoi de l'art. 192 RCAT, l'art. 51 LATC précise notamment ce qui suit :

*« Les zones intermédiaires comprennent les terrains dont la destination sera définie ultérieurement par des plans d'affectation ou de quartier.*

*Elles sont inconstructibles ; le règlement communal peut toutefois y autoriser, dans la mesure où l'affectation future n'en sera pas compromise, l'extension de constructions agricoles ou viticoles existantes ou de nouvelles constructions agricoles ou viticoles. »*

Située à l'intérieur du périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges, la planification de cette zone de réserve contribue à répondre au déficit récurrent en zones constructibles identifié sur le territoire communal et plus généralement dans l'Est lausannois. Elle permettra également à terme, en s'appuyant sur les parcelles dont la Commune est propriétaire, le développement d'un concept de logements à loyers abordables.

La Commune de Lutry, autorité compétente en matière d'aménagement du territoire, est en effet directement impliquée en sa qualité de propriétaire des 3 parcelles n<sup>os</sup> 4027, 4029 et 4040 comprises dans le périmètre du futur PPA.

L'étude de planification prévoit d'instaurer 3 poches distinctes (Nord-Ouest, Sud et Est) permettant d'accueillir une urbanisation nouvelle, chacune présentant des caractéristiques particulières (besoins, contraintes) et un potentiel de développement différent.

Afin d'atteindre ces objectifs, les opérations suivantes sont d'autre part requises :

- la désaffectation du domaine public communal DP 204 (chemin du Vallon), suivie de son transfert au chapitre privé de la Commune ;
- la radiation partielle des limites des constructions fixées par le « Plan d'alignement – Chemin de Vaux » du 25 février 1958 (de part et d'autre du chemin d'En Vaux) ;
- l'aliénation d'une surface de 840 m<sup>2</sup> à détacher de la parcelle n<sup>o</sup> 4040, ainsi que d'une surface de 1'207 m<sup>2</sup> provenant de la désaffectation du DP 204 susmentionnée, pour un montant de CHF 530'000.--, avant leur rattachement à la parcelle n<sup>o</sup> 4019 ;
- l'aliénation de la parcelle n<sup>o</sup> 4029 (dépourvue de droits à bâtir) pour un montant de CHF 50'000.--, avant son rattachement à la parcelle n<sup>o</sup> 4028 ;

- l'échange d'env. 393 m<sup>2</sup> de terrains d'égales valeurs, soit CHF 120'000.--, entre les parcelles n<sup>os</sup> 4026 et 4027.

Signalons enfin que l'étude de ce PPA a été réalisée, tout au long du processus, en étroite relation avec l'ensemble des propriétaires des parcelles incluses dans son périmètre.

## 2. DESCRIPTION DU PPA

Le secteur des Brûlées représente une surface d'environ 55'350 m<sup>2</sup>, actuellement affectée en zone intermédiaire et incluant près de 11'000 m<sup>2</sup> d'aire forestière. Il est situé en limite Nord de la zone urbanisée de la commune de Lutry, à proximité immédiate de la zone agricole. Il représente une poche non construite entourée sur trois côtés par des zones bâties : zone d'activité A, zones faible et moyenne densités.

Les documents annexés au présent préavis illustrent clairement les modifications prévues qui peuvent être résumées comme suit :

### 2.1 Périmètre<sup>1</sup>

Le périmètre du PPA coïncide avec celui de la zone intermédiaire du plan général d'affectation communal du 24 septembre 1987, compris entre l'autoroute N9 (Lausanne-Vevey au Nord, bretelle Vevey-Lutry au Sud), le ruisseau du Mâcheret à l'Est, la limite de la zone moyenne densité et la route du Landar (RC 770b) à l'Ouest.

Ce périmètre inclut 10 parcelles (n<sup>os</sup> 4019, 4022 à 4029, 4040) détenues par 7 propriétaires distincts, ainsi que 3 fractions du domaine public communal (DP 204, DP 205 et DP 206).

### 2.2 Urbanisme

Hormis la thématique des dangers naturels (cf. § 3.2.2), les objectifs du PPA visent à<sup>2</sup> :

- proposer une offre diversifiée en matière de logement ;
- assurer une mixité entre le logement et les activités ;
- assurer les liaisons du quartier au réseau communal des routes et des chemins.

Pour ce faire, l'étude de planification a tout d'abord distingué 3 poches d'urbanisation (Nord-Ouest, Sud et Est), chacune présentant ses propres spécificités et contraintes.

Afin de transposer formellement les caractéristiques de ces poches en dispositions réglementaires, l'étude a ensuite défini 3 nouvelles zones, tout en précisant une aire existante<sup>3</sup> :

- Zone d'habitation résidentielle et d'activités non gênantes<sup>4</sup> ;

---

<sup>1</sup> cf. art. 2 RPPA

<sup>2</sup> cf. art. 4 RPPA (lettres a, b et g)

<sup>3</sup> cf. art. 5 RPPA

<sup>4</sup> cf. art. 22 RPPA

- Zone d'habitation collective et d'activités moyennement gênantes<sup>5</sup> ;
- Zone du milieu naturel<sup>6</sup> ;
- Aire forestière<sup>7</sup>.

*Conformément à l'art. 4 LVLFo, la lisière a fait l'objet, le 5 mai 2006, d'une nouvelle délimitation par l'inspecteur forestier du 5<sup>ème</sup> arrondissement. Celle-ci a été dûment soumise à enquête publique simultanément avec le dossier du PPA.*

Les possibilités constructives de chaque zone sont fixées par des périmètres (traitillés sur le plan), des gabarits de construction (altitudes maximales en rouge sur le plan ou les coupes) avec limitation du nombre de niveaux habitables, ainsi que par la mention des surfaces brutes de plancher habitable (SPd sur le plan), desquelles ont été calculés les CUS indiqués ci-dessous.<sup>8</sup>

Les constructions nouvelles sont reportées à titre indicatif sur le plan et les coupes.

Des règles particulières régissent par ailleurs les bâtiments existants<sup>9</sup>, l'esthétique des constructions<sup>10</sup>, la forme des toitures<sup>11</sup>, les aménagements extérieurs<sup>12</sup> et les mouvements de terre autorisés<sup>13</sup>.

➤ **Poche Nord-Ouest** (parcelles n<sup>os</sup> 4019, 4022 pour la partie en amont de la forêt, 4040)

- Périmètres de construction : L à O ;
- Zone mixte d'habitation collective et d'activités moyennement gênantes ;
- CUS : 0,635 (correspondant approximativement au coefficient d'occupation du sol COS de 0,35 des zones d'activités selon PGA / RCAT).

Proche de l'autoroute N9 et de la route du Landar, le projet prévoit, dans sa partie Nord (périmètre de construction O), la réalisation d'un bâtiment comprenant 100% d'activités moyennement gênantes et, dans sa partie Sud (périmètres de construction L, M et N), celle de 3 bâtiments plus petits abritant essentiellement du logement collectif (au plus 90%) et des activités moyennement gênantes (au moins 10%).

Le nombre de niveaux habitables est limité à 5 pour la partie amont (Nord-Ouest) des périmètres et à 4 pour la partie aval (Sud-Est).

Les périmètres et gabarits de constructions nouvelles L, M et N peuvent faire l'objet d'une variante d'implantation (par rotation simultanée) à l'intérieur de l'aire alternative des périmètres de constructions, dans la mesure où ils respectent la direction alternative d'implantation (en bleu sur le plan).

---

<sup>5</sup> cf. art. 23 RPPA

<sup>6</sup> cf. art. 24 RPPA

<sup>7</sup> cf. art. 25 RPPA

<sup>8</sup> cf. art. 10 à 15, 17 RPPA

<sup>9</sup> cf. art. 18 RPPA

<sup>10</sup> cf. art. 21 RPPA

<sup>11</sup> cf. art. 16 RPPA

<sup>12</sup> cf. art. 19 RPPA

<sup>13</sup> cf. art. 20 RPPA

➤ **Poche Sud** (parcelles n<sup>os</sup> 4022 pour la partie en aval de la forêt, 4026 à 4029)

- Périmètres de construction : I, J et K ;
- Zone d'habitation résidentielle et d'activités non gênantes ;
- CUS : 0,525 (comparable à la zone moyenne densité selon PGA / RCAT).

Jouxtant la bretelle autoroutière, la partie amont de cette poche pourra accueillir, à l'Ouest, 2 (k1 et k2) ou 3 (k3, k4 et k5) constructions non contiguës, disposées parallèlement aux courbes de niveau et limitées à 4 niveaux habitables au plus (4 pour les constructions k1, k3 et k4, 3 pour les constructions k2 et k5).

Plus à l'Est, 2 constructions limitées à 3 niveaux pourront être érigées (périmètres I et J).

Le niveau de toiture, s'agissant des constructions k2 et k5 + des périmètres J et I, se situe approximativement au niveau du rez-de-chaussée de la construction existante à l'amont du chemin d'En Vaux (périmètre E), afin de ne pas en occulter la vue.

➤ **Poche Est** (parcelles n<sup>os</sup> 4023 à 4025)

- Périmètres de construction : A à H ;
- Zone d'habitation résidentielle et d'activités non gênantes ;
- CUS : 0,35 (comparable à la zone faible densité selon PGA / RCAT).

Cette valeur relativement basse est imposée par les fortes contraintes liées au site :

- environnementales : essentiellement bruit, zones de glissement, limitation de l'accessibilité ;
- paysagères et naturelles : vues, boisement, liaisons écologiques, etc.

Intercalée entre l'autoroute N9 au Nord et la bretelle autoroutière au Sud, cette poche comprendra, dans les limites des périmètres et gabarits fixés, 3 grands secteurs (A, B et C) où la typologie des constructions est laissée au choix du constructeur (typologie identique, 5 niveaux habitables au maximum), 2 secteurs plus modestes (E et G) limités à 3 niveaux habitables, un secteur (H) comprenant 2 nouvelles constructions h1 et h2 à édifier en ordre non contigu limitées également à 3 niveaux habitables, ainsi que 2 périmètres de constructions existantes (D et F).

La poche Nord-Ouest est totalement séparée des deux autres poches Sud et Est par une large aire forestière présentant une déclivité marquée.

En finalité, afin d'assurer la faisabilité du projet, les potentiels constructibles de la parcelle n° 4029 et de la partie Sud de la parcelle n° 4022, toutes deux situées dans la poche Sud, ont été reportés sur la poche Nord-Ouest. Suite à ces reports, l'utilisation effective de la poche Sud est réduite à un CUS de 0,38 (comparable à celui de la poche



Est), alors que celle de la poche Nord-Ouest est portée à 0,72 (analogue à celle d'une zone forte densité selon PGA / RCAT).

### 2.3 Capacités : SPd / habitants et emplois / stationnement<sup>14</sup>

Le potentiel de développement du PPA, défini par poche d'urbanisation conformément aux développements du § 2.2 ci-dessus, ainsi que les besoins en places de parc, se présentent comme suit :

	SPd [m <sup>2</sup> ]		Population		Places de parc	
	Activités	Logements	Emplois [35 m <sup>2</sup> / emploi]	Habitants [50 m <sup>2</sup> / habitant]	Activités	Logements
<b>Poche Nord-Ouest</b>	3'840 <i>(nouvelle)</i>	3'200 <i>(nouvelle)</i>	110	64	67 <i>(nouvelles)</i>	35 <i>(nouvelles)</i>
<b>Poche Sud</b>		4'030 <i>(nouvelle: 3'800)</i>		81		44 <i>(nouvelles: 42)</i>
<b>Poche Est</b>		8'445 <i>(nouvelle: 7'360)</i>		169		93 <i>(nouvelles: 81)</i>
<b>Totaux</b>	<b>3'840</b> <i>(nouvelle)</i>	<b>15'675</b> <i>(nouvelle: 14'360)</i>	<b>110</b>	<b>314</b>	<b>67</b> <i>(nouvelles)</i>	<b>172</b> <i>(nouvelles: 158)</i>

SPd: surface de plancher déterminante

*(calculée conformément aux dispositions de l'art. 16 RCAT)*

Calculés sur la base de la norme VSS 640281, les besoins en stationnement se réfèrent aux hypothèses suivantes :

Activités : 2 places par 100 m<sup>2</sup> de SPd pour les employés  
0,5 place par 100 m<sup>2</sup> pour les visiteurs

*avec application d'un coefficient de 70% (estimation utilisée dans le périmètre compact du PALM pour un type de localisation "D", à la demande du SM)*

Logements : 1 place par 100 m<sup>2</sup> de SPd pour les habitants  
+ 10% pour les visiteurs

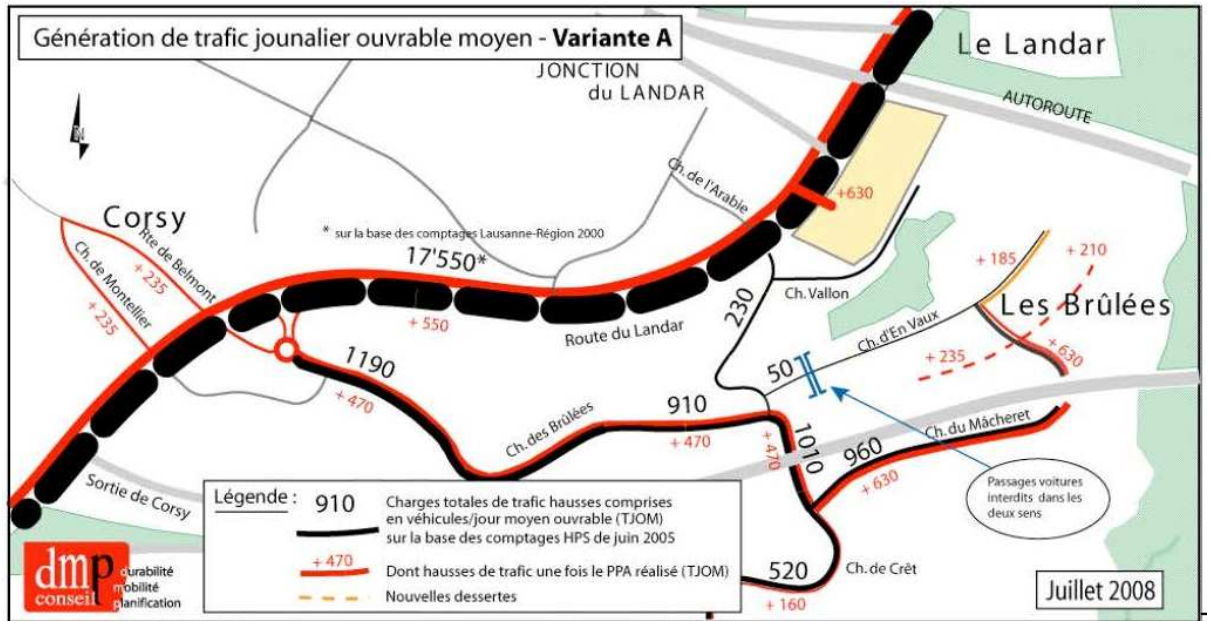
### 2.4 Accessibilité / distribution du trafic<sup>15</sup>

L'accès routier aux poches du Sud et de l'Est s'effectue par le chemin du Mâcheret, sous la bretelle autoroutière. L'accès à la poche Nord-Ouest, totalement indépendant du précédent, se fait directement depuis la route du Landar, permettant la suppression du DP 204 (chemin du Vallon). Aucune liaison routière n'est possible par le chemin d'En Vaux, qui fait office de liaison piétonne et cycliste avec le quartier voisin. Un sentier forestier permettra aux piétons de relier les parties inférieure et supérieure du secteur.

Par rapport à la situation actuelle et en fonction de la répartition des places de parc présentée au § précédent, les mouvements supplémentaires générés par le PPA s'élèveront à 1260 véhicules/jour, dont 630 pour la poche Nord-Ouest et 630 pour les poches Sud et Est.

<sup>14</sup> cf. art. 8 et 14 RPPA

<sup>15</sup> cf. art. 6 et 7 RPPA



N. B. : la génération de trafic est estimée sur la base des taux de rotation TR (= nombre moyen de véhicules par place de stationnement et par jour) suivants :

Affectation	TR habitants/ employés	TR visiteurs
Activités	3	5
Logement	2.5	3

## 2.5 Opérations foncières induites par le nouveau PPA

### 2.5.1 Désaffectation du domaine public communal DP 204 (chemin du Vallon)

Aujourd'hui assuré via les chemins de l'Arabie et du Vallon, l'accès à la poche Nord-Ouest est aussi bien impropre à la desserte d'habitations collectives qu'au passage de véhicules professionnels liés à des activités moyennement gênantes.

En outre, le tracé actuel du chemin du Vallon rend impossible sa transformation en route de desserte par le simple fait qu'il est accolé, en grande partie, à la lisière forestière.

L'inspection des forêts du 5<sup>ème</sup> arrondissement a donné son aval au nouveau tracé, bien qu'implanté à moins de 10 m de cette lisière, car il constitue une amélioration sensible par rapport à l'état existant, pour autant que la surface de l'ancien chemin soit rendue à la nature.

En conséquence, l'accès à la parcelle n° 4019 est prévu directement depuis la route du Landar (cf. § 4.1) et le DP 204 peut être supprimé.

La désaffectation du DP 204 (chemin du Vallon) et son transfert au chapitre privé de la Commune ont été soumis à enquête publique simultanément avec le dossier du PPA.

### 2.5.2 Radiation partielle de limites des constructions

Une bande inconstructible d'une vingtaine de mètres de large suit approximativement le tracé du chemin d'En Vaux, en vertu d'un « Plan d'alignement – Chemin de Vaux » du 25 février 1958.

Au vu des contraintes majeures imposées par cette bande, les limites des constructions concernées, situées à l'intérieur du périmètre du PPA, seront radiées.

### 2.5.3 Remaniement de biens-fonds et transferts immobiliers

En regard des dispositions des art. 55 LATC et 4 LAF, la coordination entre aménagement du territoire et aspects fonciers doit être assurée.

Il en résulte que les modifications du parcellaire (modifications de limites de gré à gré) prévues par la présente procédure de planification doivent avoir été élaborées et agréées par les propriétaires avant l'adoption du PPA par le Conseil communal.

D'autre part, le concept d'urbanisation développé dans le cadre du PPA a conduit à définir, pour chacun des propriétaires concernés, des prétentions en matière de SPd. Les propriétés communales, toutes concernées par un remaniement de biens-fonds (y compris le DP 204 suite à sa désaffectation et à son transfert au chapitre privé de la Commune : cf. § 2.5.1), présentent les SPd suivantes :

N° parcelle	Surface parc. [m <sup>2</sup> ]	Surf. forêt [m <sup>2</sup> ]	Surf. hors forêt [m <sup>2</sup> ]	SPd [m <sup>2</sup> ]
<b>4027</b>	4'873	0	4'873	2'560
<b>4029</b>	1'378	0	1'378	725
<b>4040</b>	2'909	2'069	840	535
<b>DP 204</b>	1'027	0	0	0

Le remaniement précité a pour objet les cessions et échange ci-dessous :

- Vente par la Commune de Lutry d'une surface de terrain de 840 m<sup>2</sup> (« surf. hors forêt »), à détacher de la parcelle n° 4040, ainsi que du DP 204, au propriétaire de la parcelle n° 4019, pour un prix de CHF 530'000.--.  
Cela correspond à la cession par la Commune de Lutry de 1'260 m<sup>2</sup> de SPd, soit l'addition des SPd des parcelles n° 4029 (725 m<sup>2</sup> : cf. explications à la fin du § 2.2), n° 4040 (535 m<sup>2</sup>) et du DP 204 (0 m<sup>2</sup>) ;
- Vente par la Commune de Lutry de la parcelle n° 4029 (privée de son potentiel constructible transféré sur la poche Nord-Ouest) au propriétaire de la parcelle n° 4028, pour un prix de CHF 50'000.-- ;
- Echange d'environ 393 m<sup>2</sup> de terrain d'égales valeurs, soit CHF 120'000.--, entre la parcelle communale n° 4027 et la parcelle n° 4026 (sans incidences sur les SPd).

A l'issue de ces transferts, hormis les DP 205 et 206, la Commune restera donc propriétaire à l'intérieur du périmètre du PPA des parcelles n°s 4027, optimisée pour accueillir en priorité de l'habitation (surface foncière : 4'873 m<sup>2</sup>, SPd : 2'560 m<sup>2</sup>) et 4040, intégralement forestière (surface foncière : 2'069 m<sup>2</sup>).

Ces opérations immobilières ont été avalisées par la Commission communale des affaires immobilières en date du 7 novembre 2012.

Elles ont d'autre part été formalisées sous la forme d'une « Promesse conditionnelle de remaniement de biens-fonds et transferts immobiliers » signée par-devant notaire le 19 décembre 2012.

Enfin, il convient de rappeler que ces opérations demeurent subordonnées à l'approbation du PPA par le Conseil d'Etat du Canton de Vaud.

### **3. CONFORMITE AUX OBJECTIFS D'AMENAGEMENT**

#### **3.1 Conformité aux planifications supérieures**

##### **3.1.1 Plan directeur cantonal**

Le projet est conforme aux dispositions du PDCn entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2008, s'agissant des lignes d'action et mesures ci-dessous reportées qui lui sont applicables :

- A1 Localiser l'urbanisation dans les centres*
- A2 Développer une mobilité multimodale*
  - A23 Mobilité douce*
- A3 Protéger l'homme et l'environnement contre les risques et les dangers*
  - A32 Nuisances sonores*
  - A35 Rayonnement non ionisant*
- B3 Stimuler la construction de quartiers attractifs*
  - B31 Habitat collectif*
- E1 Valoriser le patrimoine naturel*
  - E13 Dangers naturels [problématique apparue en janvier 2009, lors de l'examen préalable complémentaire du dossier par le SDT : cf. § 5.2.2]*
- F5 Favoriser les ressources renouvelables et indigènes*
  - F51 Ressources énergétiques et consommation rationnelle de l'énergie*
- R01 Agglomération Lausanne-Morges*

##### **3.1.2 Projet d'Agglomération Lausanne-Morges**

Situé à l'extrémité Est de l'agglomération Lausanne-Morges, le secteur des Brûlées est inclus dans le périmètre compact du PALM, au sein duquel le développement et l'essentiel des constructions nouvelles doivent se faire (critères requis : meilleure valorisation des surfaces, des infrastructures et du cadre de vie des zones déjà urbanisées, impliquant notamment une bonne coordination entre urbanisation et transports publics).

Le nombre d'emplois et d'habitants par hectare est d'environ 98, soit la densité préconisée par le PALM pour les secteurs constructibles de l'agglomération compacte (en dehors des sites de développement stratégiques).

### 3.1.3 Plan directeur communal

Ce PPA est conforme aux principes énoncés dans le PDCom, notamment en ce qui concerne les objectifs visant à équilibrer activités secondaires ou tertiaires avec la prépondérance résidentielle de sa partie Ouest, et ceux visant à optimiser l'utilisation des zones constructibles en encourageant la densification, la mixité et la diversification.

## 3.2 Thématiques particulières

### 3.2.1 Bruit<sup>16</sup>

Degrés de sensibilité au bruit attribués :

- **DS II** pour la zone d'habitation résidentielle et d'activités non gênantes (poches Sud et Est) ;
- **DS III** pour la zone d'habitation collective et d'activités moyennement gênantes (poche Nord-Ouest).

S'agissant du bruit occasionné par la circulation autoroutière, la Confédération n'a pas prévu la réalisation de parois antibruit dans ce secteur. D'autre part, au vu de la situation particulière du site, il n'est pas possible pour les propriétaires de réaliser sur leurs parcelles des ouvrages ad hoc (parois ou buttes).

En accord avec le SEVEN, les mesures d'atténuation du bruit seront par conséquent à rechercher au droit des futurs bâtiments. Des études acoustiques devront être produites par les constructeurs lors des demandes de permis de construire qui suivront ultérieurement.

Concernant la poche Nord-Ouest, la construction dans le périmètre de construction O devra être réalisée en premier, afin de constituer un écran antibruit pour les 3 autres bâtiments à réaliser dans les périmètres de construction L, M et N<sup>17</sup>.

### 3.2.2 Dangers naturels gravitaires

Dans le cadre de l'examen préalable complémentaire établi par le SDT le 27 juillet 2009 (cf. § 5.2.2), le SESA et le SFFN ont soulevé divers problèmes liés aux dangers naturels gravitaires dans plusieurs secteurs du PPA.

Suite à l'établissement entre les mois d'avril 2009 et septembre 2010 de 3 rapports d'expertise géologique et géotechnique, incluant 2 campagnes de mesures inclinométriques, le SDT a, le 23 février 2011 (cf. § 5.2.3), « *préavisé favorablement au classement en zone constructible desdits secteurs avec des dispositions<sup>18</sup> réglementaires ad hoc* ».

---

<sup>16</sup> cf. art. 9 et 26 RPPA

<sup>17</sup> cf. art. 23 al. 4 RPPA

<sup>18</sup> ces dispositions figurent à l'art. 30 RPPA

### 3.2.3 Equipements et aménagements<sup>19</sup>

La faisabilité technique des équipements et des aménagements élaborés pour le PPA a été vérifiée dans une étude spécifique d'« Avant-projet des équipements et des aménagements » établie par des professionnels qualifiés.

Les obligations réciproques des parties (Commune et propriétaires), relatives aux modalités de construction et d'entretien des équipements et aménagements, ainsi qu'à la répartition des frais, ont été formalisées au sein d'une « Convention d'équipements collectifs » signée par-devant notaire les 17 et 22 février 2012.

### 3.2.4 Protection du milieu naturel

D'une manière générale, les choix qui ont été effectués dans le domaine des milieux naturels répondent aux objectifs suivants<sup>20</sup> :

- garantir la qualité de l'habitat par la disposition adéquate des constructions et les mesures environnementales nécessaires ;
- favoriser l'utilisation des espaces extérieurs par les habitants du quartier ;
- préserver le cadre naturel (favorable à l'habitat) ;
- renforcer le réseau biologique.

Après avoir fait l'objet d'une nouvelle délimitation, l'intégralité de l'aire forestière est conservée : le cordon boisé et la forêt riveraine du ruisseau du Mâcheret permettent en effet de préserver la qualité biologique et écologique du site.

D'autre part, pour être en conformité avec la ligne d'action E1 du PDCn et en vertu, notamment, de l'art. 22 LFaune, des zones de milieu naturel sont prévues en lisière des aires forestières et en limite Sud du PPA. Ces zones inconstructibles permettront d'assurer la transition entre la forêt et les zones d'habitation.

Les arbres à valeur écologique et paysagère élevée, tels que reportés sur le plan, sont maintenus. Ceux devant néanmoins être supprimés par les futurs travaux seront compensés dans le périmètre des aménagements extérieurs ou dans la zone du milieu naturel par des espèces indigènes adaptées à la station<sup>21</sup>.

Enfin, les thématiques « Energie »<sup>22</sup>, « Prévention des accidents majeurs »<sup>23</sup>, « Prévention des incendies »<sup>24</sup> et « Rayonnement non-ionisant »<sup>25</sup> font l'objet de précisions réglementaires distinctes.

---

<sup>19</sup> cf. art. 34 RPPA

<sup>20</sup> cf. art. 4 RPPA (lettres c, d, e et f)

<sup>21</sup> cf. art. 32 et 33 RPPA

<sup>22</sup> cf. art. 27 RPPA

<sup>23</sup> cf. art. 28 RPPA

<sup>24</sup> cf. art. 29 RPPA

<sup>25</sup> cf. art. 31 RPPA

## **4. DEMARCHES LIEES**

### **4.1 Aménagement d'un carrefour sur la route du Landar (RC 770b)**

Comme déjà évoqué, l'accès à la poche Nord-Ouest s'effectuera dorénavant depuis la route du Landar.

Les travaux envisagés impliquent l'aménagement d'un carrefour ad hoc sur la RC 770b, avec création d'une voie de présélection dans le sens descendant.

S'agissant d'un domaine dépendant des routes nationales (car situé au droit de la bretelle de sortie de la demi-jonction autoroutière n° 11 « Belmont »), l'OFROU a délivré le 3 novembre 2011 son accord de principe à un tel aménagement, sur la base de l'avant-projet qui lui a été soumis.

Le projet de détail, en cours d'établissement, fera ultérieurement l'objet d'une mise à l'enquête publique (procédure LATC).

### **4.2 Chemin du Mâcheret : études complémentaires de modération et de sécurisation des circulations**

Dans le but de répondre aux craintes des riverains du chemin du Mâcheret redoutant l'augmentation de trafic prévue sur cet axe, la Municipalité a décidé de conduire une étude complémentaire. Les résultats figurent dans une notice technique « Modération et sécurisation des circulations au chemin du Mâcheret », produite en juin 2012 par le bureau spécialement mandaté. Pour l'essentiel, les points suivants ont ainsi été traités :

#### **4.2.1 Analyse de l'opportunité de maintenir un accès au PPA par le chemin d'En Vaux**

L'étude a reconsidéré l'ensemble des variantes possibles pour ce chemin (A : accès fermé, B : circulation à sens unique dans le sens ouest-est, C : circulation à sens unique dans le sens est-ouest, D : maintien d'un accès bidirectionnel) par le biais d'une analyse multicritère (fonctionnement/fluidité du trafic, bruit, sécurité et confort des piétons, investissements et aménagements nécessaires).

Ses conclusions, sans équivoque, confirment que la variante A, impliquant une fermeture du chemin d'En Vaux à la circulation et une concentration de la totalité des mouvements de véhicules générés par le PPA sur le chemin du Mâcheret, est la plus optimale.

Elle relève toutefois quelques problèmes ponctuels de sécurité (mauvaise visibilité, tracé trop rectiligne pouvant inciter à des vitesses trop élevées, absence de trottoirs) traités au § suivant.

#### 4.2.2 Recommandations d'aménagements

Les principales mesures suivantes devront être mises en œuvre :

- aménagement d'un cheminement piétonnier continu reliant le chemin du Mâcheret au chemin des Brûlées, sous la forme d'un trottoir franchissable d'environ 1,50 m de largeur (dont une bordure de 0,2 m) ;
- profil type de voirie correspondant à une chaussée d'environ 3,5 m de largeur, avec croisement des véhicules en empiétant sur le trottoir franchissable ;
- mise en place de rétrécissements latéraux (ch. du Mâcheret + carrefour Arabie – En Vaux – Genevroz – Brûlées) ;
- aménagement de surfaces routières colorées (carrefour Mâcheret – Genevroz + secteur Est ch. du Mâcheret).

Remarques : Bien qu'envisageable, une zone 30 n'est pas nécessaire, car la modération des vitesses est assurée par les aménagements eux-mêmes.

Afin d'offrir une sécurité maximale et d'assurer un trajet plus direct l'étude préconise d'étudier la réalisation éventuelle d'un cheminement piétonnier en site propre, reliant le chemin du Mâcheret au chemin d'En Vaux en passant sous l'autoroute.

Cette option sera évaluée ultérieurement, en coordination avec le projet de construction à développer sur la poche Sud du PPA (parcelle communale n° 4027).

#### 4.2.3 Evaluation d'accès alternatifs au PPA

##### ➤ Liaison entre le PPA et la route des Monts-de-Lavaux

Au vu du faible trafic concerné, de l'ampleur des travaux, de la pente prononcée, de la nécessité de négocier un droit de passage sur les parcelles privées en aval de la route des Monts-de-Lavaux, ainsi que de l'impact sur le milieu naturel, cette solution a été écartée.

##### ➤ Desserte du PPA via la bretelle autoroutière de Corsy-Lutry

Cette solution a également été écartée, du fait de son bilan coût-efficacité très défavorable (mesure disproportionnée au regard des enjeux, trafic concerné limité, importants travaux de génie civil, gestion de la bretelle autoroutière du seul ressort de l'OFROU, non-respect des principes clés d'organisation hiérarchique du réseau routier).



## **5. PROCEDURE**

La présente procédure est régie par les dispositions des art. 56 et suivants LATC.

### **5.1 Accord préliminaire**

Le projet a fait l'objet d'un accord préliminaire du SDT le 24 février 2006.

### **5.2 Examen préalable**

#### **5.2.1 Examen initial**

L'ensemble du dossier (plan, coupes, règlement, rapport de conformité 47 OAT) a été transmis au SDT le 15 novembre 2007 pour examen préalable, conformément aux dispositions de l'art. 56 LATC.

Par courrier du 25 juin 2008, le SDT nous a transmis son rapport d'examen, ainsi que les préavis des Services cantonaux concernés. Le projet a été jugé recevable et a reçu un préavis favorable des Services, moyennant compléments et modifications à apporter au dossier avant examen complémentaire (actualiser les références à la planification cantonale, compléter les mesures de protection du milieu naturel, prévoir la coordination entre la planification et les aspects fonciers, etc.).

#### **5.2.2 Examen préalable complémentaire**

L'ensemble du dossier complété et modifié a été transmis au SDT le 29 août 2008 pour examen complémentaire.

Par un premier courrier intermédiaire du 16 janvier 2009, puis lors de la transmission de son nouveau rapport d'examen le 27 juillet 2009, le SDT nous a soudainement expliqué avoir mis en évidence un problème lié aux dangers naturels gravitaires.

Dès lors, le SDT n'était plus en mesure d'accepter le projet de PPA sous la forme présentée.

#### **5.2.3 Examen préalable complémentaire n° 2**

L'ensemble du dossier, complété par deux études géologiques et géotechniques, a été transmis au SDT le 22 novembre 2010 pour nouvel examen complémentaire.

Par courrier du 23 février 2011, le SDT nous a transmis son rapport d'examen, avec l'aval des Services cantonaux concernés sous réserve d'ultimes compléments mineurs relatifs à la forme des documents.

### **5.3 Enquête publique**

Le dossier du PPA, la délimitation de l'aire forestière, ainsi que la désaffectation du domaine public n° 204 (chemin du Vallon) suivie de son transfert au chapitre privé de la Commune, ont été soumis à l'enquête publique pendant 30 jours (art. 57 LATC), du 20 mars au 18 avril 2012 inclus. Le projet a suscité 10 oppositions et 1 remarque.

A noter que, en accord avec les dispositions de l'art. 3 LATC, deux séances d'information publique ont été organisées durant la mise à l'enquête publique du dossier, soit les 21 et 28 mars 2012 de 15h00 à 17h00. Une trentaine de personnes s'y sont présentées.

#### **5.4 Adoption par le Conseil communal, approbation par le Département compétent, mise en vigueur**

Après adoption par le Conseil communal (art. 58 LATC), le dossier sera soumis au Département de l'intérieur pour approbation (art. 61 LATC) et mise en vigueur (art. 61a LATC).

## **6. OPPOSITIONS, REMARQUES ET PROPOSITIONS DE REPONSES**

Lors de l'enquête publique, le projet a suscité 10 oppositions et 1 courrier valant remarques :

- **1 opposition** de Me Leila Roussianos, avocate, au nom des 25 propriétaires de la PPE Les Zénithales III (chemin du Mâcheret 27, 29 et 31), accompagnée d'**1 opposition** à titre "individuel" ;
- **1 opposition** munie de 11 signatures, au nom des habitants du chemin du Mâcheret 55 à 65 ;
- **1 opposition** munie de 11 signatures, au nom de la copropriété du Mâcheret 55 à 65 « Les Mâchots », accompagnée de **3 oppositions** à titre "individuel" ;
- **1 opposition** d'une habitante du chemin du Mâcheret 9 ;
- **2 oppositions** émanant des PPE Les Zénithales II (chemin du Mâcheret 21, 23 et 25) et Genevroz 49 ;
- **1 courrier valant remarques** d'un habitant du chemin du Mâcheret 7.

Ces interventions sont résumées ci-après, suivies des propositions de réponses de la Municipalité.

### **6.1 Opposition de Me Leila Roussianos, avocate, au nom des 25 propriétaires de la PPE Les Zénithales III (chemin du Mâcheret 27, 29 et 31)**

#### **Motifs**

Accessibilité :

- les variantes retenues par le projet ne permettent pas de conclure au respect des normes s'agissant de l'accessibilité au territoire couvert par le PPA : données relatives au trafic non à jour ne pouvant faire foi (uniquement comptages directionnels effectués sur 2 jours en 2006) + mauvaise desserte de ce territoire par les transports publics à prendre en considération ;

- s'agissant de l'accès aux poches Sud et Est, il y a lieu de déterminer avec précision l'impact de l'augmentation du trafic générée sur le chemin du Mâcheret par les nouvelles habitations et les mesures envisagées afin d'endiguer ladite augmentation de trafic.

Sécurité des habitants du chemin du Mâcheret et des piétons empruntant le chemin du Mâcheret :

- la charge de trafic va augmenter sur le chemin du Mâcheret et il s'en suit un risque accru pour les usagers dudit chemin, singulièrement pour les piétons qui empruntent ce chemin, a fortiori pour les nombreux enfants qui empruntent ce chemin pour se rendre à l'école ;
- la question de la sécurité des piétons doit faire l'objet d'une étude complémentaire et circonstanciée afin d'éviter tout risque accru pour les usagers de ce tronçon et cela en application du principe de précaution.

Besoins en stationnement :

- l'application des normes VSS n'est pas satisfaisante en l'état : celles-ci ne constituent pas nécessairement la référence en matière de place de stationnement et il incombe en dernier lieu à l'autorité communale de définir le nombre de places utiles ;
- l'effet d'une mauvaise planification, respectivement d'une sous-planification, aura pour effet d'engendrer un parking sauvage et donc des véhicules stationnés au mépris de la sécurité des usagers de la route et des piétons.

Non-respect des valeurs en matière de bruit :

- violation des art. 29 et 30 de l'OPB : dépassements des valeurs de planification et des valeurs limites d'immission, notamment en raison de l'augmentation du trafic routier sur le chemin du Mâcheret + aucune mesure de planification, aucune mesure d'aménagement ou de construction qui permettrait d'assurer le respect des valeurs de l'OPB.

En application de l'art. 58 al. 1 LATC, Me Roussianos a en outre requis la tenue d'une séance de conciliation.

### **Détermination de la Municipalité**

Conformément à la demande formulée par l'avocate-conseil des opposants, la Municipalité a organisé, le 28 septembre 2012, la tenue d'une séance de conciliation en présence de Me Leila Delarive (anciennement Roussianos), de Mme Nathalie Bachmann, de MM. Gilbert Roux et Christophe Bolomey, ainsi que d'une délégation de la Municipalité.

A l'issue de cette séance, un procès-verbal a été établi par le Service communal de l'aménagement du territoire et des bâtiments. Ce procès-verbal, accompagné de la notice technique mentionnée au § 4.2 du présent préavis (« Modération et sécurisation des circulations au chemin du Mâcheret », juin 2012), a été envoyé à Me Delarive le 11 octobre 2012. Malgré un délai fixé au 25 octobre 2012, prolongé à la demande de leur

conseil au 15 novembre 2012, cet envoi n'a suscité aucune réaction de la part des opposants.

En conséquence, sur les points « accessibilité » et « sécurité », la Municipalité se réfère intégralement aux conclusions de l'étude complémentaire présentée au § 4.2 ci-dessus qui, d'une part, confirment les options prises en matière d'accessibilité dans le cadre du projet de PPA et, d'autre part, prévoient la mise en œuvre de mesures d'aménagement répondant valablement aux attentes de modération de trafic et de sécurité formulées par les opposants.

S'agissant de l'aspect « besoins en stationnement », la Municipalité rappelle qu'elle est tenue d'appliquer les normes VSS en vertu de l'obligation qui lui est imposée par l'art. 40a RLATC. Le SM l'a par ailleurs rappelé dans son préavis du 25 juin 2008 exprimé dans le cadre de l'examen préalable.

Pour ce qui concerne le « non-respect des valeurs en matière de bruit », la Municipalité ne comprend pas les arguments quelque peu confus présentés par les opposants. Les études de bruit menées dans le cadre de l'élaboration du projet de PPA, ainsi que les mesures proposées, sont décrites avec force détails aux pages 20 à 22 du rapport de conformité OAT soumis (à titre informatif) à enquête publique. Elles répondent pleinement aux dispositions légales en vigueur, ainsi que l'atteste le préavis positif émis par le SEVEN lors de l'examen préalable. Des dispositions spécifiques figurent par ailleurs aux art. 9 et 26 RPPA.

La Municipalité propose de lever cette opposition.

## **6.2 Opposition de Mme Nathalie Bachmann, chemin du Mâcheret 29** (fait également partie des 25 propriétaires opposants du chiffre 6.1)

### **Motifs**

Cette opposition reprend les mêmes griefs formulés par Me Delarive au chiffre 6.1.

### **Détermination de la Municipalité**

La Municipalité se réfère à la proposition de réponse donnée à l'opposition 6.1 ci-dessus et propose de lever cette opposition.

## **6.3 Opposition de M. et Mme Michel et Christiane Duruz, chemin du Mâcheret 55, munie de 11 signatures, au nom des habitants du chemin du Mâcheret 55 à 65**

### **Motifs**

- dans le but de mieux répartir la circulation entre les trois poches, les opposants demandent la possibilité de prolonger l'accès à la poche Ouest [*lire en fait « poche Nord-Ouest »*] jusqu'au chemin du Mâcheret ; cette solution permettrait aux habitants des poches Sud et Est de rejoindre la route du Landar, soulageant d'autant la charge de trafic sur le chemin du Mâcheret et le tronçon ouest du chemin des Brûlées ;
- une diminution des conditions de sécurité sera inévitablement constatée sur le chemin du Mâcheret et sur le chemin de Crêt-de-Plan ; la mise en place d'un trottoir et de modérateurs de trafic semble évidente et devrait faire partie intégrante du projet.

### **Détermination de la Municipalité**

Un accès direct des poches Sud et Est à la route du Landar imposerait, d'une part, la traversée d'une aire forestière intangible, ainsi que, d'autre part, des travaux de génie civil totalement disproportionnés (en moyens et en coûts) au regard de la faible charge de trafic concernée : forte déclivité alliée à un contexte géologique et géotechnique difficile.

L'étude complémentaire de « Modération et sécurisation des circulations au chemin du Mâcheret », décrite au § 4.2 du présent préavis, a en effet confirmé que les effets du projet en matière de trafic le long de ce chemin représentent de 330 à 960 véh./jour ouvrable, soit une croissance de +630 véh./jour. Il en découle que les charges de trafic en heure de pointe au chemin du Mâcheret et au chemin des Genevroz peuvent être estimées à environ 100 véh./heure, soit, dans le pire des cas, un peu moins d'un croisement toutes les minutes environ.

S'agissant des aspects sécuritaires, la Municipalité se réfère aux conclusions de l'étude complémentaire précitée, prévoyant la mise en œuvre de mesures d'aménagement ad hoc (cheminement piétonnier continu reliant les chemins du Mâcheret à celui des Brûlées, nouveaux profils types de voirie, rétrécissements latéraux, surfaces routières colorées).

La Municipalité propose de lever cette opposition.

#### **6.4 Opposition de M. Mathieu Debonville, chemin du Mâcheret 59, munie de 11 signatures, en tant qu'administrateur de la copropriété du Mâcheret 55 à 65 « Les Mâchots »**

##### **Motifs**

Les intervenants s'expriment, pour l'essentiel dans les mêmes termes que l'opposition précédente (sous chiffre 6.3).

Point supplémentaire :

- la sortie comme l'entrée du chemin du Mâcheret au sud du pont enjambant l'autoroute est problématique ; cette bifurcation mérite un réaménagement afin d'améliorer la fluidité du trafic et surtout la sécurité des piétons qui se rendent à l'arrêt du bus TL des Brûlées.

### **Détermination de la Municipalité**

Sur l'ensemble des points, la Municipalité se réfère aux conclusions de l'étude complémentaire de « Modération et sécurisation des circulations au chemin du Mâcheret », présentée au § 4.2 du présent préavis, prévoyant la mise en œuvre de mesures d'aménagement ad hoc (cheminement piétonnier continu reliant les chemins du Mâcheret à celui des Brûlées, nouveaux profils types de voirie, rétrécissements latéraux, surfaces routières colorées). Le réaménagement de l'entrée/sortie du chemin du Mâcheret y est également traité.

La Municipalité propose de lever cette opposition.

### **6.5 Opposition de M. et Mme Colin et Laure Servais, chemin du Mâcheret 57** (font également partie des 11 signataires opposants des chiffres 6.3 et 6.4)

#### **Motifs**

- préalablement au projet de PPA, M. et Mme Colin demandent de régler les questions du trafic, des transports publics vers les écoles et leur accès à la route du Landar : étudier un accès direct depuis le chemin du Mâcheret vers la route du Landar, soit en aval, soit en amont de l'autoroute (via les alentours de Crystal Dog).

#### **Détermination de la Municipalité**

Un accès direct des poches Sud et Est à la route du Landar (que ce soit en aval ou en amont de l'autoroute) ne peut être envisagé pour les motifs suivants (considérés individuellement ou cumulativement) : traversée d'une aire forestière intangible, forte déclivité alliée à un contexte géologique et géotechnique difficile, droit de passage à négocier sur les parcelles privées en aval de la route des Monts-de-Lavaux, travaux de génie civil totalement disproportionnés (en moyens et en coûts) au regard de la faible charge de trafic concernée.

L'étude complémentaire de « Modération et sécurisation des circulations au chemin du Mâcheret », décrite au § 4.2 du présent préavis, a en effet confirmé que les effets du projet en matière de trafic le long de ce chemin représentent de 330 à 960 véh./jour ouvrable, soit une croissance de +630 véh./jour. Il en découle que les charges de trafic en heure de pointe au chemin du Mâcheret et au chemin des Genevroz peuvent être estimées à environ 100 véh./heure, soit, dans le pire des cas, un peu moins d'un croisement toutes les minutes environ.

S'agissant des aspects sécuritaires, la Municipalité se réfère aux conclusions de l'étude complémentaire précitée, prévoyant la mise en œuvre de mesures d'aménagement ad hoc (cheminement piétonnier continu reliant les chemins du Mâcheret à celui des Brûlées, nouveaux profils types de voirie, rétrécissements latéraux, surfaces routières colorées).

En matière de transports scolaires, les besoins sont analysés régulièrement, en étroite collaboration avec le Directeur des écoles. Des correctifs seront apportés dans les meilleurs délais si nécessaire.

La Municipalité propose de lever cette opposition.

### **6.6 Opposition de M. et Mme Pierre-André et Daniela Antille, chemin du Mâcheret 61** (font également partie des 11 signataires opposants des chiffres 6.3 et 6.4)

#### **Motifs**

M. et Mme Antille demandent :

- la construction d'une route reliant le nouveau quartier, afin d'éviter que les automobilistes ne fassent l'aller et retour par le Chemin du Mâcheret ou

continuer jusque vers la maison des sœurs Roulin et passer sous l'autoroute où il n'y a pas de forêt pour rejoindre le Cristal dog. Il y a déjà une barrière existante et ensuite une route existante, pour rejoindre la route du Landar ;

- une issue par le chemin d'En Vaux ou alors une nouvelle route pour rejoindre la route du Landar ; ils ne veulent pas que le chemin d'En Vaux devienne cul-de-sac (problèmes de déneigement du Mâcheret, passage possible des camions par le chemin d'En Vaux) ;
- au cas où une nouvelle route n'était pas étudiée pour dégager les voitures par le haut, il faut absolument prévoir un trottoir sur le chemin du Mâcheret ;
- de mettre des panneaux sur la montée de Crêt de Plan, du fait du non-respect par les usagers de la priorité de droite en faveur du chemin du Mâcheret.

### **Détermination de la Municipalité**

Un accès direct des poches Sud et Est à la route du Landar (que ce soit en aval ou en amont de l'autoroute), voire à la route des Monts-de-Lavaux, ne peut être envisagé pour les motifs suivants (considérés individuellement ou cumulativement) : traversée d'une aire forestière a priori intangible, forte déclivité alliée à un contexte géologique et géotechnique difficile, droit de passage à négocier sur les parcelles privées en aval de la route des Monts-de-Lavaux, travaux de génie civil totalement disproportionnés (en moyens et en coûts) au regard de la faible charge de trafic concernée.

L'étude complémentaire de « Modération et sécurisation des circulations au chemin du Mâcheret », décrite au § 4.2 du présent préavis, a en effet confirmé que les effets du projet en matière de trafic le long de ce chemin représentent de 330 à 960 véh./jour ouvrable, soit une croissance de +630 véh./jour. Il en découle que les charges de trafic en heure de pointe au chemin du Mâcheret et au chemin des Genevros peuvent être estimées à environ 100 véh./heure, soit, dans le pire des cas, un peu moins d'un croisement toutes les minutes environ.

Quant à l'opportunité de maintenir un accès au PPA par le chemin d'En Vaux, la Municipalité se réfère également à l'étude complémentaire susmentionnée, plus spécifiquement aux points développés au § 4.2.1 ci-dessus.

S'agissant des aspects sécuritaires ou de priorisation du trafic, la Municipalité renvoie toujours à cette même étude complémentaire, en particulier aux explications données précédemment au § 4.2.2, prévoyant la mise en œuvre de mesures d'aménagement ad hoc (cheminement piétonnier continu reliant les chemins du Mâcheret à celui des Brûlées, nouveaux profils types de voirie, rétrécissements latéraux, surfaces routières colorées).

La Municipalité propose de lever cette opposition.

## **6.7 Opposition (+ annotation) de M. Jean-Michel Clerc, chemin du Mâcheret 65** (faisant également partie des 11 signataires opposants des chiffres 6.3 et 6.4)

### **Motifs**

- il n'est pas logique, lors de la création d'un nouveau quartier, par suite d'une augmentation prévisible du trafic, de supprimer un chemin de desserte existant ; au contraire, la création de desserte devrait être étudiée ;
- bien que judicieuse pour la revalorisation des terrains communaux, la proposition de reporter le trafic sur les quartiers existants (Mâcheret), est « inélégante » ;
- s'agissant de la création d'un nouveau quartier, les accès et voies de circulations doivent être créés et réglés avant les projets de constructions ; des situations similaires existent dans d'autres quartiers, la Municipalité devrait saisir l'opportunité de gérer les accès avant la mise en œuvre du PPA.
- annotation : l'érection de bâtiments selon le PPA proposé devrait amener une attention particulière en ce qui concerne les nuisances, entre autres le bruit de circulation de l'autoroute, ceci aussi bien pour les futurs habitants du quartier, que pour les résidents actuels (réflexions et résonnances liées à la circulation) ; une étude « ad hoc » devrait être entreprise.

### **Détermination de la Municipalité**

La question de l'accessibilité au site et des déplacements a fait l'objet de plusieurs études, d'une part dans le cadre du projet de PPA lui-même (pages 7 à 9, 23 à 25, 26 et 27 du rapport OAT soumis à titre informatif à enquête publique), d'autre part au travers d'une étude complémentaire de « Modération et sécurisation des circulations au chemin du Mâcheret » dont les résultats figurent au § 4.2 du présent préavis. Il en ressort très clairement que les solutions proposées dans le cadre du PPA sont les meilleures possible en termes de gestion de trafic et de nuisances attendues.

L'analyse de la génération de trafic montre que si les charges ont tendance globalement à doubler dans le quartier des Brûlées, voire à tripler sur le chemin du Mâcheret, elles restent basses en valeur absolue. L'étude complémentaire précitée a en effet confirmé que les effets du projet en matière de trafic le long de ce chemin représentent de 330 à 960 véh./jour ouvrable, soit une croissance de +630 véh./jour. Il en découle que les charges de trafic en heure de pointe au chemin du Mâcheret et au chemin des Genevroz peuvent être estimées à environ 100 véh./heure, soit, dans le pire des cas, un peu moins d'un croisement toutes les minutes environ.

D'autre part, à un niveau plus global, le projet de PPA ne remet pas en cause les principes édictés par le PDCom (cf. § 3.1.3 ci-dessus), notamment à son chapitre traitant de la hiérarchie du réseau routier et des principes de classification qui en découlent (réseaux principal, collecteur et de dessertes). L'impact du PPA reste donc limité à son périmètre et à ses abords immédiats, ce qui a été dûment examiné et traité.

Les études de bruit menées dans le cadre de l'élaboration du projet de PPA, ainsi que les mesures proposées, sont décrites avec force détails aux pages 20 à 22 du rapport de



conformité OAT. Elles répondent pleinement aux dispositions légales en vigueur, ainsi que l'atteste le préavis positif émis par le SEVEN lors de l'examen préalable. Des dispositions spécifiques figurent par ailleurs aux art. 9 et 26 du RPPA.

La Municipalité propose de lever cette opposition.

## **6.8 Opposition de Mme Brigitte Schröder, chemin du Mâcheret 9**

### **Motifs**

- le blocage du chemin d'En Vaux serait un non-sens, au vu du triplement du nombre de voitures prévu par le projet sur le chemin du Mâcheret, qui deviendrait une impasse ; il faudrait partager le trafic aux immeubles en projet par le chemin d'En Vaux ;
- il manque depuis des années un miroir dans le virage du chemin de l'Arabie, très étroit et difficile ;
- autre difficulté : le virage en épingle à cheveux et à forte déclivité d'accès au chemin du Mâcheret ;
- un trafic beaucoup plus intense engendrera une nuisance insupportable pour le voisinage, spécialement en raison du danger pour les enfants et piétons (absence de trottoir) ; de plus, durant les travaux de construction, il y aura beaucoup de camions et de très gros véhicules qui circuleront.

### **Détermination de la Municipalité**

La question de l'accessibilité au site et des déplacements a fait l'objet de plusieurs études, d'une part dans le cadre du projet de PPA lui-même (pages 7 à 9, 23 à 25, 26 et 27 du rapport OAT soumis à titre informatif à enquête publique), d'autre part au travers d'une étude complémentaire de « Modération et sécurisation des circulations au chemin du Mâcheret » dont les conclusions figurent au § 4.2 du présent préavis. Il en ressort très clairement que les solutions proposées dans le cadre du PPA sont les meilleures possible en termes de gestion de trafic et de nuisances attendues.

L'analyse de la génération de trafic montre que si les charges ont tendance globalement à doubler dans le quartier des Brûlées, voire à tripler sur le chemin du Mâcheret, elles restent basses en valeur absolue. L'étude complémentaire précitée a en effet confirmé que les effets du projet en matière de trafic le long de ce chemin représentent de 330 à 960 véh./jour ouvrable, soit une croissance de +630 véh./jour. Il en découle que les charges de trafic en heure de pointe au chemin du Mâcheret et au chemin des Genevroz peuvent être estimées à environ 100 véh./heure, soit, dans le pire des cas, un peu moins d'un croisement toutes les minutes environ.

S'agissant des aspects sécuritaires ou de priorisation du trafic, la Municipalité renvoie toujours à cette même étude complémentaire, en particulier aux explications données au § 4.2.2 ci-dessus, prévoyant la mise en œuvre de mesures d'aménagement ad hoc (cheminement piétonnier continu reliant les chemins du Mâcheret à celui des Brûlées, nouveaux profils types de voirie, rétrécissements latéraux, surfaces routières colorées).

La mise en place d'un miroir de sécurité, pour autant qu'elle réponde à un intérêt public, pourra éventuellement être envisagée et réglée lors de l'établissement des projets de détail des mesures d'aménagement susmentionnées.

La Municipalité propose de lever cette opposition.

#### **6.9 Opposition de M. Gérald Rohrbach, chemin du Mâcheret 21-23-25, administrateur de la PPE « Les Zénithales II »**

##### **Motifs**

- l'accès par le chemin d'En Vaux pour les véhicules automobiles doit être conservé et amélioré, afin de décharger de façon égalitaire le chemin du Mâcheret ; il serait tout à fait approprié de créer une zone piétonne avec accès des véhicules autorisés aux immeubles proches, limité à 20 km/heure ;
- des éléments de modération du trafic doivent être garantis au chemin du Mâcheret (compte tenu des risques constatés : vitesse excessive, stationnement amont, enfants mis en danger) ;
- le débouché du chemin du Mâcheret sur le chemin des Genevroz doit être corrigé.

La question de l'accessibilité au site et des déplacements a fait l'objet de plusieurs études, d'une part dans le cadre du projet de PPA lui-même (pages 7 à 9, 23 à 25, 26 et 27 du rapport OAT soumis à titre informatif à enquête publique), d'autre part au travers d'une étude complémentaire de « Modération et sécurisation des circulations au chemin du Mâcheret » dont les résultats figurent au § 4.2 du présent préavis. Il en ressort très clairement que les solutions proposées dans le cadre du PPA sont les meilleures possible en termes de gestion de trafic et de nuisances attendues.

L'analyse de la génération de trafic montre que si les charges ont tendance globalement à doubler dans le quartier des Brûlées, voire à tripler sur le chemin du Mâcheret, elles restent basses en valeur absolue. L'étude complémentaire précitée a en effet confirmé que les effets du projet en matière de trafic le long de ce chemin représentent de 330 à 960 véh./jour ouvrable, soit une croissance de +630 véh./jour. Il en découle que les charges de trafic en heure de pointe au chemin du Mâcheret et au chemin des Genevroz peuvent être estimées à environ 100 véh./heure, soit, dans le pire des cas, un peu moins d'un croisement toutes les minutes environ.

S'agissant des aspects sécuritaires ou de priorisation du trafic, la Municipalité renvoie toujours à cette même étude complémentaire, en particulier aux explications données au § 4.2.2 ci-dessus, prévoyant la mise en œuvre de mesures d'aménagement ad hoc (cheminement piétonnier continu reliant les chemins du Mâcheret à celui des Brûlées, nouveaux profils types de voirie, rétrécissements latéraux, surfaces routières colorées).

La Municipalité propose de lever cette opposition.

### **6.10 Opposition de Mme de La Fouchardière (soit Mme Bénédicte d'Hardivilliers), chemin des Genevroz 49 (PPE des Genevroz 49)**

#### **Motifs**

- la Municipalité ne prend pas en compte la sécurité des piétons sur le chemin des Genevroz et en particulier les deux carrefours compris entre le chemin du Mâcheret et l'arrêt de bus chemin des Brûlées (envisager des passages piétons et un accès protégé piéton sur le pont) ;
- la sortie de la PPE étant à l'intérieur du virage, examiner la possibilité d'installer une glace afin de sécuriser l'endroit.

#### **Détermination de la Municipalité**

S'agissant de l'aspect sécuritaire, la Municipalité se réfère aux conclusions de l'étude complémentaire de « Modération et sécurisation des circulations au chemin du Mâcheret », présentée au § 4.2 du présent préavis, prévoyant la mise en œuvre de mesures d'aménagement ad hoc (cheminement piétonnier continu reliant les chemins du Mâcheret à celui des Brûlées, nouveaux profils types de voirie, rétrécissements latéraux, surfaces routières colorées).

La mise en place d'un miroir de sécurité, pour autant qu'elle réponde à un intérêt public, pourra éventuellement être envisagée et réglée lors de l'établissement des projets de détail des mesures d'aménagement susmentionnées.

La Municipalité propose de lever cette opposition.

### **6.11 Remarques de M. Bruno Giacomini, chemin du Mâcheret 7**

#### **Motifs**

- proposition d'une liaison avec le tronçon supérieur du chemin d'en Vaux, en dirigeant les usagers sur la route des Monts-de-Lavaux ;
- création d'un raccordement sur la bretelle de sortie de l'autoroute.

#### **Détermination de la Municipalité**

La question de l'accessibilité au site et des déplacements a fait l'objet de plusieurs études, d'une part dans le cadre du projet de PPA lui-même (pages 7 à 9, 23 à 25, 26 et 27 du rapport OAT soumis à titre informatif à enquête publique), d'autre part au travers d'une étude complémentaire de « Modération et sécurisation des circulations au chemin du Mâcheret » dont les conclusions figurent au § 4.2 du présent préavis. Il en ressort très clairement que les solutions proposées dans le cadre du PPA sont les meilleures possible en termes de gestion de trafic et de nuisances attendues.

- Nouvelle liaison entre le PPA et la route des Monts-de-Lavaux :

Au vu du faible trafic concerné, de l'ampleur des travaux, de la pente prononcée, de la nécessité de négocier un droit de passage sur les parcelles privées en aval de la route

des Monts-de-Lavaux, ainsi que de l'impact sur le milieu naturel, cette solution n'est pas recommandée.

- Desserte du PPA via la bretelle autoroutière de Corsy-Lutry :

Cette solution n'est également pas recommandée, du fait de son bilan coût-efficacité très défavorable (mesure disproportionnée au regard des enjeux, trafic concerné limité, importants travaux de génie civil, gestion de la bretelle autoroutière du seul ressort de l'OFROU, non-respect des principes clés d'organisation hiérarchique du réseau routier).

## **7. SUITE DE LA PROCEDURE**

Conformément aux dispositions de l'art. 58 LATC, après adoption du nouveau PPA et de son règlement par le Conseil communal, le dossier sera transmis au Service du développement territorial en vue de son approbation par le Département de l'intérieur.

Le Département notifiera à chaque opposant, par lettre recommandée, la décision communale sur son opposition contre laquelle un recours peut être déposé à la Cour de droit administratif et public. Cette notification sera faite simultanément à la notification de la décision d'approbation préalable du département (art. 60 LATC).

En parallèle avec ce qui précède, la procédure liée à l'aménagement d'un carrefour sur la route du Landar (cf. § 4.1 du présent préavis) devra être finalisée, afin d'assurer sa coordination avec l'approbation définitive du PPA.

Enfin, après approbation définitive et exécutoire du PPA par le Département, les opérations suivantes devront être menées à bien :

- travaux géométriques + établissement et signature de l'acte définitif + paiement des montants liés aux opérations foncières induites par le nouveau PPA (cf. § 2.5 ci-dessus) ;
- mises à jour des natures au Registre foncier (suite à la nouvelle délimitation de l'aire forestière : cf. § 2.2 ci-dessus), conformément à la demande émise le 25 juin 2008 par le SFFN dans le cadre de l'examen préalable.

## 8. CONCLUSIONS

Fondés sur ce qui précède, nous vous proposons, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers communaux, de prendre les décisions suivantes :

le Conseil communal de Lutry

- vu le préavis municipal n° 1188/2013
- ouï le rapport de la Commission chargée de l'examen du présent préavis
- ouï le rapport de la Commission des affaires immobilières

### décide :

1. d'adopter le nouveau plan partiel d'affectation « Les Brûlées » (plan + coupes) et son règlement ;
2. d'approuver la désaffectation du domaine public communal DP 204 (chemin du Vallon), suivie de son transfert au chapitre privé de la Commune ;
3. d'autoriser la Municipalité à vendre une surface de 840 m<sup>2</sup> à détacher de la parcelle n° 4040, ainsi qu'une surface de 1'027 m<sup>2</sup> provenant de la désaffectation du DP 204, pour un montant de CHF 530'000.-- ;
4. d'autoriser la Municipalité à vendre la parcelle n° 4029 (dépourvue de droits à bâtir), d'une surface de 1'378 m<sup>2</sup>, pour un montant de CHF 50'000.-- ;
5. d'autoriser la Municipalité à échanger une surface d'env. 393 m<sup>2</sup> à détacher de la parcelle communale n° 4027 contre une surface équivalente à prélever sur la parcelle n° 4026, étant précisé que les surfaces sont d'égales valeurs, soit CHF 120'000.-- ;
6. d'admettre les propositions de réponses aux oppositions et remarques enregistrées lors de l'enquête publique, telles qu'elles figurent au chapitre 6 du présent préavis ;
7. de donner à la Municipalité les pouvoirs nécessaires pour répondre aux actions qui seraient intentées à l'encontre de la Commune de Lutry du fait de l'adoption de ce plan partiel d'affectation, l'autorisant à plaider devant toutes instances, à recourir et, le cas échéant, à transiger.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE DE LUTRY  
LE SYNDIC                      LE SECRETAIRE

J.-A. CONNE

D. GALLEY

Adopté en séance de Municipalité le 21 janvier 2013

**Conseiller municipal délégué : M. Pierre-Alexandre Schlaeppi**

Annexes : PPA « Les Brûlées » (plan, coupes, règlement)

# COMMUNE DE LUTRY

## PLAN PARTIEL D'AFFECTATION "Les Brûlées" PLAN

Approuvé par la Municipalité de Lutry, le .....	
Le Syndic:	Le Secrétaire:
.....	.....

Soumis à l'enquête publique du ..... au .....	
Le Syndic:	Le Secrétaire:
.....	.....

Adopté par le Conseil Communal de Lutry, le .....	
Le Président:	La Secrétaire:
.....	.....

Approuvé préalablement par le Département compétent, le .....	
La Cheffe du Département:	
.....	


Mis en vigueur, le .....
--------------------------

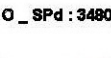








Coordonnées cartographiques moyennes: 542.800 / 151.850

25 janvier 2012


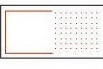

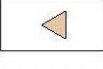



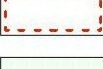
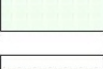
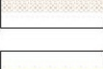




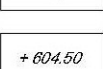
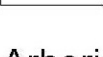
Parcelle N°	Propriétaire	Surface terrain m2 (approximatif)	
4027	Commune de Lutry		4'873
4029	Commune de Lutry		1'378
4040	Commune de Lutry	<del>2'909</del>	2'069
4025	Ian Schmitt		24'999
4019	Paul et Daniel Noverraz	<del>7'116</del>	8'983
4022	Paul et Daniel Noverraz		5'919
4024	Ginette Noth		1'373
4028	Lido Granelli et Joëlle Nussbaumer	<del>2'100</del>	3'478
4023	Josef Durrer		1'598
4026 (part.)	Josef et Eliane Durrer		823
204	DP		1'027
		sous-total 54'115	
205	DP		(partiel) 674
206	DP		563
		total	55'352

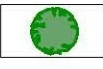
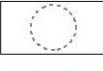

# Légende

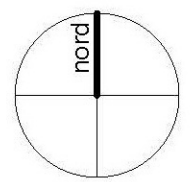
-  Périmètre du PPA
-  Limite selon nouvel état foncier
- Zones, Aire, Périmètres et mesures diverses**
-  Zone d'habitation résidentielle et d'activités non gênantes
-  Zone d'habitation collective et d'activités moyennement gênantes
-  Zone du milieu naturel
-  Aire forestière
-  Lisière selon détermination du 5 mai 2006 par l'inspecteur forestier du 5ème arrondissement
-  Limite des 10 mètres à l'aire forestière
-  Périmètre de constructions nouvelles
-  Périmètre de construction existante

-  Désignation du périmètre surface brute de plancher utile
-  Altitude maximale
-  Périmètre de constructions enterrées ou semi-enterrées
-  Mesure de protection contre le bruit
-  A démolir
-  Construction projetée
-  Variante de constructions projetées : périmètres A, B, C, G, H, K
-  Direction alternative d'implantation
-  Aire alternative des périmètres de construction nouvelle

- Limites des constructions**
-  Aligement du 25 février 1958 radié
-  Limite des constructions à l'autoroute du 10 juillet 1969 maintenue

-  Niveau de référence du terrain
- Accès, Voies, Chemins et aménagements**
-  Aménagement routier projeté en dehors du PPA (à titre indicatif)
-  Accès véhicules et piétons principal
-  Accès piétons principal
-  Voie de desserte principale A titre indicatif pour le DP
-  Voie de desserte secondaire
-  Chemin piétonnier principal
-  Chemin à restructurer
-  Aménagements extérieurs
-  Trottoir, chemin piétonnier secondaire
-  Sentier forestier
-  Place de rencontre
-  Place de jeux
-  Accès piétons aux constructions
-  Accès véhicules aux constructions
-  Altitude indicative route

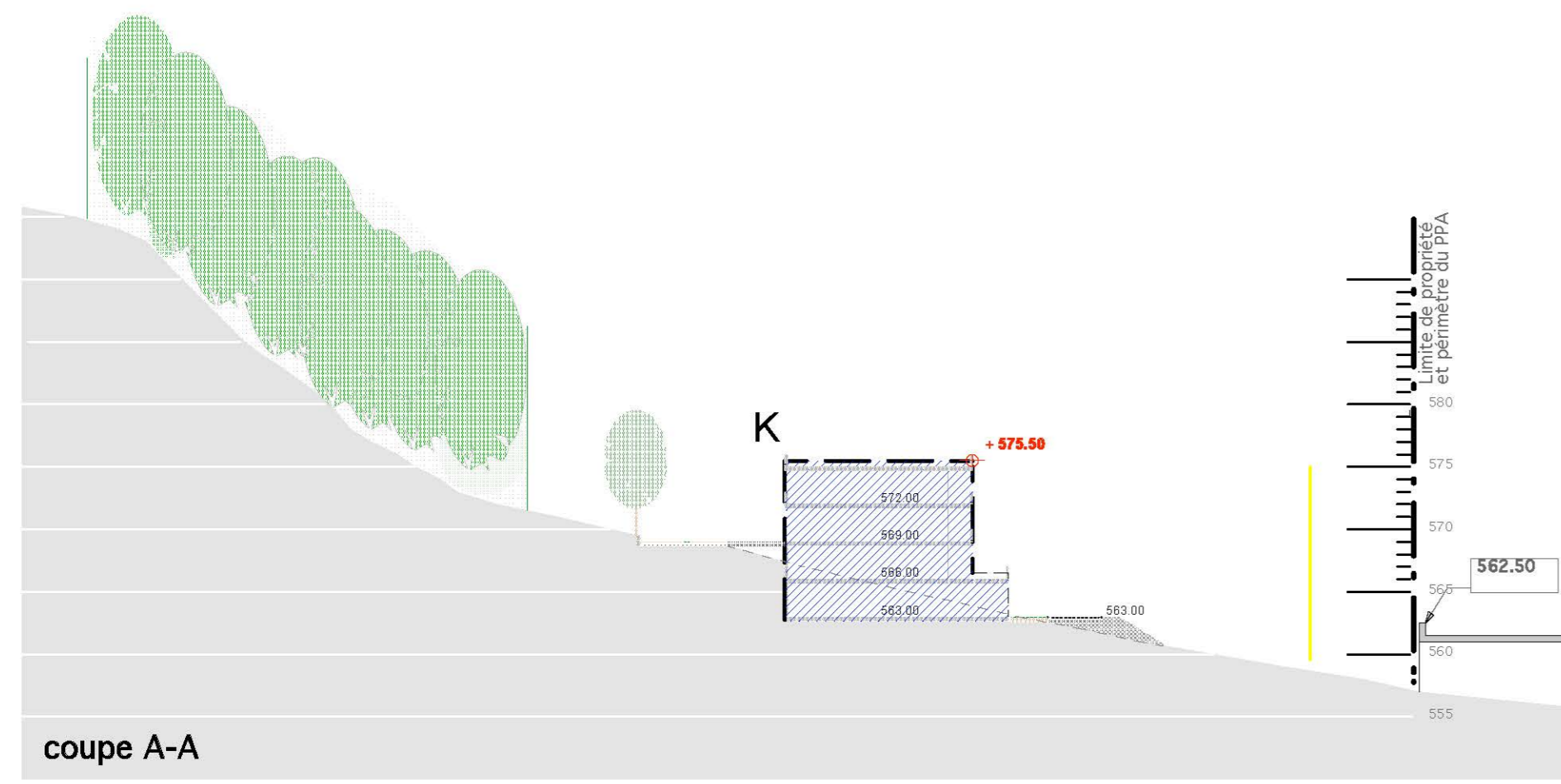
- Arborisation**
-  Arbre maintenu
-  Arbre supprimé
-  Arborisation



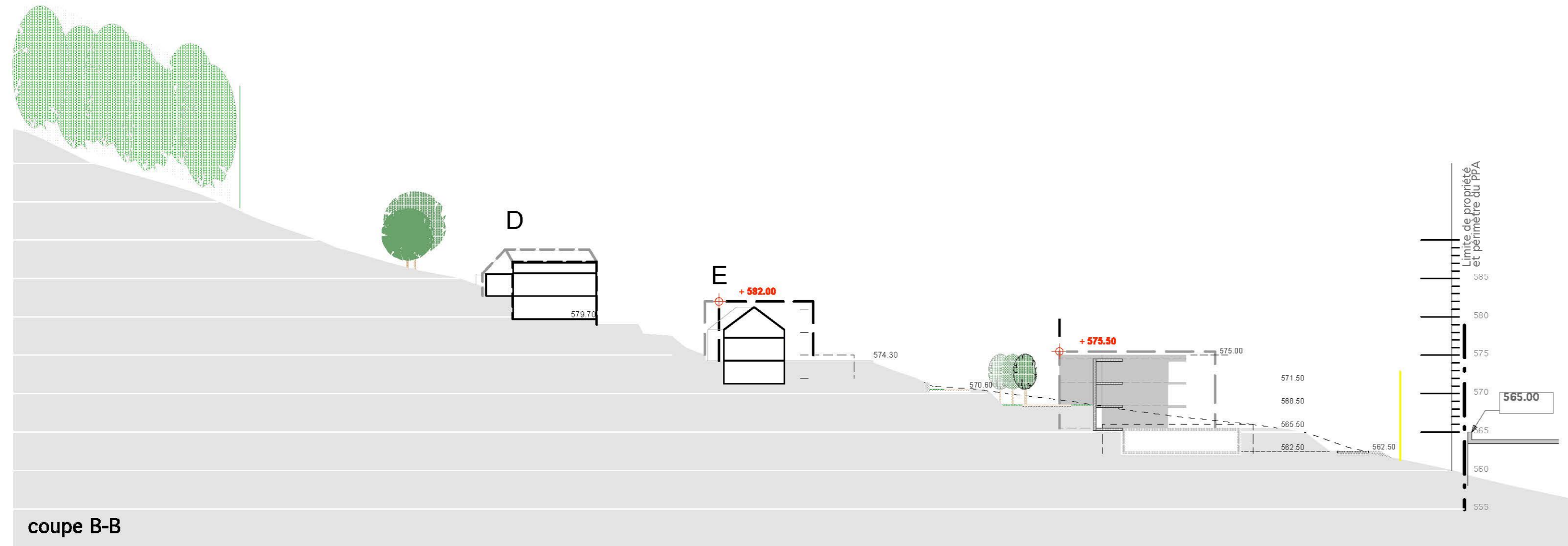


Etabli sur la base des données cadastrales du 14.12.2011  
 fournie par le bureau BBHN SA à Epalinges.  
 Certifié conforme selon art. 12 RLATC par le géomètre  
 breveté ..... le .....  
 Projet de modification de l'état parcellaire du .....  
 certifié par .....

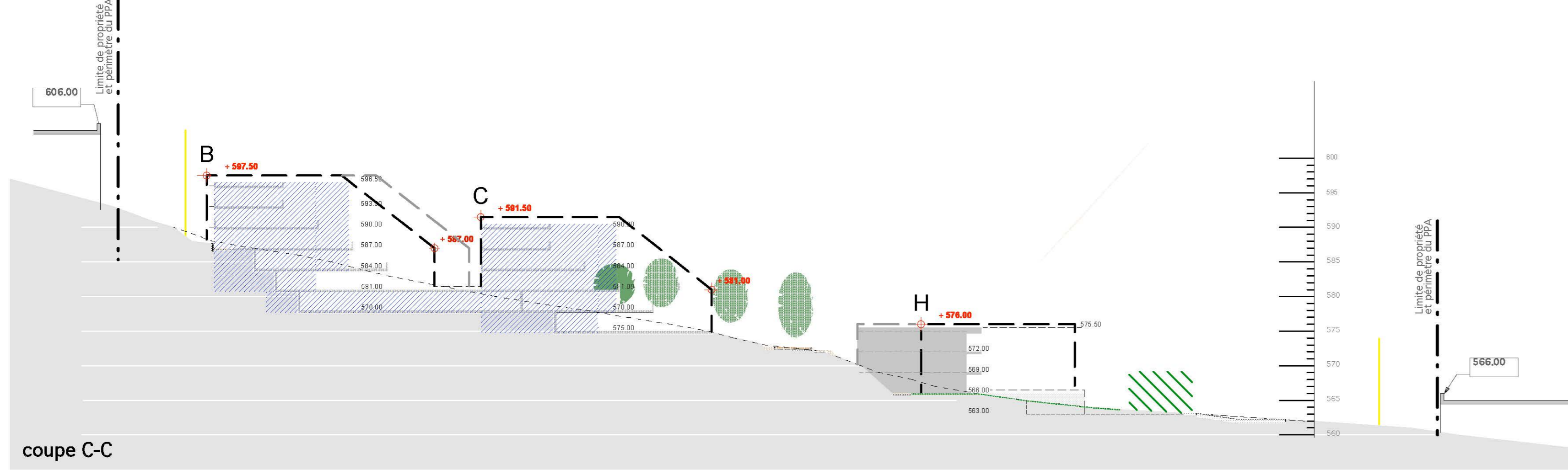




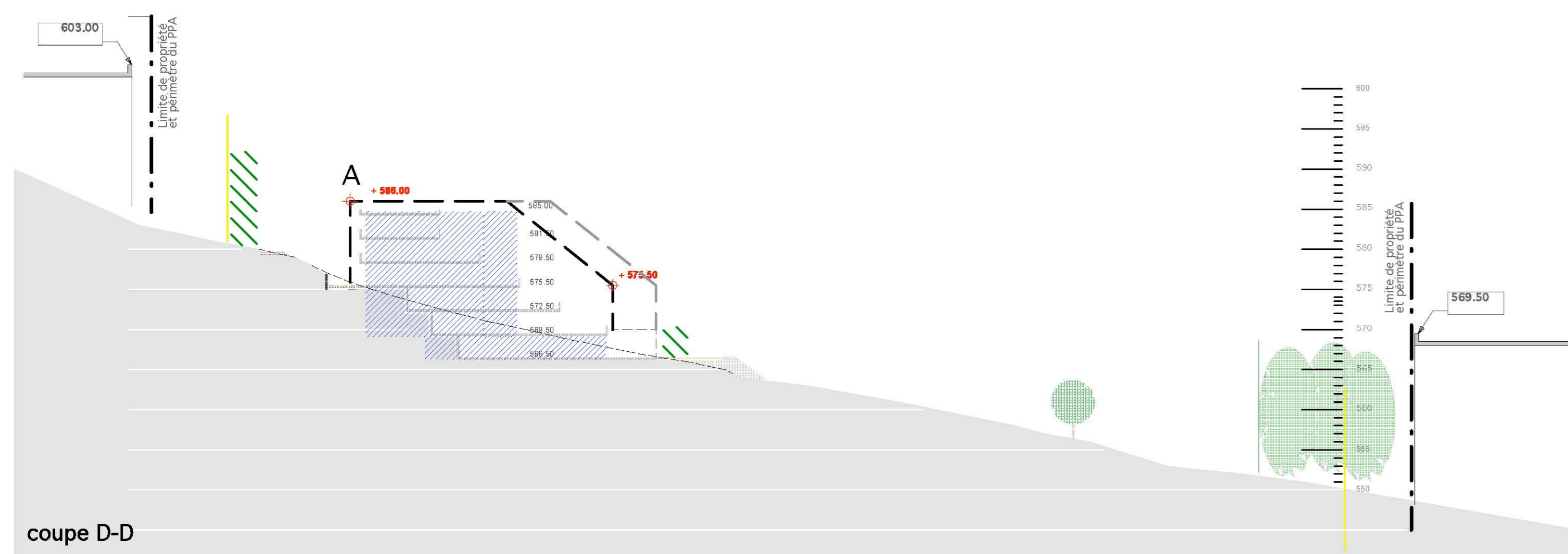
coupe A-A



coupe B-B



coupe C-C



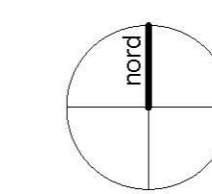
coupe D-D

Légende

- Coupes
- A Désignation du gabarit
  - + 839.50 Altitude maximale
  - Gabarit de constructions nouvelles coupé
  - Gabarit de constructions nouvelles en vue
  - Gabarit de constructions existantes en vue
  - Gabarit de constructions enterrées ou semi-enterrées
  - Constructions projetées
  - Variante de constructions projetées dans périmètres A,B,C,K
  - Niveaux de construction et routes (indicatif)
  - 565.00 Niveaux viaducs autoroutiers (indicatif)
  - Arborisation
  - Arbres maintenus
  - Aire forestière
  - Lisière
  - Limite des constructions à l'autoroute du 10 juillet 1969 maintenue
  - Périmètre du PPA

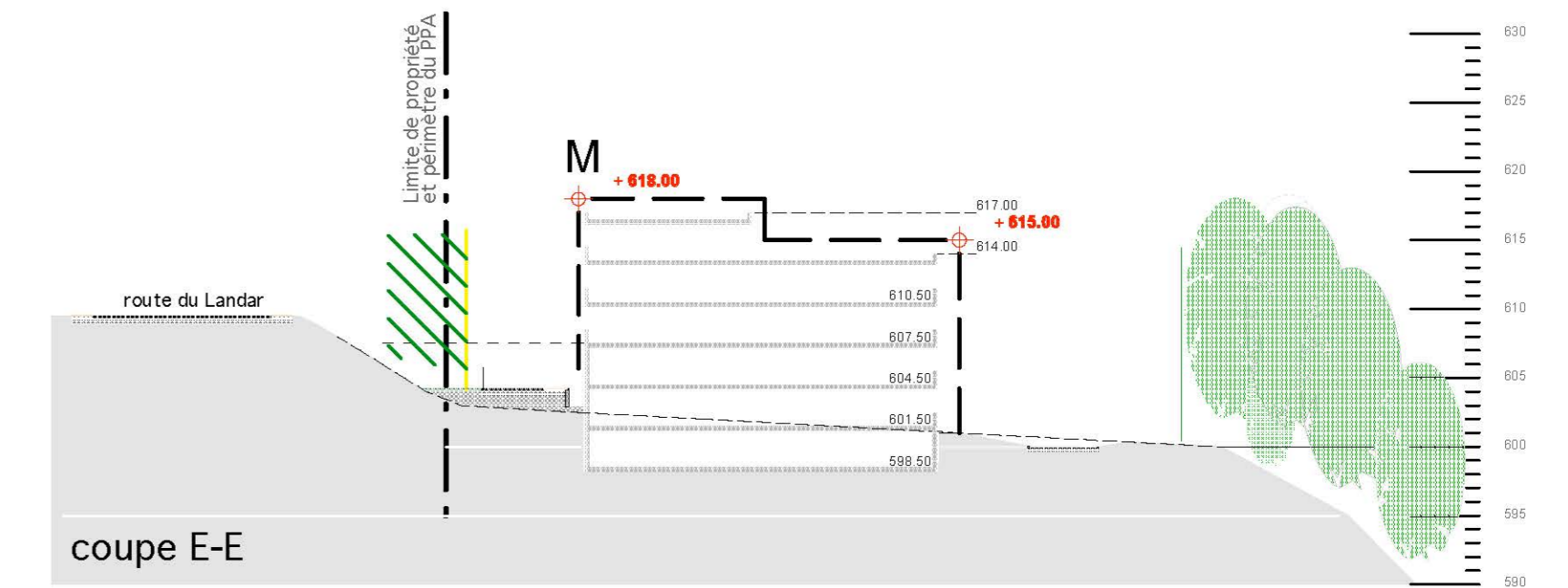


Echelle 1 : 500

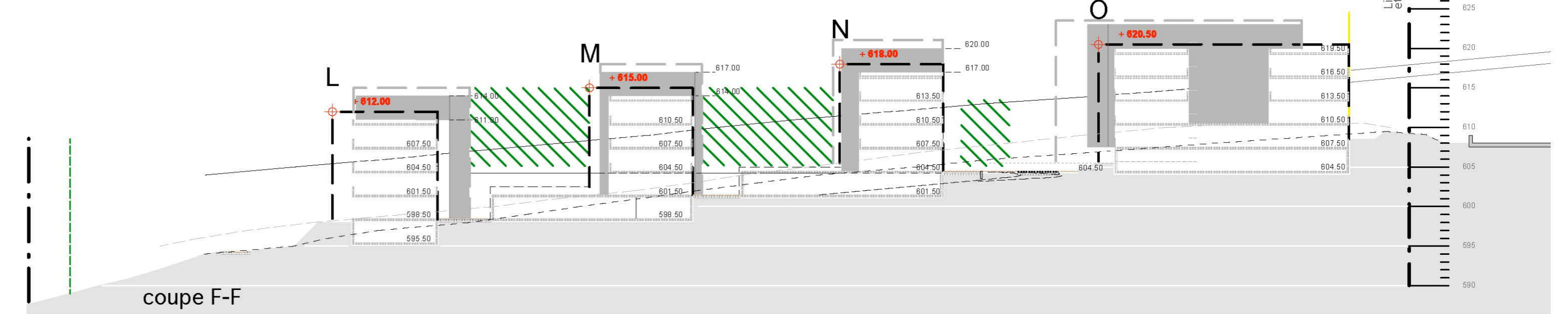


Approuvé par la Municipalité de Lutry, le .....		Soumis à l'enquête publique du ..... au .....	
Le Syndic: .....	Le Secrétaire: .....	Le Syndic: .....	Le Secrétaire: .....
Adopté par le Conseil Communal de Lutry, le .....		Approuvé préalablement par le Département compétent, le .....	
Le Président: .....	La Secrétaire: .....	La Cheffe du Département: .....	
Mis en vigueur, le .....			

25 janvier 2012



coupe E-E



coupe F-F

COMMUNE DE LUTRY  
RÈGLEMENT DU PLAN PARTIEL D'AFFECTATION  
«**LES BRULEES**»

Approuvé par la Municipalité, le .....

Le Syndic:

Le Secrétaire:

.....

.....

Soumis à l'enquête publique du ..... au .....

Le Syndic:

Le Secrétaire:

.....

.....

Adopté par le Conseil communal, le .....

Le Président:

La Secrétaire:

.....

.....

Approuvé préalablement par le Département compétent, le .....

La Cheffe du Département:

.....

Mis en vigueur, le .....

### **ART. 1 BUT**

<sup>1</sup> Le Plan partiel d'affectation (PPA) "Les Brûlées" change l'affectation d'un secteur du Plan général d'affectation de la commune. Ce plan est destiné principalement à l'habitat et aux activités.

<sup>2</sup> Il règle l'organisation des constructions, le traitement des espaces extérieurs, la réalisation des voies de desserte et des liaisons piétonnes ainsi que la mise en valeur du milieu naturel.

<sup>3</sup> Il permet un développement modéré en périphérie de l'aire de localité.

### **ART. 2 DELIMITATION**

Le présent règlement s'applique au périmètre figuré sur le plan par un trait-point.

### **ART. 3 DOSSIER**

Le dossier du PPA comprend:

a) le règlement, qui mentionne les objectifs et définit les mesures nécessaires à l'aménagement du quartier

b) le plan et les coupes, qui permettent de localiser des mesures et des informations complémentaires.

### **ART. 4 OBJECTIFS DE PLANIFICATION**

Les objectifs de planification visent les buts suivants:

a) proposer une offre diversifiée en matière de logement

b) assurer une mixité entre le logement et les activités

c) garantir la qualité de l'habitat par la disposition adéquate des constructions et les mesures environnementales nécessaires

d) favoriser l'utilisation des espaces extérieurs par les habitants du quartier

e) préserver le cadre naturel afin de créer un cadre favorable à l'habitat

f) renforcer le réseau biologique

g) assurer les liaisons du quartier au réseau communal des routes et des chemins

---

## DISPOSITIONS GÉNÉRALES

### **ART. 5 CONTENU DU PLAN PARTIEL D'AFFECTATION**

Le périmètre du PPA "Les Brûlées" comprend les zones et l'aire suivantes:

- la zone d'habitation résidentielle et d'activités non gênantes

- la zone d'habitation collective et d'activités moyennement gênantes

- la zone du milieu naturel

- l'aire forestière

### **ART. 6 ACCESSIBILITE AU QUARTIER**

<sup>1</sup> Les accès au quartier pour les véhicules motorisés sont assurés depuis la route du Landar et le chemin du Mâcheret.

<sup>2</sup> Les accès piétonniers et cyclistes au quartier sont également possibles depuis ces mêmes voies et depuis les chemins d'En Vaux et du Vallon.

#### **ART. 7 VOIES DE DESSERTE, CHEMINS, ACCES AUX CONSTRUCTIONS ET SENTIER**

<sup>1</sup> Les voies de desserte principales permettent d'accéder aux différents secteurs du quartier; elles ont une largeur d'au moins 4,50 m. Elles peuvent accueillir des aménagements sécurisant le déplacement des piétons.

<sup>2</sup> Les voies de desserte secondaires ont une largeur d'au moins 3,50 m.

<sup>3</sup> Les chemins piétonniers principaux permettent de réaliser les liaisons prévues par le PPA; ils sont ouverts au déplacement des cyclistes. Une partie de ces chemins peut être ouverte au trafic motorisé.

<sup>4</sup> Le chemin du Vallon devra être restructuré partiellement.

<sup>5</sup> Le sentier forestier traversant également la zone du milieu naturel aura une largeur maximale d'un mètre et sera réalisé en matériaux perméables. Dans la mesure où des emmarchements devraient être réalisés, ceux-ci sont en bois.

<sup>6</sup> Les voies de service du feu qui devraient compléter les voies et les chemins prévus sur le plan seront définies lors de la mise à l'enquête des projets de construction.

<sup>7</sup> Les voies de desserte secondaires, les trottoirs, les chemins piétonniers secondaires, les accès véhicules et piétons aux constructions sont mentionnés sur le plan à titre indicatif.

<sup>8</sup> Les aménagements routiers en dehors du PPA sont mentionnés à titre indicatif.

#### **ART. 8 STATIONNEMENT**

<sup>1</sup> Le nombre de cases de stationnement requis pour les voitures et les vélos affectés au logement et aux activités se calcule conformément aux normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS).

<sup>2</sup> Le stationnement des véhicules motorisés peut être disposé dans les périmètres de constructions nouvelles, les périmètres de construction existante, les périmètres de constructions enterrées ou semi-enterrées et dans les aménagements extérieurs.

<sup>3</sup> Les emplacements de stationnement des vélos doivent être sécurisés, abrités et aisément accessibles par les cyclistes.

#### **ART. 9 DEGRES DE SENSIBILITE AU BRUIT**

Selon les art. 43 et 44 de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit, les degrés de sensibilité au bruit sont de II pour la zone d'habitation résidentielle et d'activités non gênantes et de III pour la zone d'habitation collective et d'activités moyennement gênantes.

#### **ART. 10 PERIMETRES ET GABARITS DE CONSTRUCTIONS ET NIVEAUX DE REFERENCE DU TERRAIN**

<sup>1</sup> Les constructions doivent être édifiées à l'intérieur des périmètres et des gabarits de constructions nouvelles respectifs.

<sup>2</sup> Les constructions projetées mentionnées à l'intérieur des périmètres et des gabarits de constructions nouvelles sont indicatives.

<sup>3</sup> Les gabarits de constructions nouvelles sont définis par des altitudes maximales indiquées en rouge sur le plan ou le cas échéant sur les coupes.

<sup>4</sup> Le gabarit des constructions nouvelles K peut comprendre à choix les constructions k1 et k2 ou les constructions k3, k4 et k5. Les constructions k1, k3 et k4 sont régies par l'altitude maximale de 578.50 m; les constructions k2 et k5 sont régies par l'altitude maximale 575.50 m.

<sup>5</sup> Les altitudes maximales des gabarits de constructions nouvelles L, M et N sont maintenues pour les gabarits de constructions alternatifs.

<sup>6</sup> Les constructions existantes D et F sont régies par des périmètres et gabarits de construction existante.

<sup>6</sup> Des niveaux de référence du terrain sont indiqués en rouge sur le plan.

#### **ART. 11 CARACTERISTIQUES DES PERIMETRES ET GABARITS DE CONSTRUCTIONS NOUVELLES**

<sup>1</sup> La typologie des constructions édifiées dans les périmètres et gabarits de constructions nouvelles A, B et C est laissée au choix du constructeur. La typologie retenue doit être identique dans les trois périmètres et gabarits de constructions.

<sup>2</sup> Dans les périmètre et gabarit de constructions nouvelles H, les constructions h1 et h2 sont édifiées en ordre non contigu. La distance entre constructions n'est pas définie.

<sup>3</sup> Dans les périmètre et gabarit de constructions nouvelles K, les constructions sont édifiées en ordre non contigu. La distance entre constructions n'est pas définie.

<sup>4</sup> Les périmètres et gabarits de constructions nouvelles L, M et N peuvent faire l'objet d'une variante d'implantation à l'intérieur de l'aire alternative des périmètres de constructions, dans la mesure où ils respectent la direction alternative d'implantation.

#### **ART. 12 CARACTERISTIQUES DES PERIMETRES ET GABARITS DE CONSTRUCTION EXISTANTE**

Les constructions existantes D et F peuvent être transformées ou reconstruites dans les limites des périmètres et gabarits de construction existante. Le périmètre et le gabarit de ces constructions peuvent être modifiés pour des raisons techniques.

#### **ART. 13 PERIMETRES ET GABARITS DE CONSTRUCTIONS ENTERREES OU SEMI-ENTERREES**

<sup>1</sup> Les périmètres et les gabarits de constructions enterrées ou semi-enterrées ne sont pas destinés à accueillir des locaux habitables. Ils peuvent être légèrement modifiés pour être adaptés aux contraintes de topographie, d'accès et de programme.

<sup>2</sup> Des parties de constructions enterrées ou semi-enterrées, de surface limitée, peuvent être autorisées en dehors des périmètres et gabarits de constructions, hormis dans la zone du milieu naturel.

<sup>3</sup> Les périmètres et gabarits de constructions enterrées ou semi-enterrées adjacents aux périmètres de constructions nouvelles L, M et N peuvent faire l'objet d'une variante d'implantation à l'intérieur de l'aire alternative des périmètres de constructions nouvelles, dans la mesure où ils respectent la direction alternative d'implantation.

#### **ART. 14 POSSIBILITES DE CONSTRUIRE**

La surface brute de plancher habitable ou utile est indiquée sur le plan pour chaque périmètre et gabarit de constructions. Elle est calculée conformément à la réglementation communale.

#### **ART. 15 NIVEAUX HABITABLES**

<sup>1</sup> Le nombre de niveaux habitables est limité à 5 pour les constructions édifiées dans les périmètres et gabarits de constructions nouvelles A, B et C.

<sup>2</sup> Le nombre de niveaux habitables est limité à 3 pour les constructions édifiées dans les périmètres et gabarits de constructions D, E, F, G, H, I et J; les surcombles des toitures à pans ne sont pas comptés comme niveau habitable.

<sup>3</sup> Le nombre de niveaux habitables est limité à 4 pour les constructions k1, k3 et k4 et limité à 3 pour les constructions k2 et k5 édifiées dans les périmètre et gabarit de constructions nouvelles K.

<sup>4</sup> Le nombre de niveaux habitables des constructions édifiées dans les périmètres et gabarits de constructions nouvelles L, M, N et O est limité à 5 pour la partie à l'amont des périmètres et limité à 4 pour la partie à l'aval.

#### **ART. 16 TOITURES DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS**

Les toitures des nouvelles constructions sont plates. Elles doivent être végétalisées, à l'exception des parties constituant des terrasses. Font exception, les toitures à pans des constructions édifiées dans les périmètres de constructions D, E et F.

#### **ART. 17 PARTIES SAILLANTES DES PERIMETRES ET GABARITS DE CONSTRUCTIONS**

<sup>1</sup> Les marquises d'entrée, les balcons et les avant-toits peuvent déborder de 1 m des périmètres de construction.

<sup>2</sup> Sont autorisés hors des gabarits de constructions, les éléments de superstructure tels que les cages d'escaliers et d'ascenseurs, les cheminées, les monoblocs et les sorties de ventilation. Ces éléments doivent être réduits au maximum. En plus, des éléments de superstructures telles que pergola et balustrades ajourées peuvent dépasser le niveau fini de la toiture de 1,50 m. Ces éléments doivent figurer sur les plans d'enquête pour la demande de permis de construire.

#### **ART. 18 BATIMENTS EXISTANTS**

<sup>1</sup> Les bâtiments existants peuvent être régis par des périmètres de constructions nouvelles ou par les périmètres de construction existante.

<sup>2</sup> Le bâtiment n° incendie 1645 peut être transformé, agrandi ou reconstruit dans la limite du périmètre et du gabarit de construction nouvelle E.

<sup>3</sup> Le bâtiment n° incendie 1398 peut être transformé et agrandi dans la limite du périmètre et du gabarit de construction nouvelle J.

<sup>4</sup> Le bâtiment n° incendie 2425a peut être transformé ou reconstruit dans le cadre du périmètre et du gabarit de construction existante D. Le bâtiment n° incendie 802 peut être transformé ou reconstruit dans le cadre du périmètre et du gabarit de construction existante F.

<sup>6</sup> La dépendance n° incendie 803 peut être transformée et légèrement agrandie; toute reconstruction est exclue.

<sup>7</sup> La dépendance n° incendie 1743, devra être démolie; elle peut être entretenue jusqu'à l'édification des nouvelles constructions dans le périmètre et le gabarit de constructions nouvelles B.

#### **ART. 19 AMENAGEMENTS EXTERIEURS**

<sup>1</sup> Les aménagements extérieurs comprennent les voies de desserte secondaires, les liaisons piétonnes secondaires, les places de rencontre ou de jeux, les aménagements à caractère privé et les dépendances. Ils peuvent comprendre également les places de stationnement pour les véhicules, les rampes d'accès et les entrées des parkings souterrains et une partie des toitures enterrées ou semi-enterrées.

<sup>2</sup> Des places de rencontre et des places de jeux doivent être réalisées pour les habitants du quartier. Les places de rencontre sont associées aux groupes de constructions et les places de jeux peuvent être

associées à l'ensemble des zones de construction. La qualité de leur aménagement doit répondre aux besoins de leurs utilisateurs. Leur emplacement peut être modifié en fonction des caractéristiques des projets de constructions. Leur forme est indicative. Leur étendue n'est pas précisée.

<sup>3</sup> Des dépendances de moins de 20 m<sup>2</sup> non destinées à l'habitation ou aux activités et des constructions ajourées telles que pergola, non fermées et non couvertes, d'une surface maximale de 12 m<sup>2</sup>, accolées aux constructions principales, sont admises.

<sup>4</sup> Les clôtures et les haies sont limitées au strict nécessaire.

<sup>5</sup> Les aménagements extérieurs, par le jeu des talus, des murs, des terrasses et de l'arborisation, doivent renforcer la valeur paysagère de l'ensemble.

#### **ART. 20 MOUVEMENTS DE TERRE**

D'une manière générale, les mouvements de terre ne sont autorisés que dans la mesure où ils sont nécessités par la mise en place de la proposition urbanistique. Ils doivent s'inscrire dans le prolongement de la zone du milieu naturel. Les raccords de terrain sous la forme de talus ou de murs de soutènement doivent être soignés.

#### **ART. 21 ESTHETIQUE DES CONSTRUCTIONS**

<sup>1</sup> Les constructions doivent composer un ensemble architectural cohérent par le traitement des volumes, le dessin des façades et le choix des matériaux ainsi que l'aménagement des espaces extérieurs.

<sup>2</sup> La Municipalité veille à la cohérence architecturale de l'ensemble du quartier.

---

### **ZONES DE CONSTRUCTION ET D'AMENAGEMENT**

---

#### **ART. 22 ZONE D'HABITATION RESIDENTIELLE ET D'ACTIVITES NON GENANTES**

<sup>1</sup> Cette zone est destinée à l'habitation résidentielle et aux activités non gênantes.

<sup>2</sup> Elle comprend les périmètres de constructions A, B, C, D, E, F, G, H, I, J et K, des périmètres de constructions enterrées ou semi-enterrées et une partie de l'aire des aménagements extérieurs.

<sup>3</sup> Les constructions disposées dans les périmètres de constructions nouvelles B et C ainsi que les constructions enterrées ou semi-enterrées attenantes seront construites simultanément.

<sup>4</sup> Les constructions disposées dans les périmètres de constructions nouvelles G et H ainsi que les constructions enterrées ou semi-enterrées attenantes seront construites simultanément.

#### **ART. 23 ZONE D'HABITATION COLLECTIVE ET D'ACTIVITES MOYENNEMENT GENANTES**

<sup>1</sup> Cette zone est destinée à l'habitation collective et aux activités moyennement gênantes.

<sup>2</sup> Elle comprend les périmètres de constructions nouvelles L, M, N et O, des périmètres de constructions enterrées ou semi-enterrées et une partie de l'aire des aménagements extérieurs.

<sup>3</sup> Les périmètres et gabarits de constructions nouvelles L, M et N doivent comprendre au moins 10% d'activités moyennement gênantes et au plus 90% de logement; le périmètre de construction nouvelle O comprend 100% d'activités moyennement gênantes.

<sup>4</sup> La construction dans le périmètre de construction nouvelle O doit être édifée avant celles édifées dans les périmètres et gabarits de constructions nouvelles L, M et N.

<sup>5</sup> Les constructions disposées dans les périmètres de constructions nouvelles L et M ainsi que les constructions enterrées ou semi-enterrées attenantes seront construites simultanément.

---

## **ZONES DE PROTECTION**

### **ART. 24 ZONE DU MILEU NATUREL**

<sup>1</sup> La zone du milieu naturel est destinée à assurer la préservation des valeurs écologique et paysagère du site; elle est inconstructible, même pour des aménagements de surface (chemin, clôture, etc...) ou des constructions de peu d'importance.

<sup>2</sup> Cette zone est entretenue de manière naturelle et extensive.

### **ART. 25 AIRE FORESTIERE**

<sup>1</sup> L'aire forestière est régie par les dispositions des législations forestières fédérale et cantonale. Il est notamment interdit, sans une autorisation préalable du Service des forêts, d'abattre des arbres, de faire des dépôts, d'ériger des clôtures, d'y modifier le profil du terrain, de bâtir en forêt et à moins de 10 m de la lisière, et d'y établir des aires de jeux.

<sup>2</sup> Le présent Plan partiel d'affectation constitue le document formel de constatation de la nature forestière et de la limite des forêts aux termes de la législation forestière fédérale, dans les zones à bâtir et dans la bande des 10 m confinant celles-ci.

---

## **DISPOSITIONS COMPLEMENTAIRES**

### **ART. 26 PROTECTION CONTRE LE BRUIT**

<sup>1</sup> Les mesures de protection contre le bruit qui seront réalisées par le constructeur devront permettre de respecter les valeurs de planification suivantes:

- pour la zone régie par le DS II, 55 dB(A) de jour et 45 dB(A) de nuit
- pour la zone régie par le DS III, pour le logement 60 dB(A) de jour et 50 dB(A) de nuit; pour les locaux d'exploitation, en conformité avec l'art. 42 de l'OPB, la valeur de planification est portée de jour à 65 dB(A).

<sup>2</sup> L'atténuation du bruit sera recherchée par une disposition adéquate des locaux en plan et des ouvertures en façade et par des mesures additionnelles telle que la réalisation de vérandas, de balcons, d'écrans ou de tout autre dispositif limitant la perception des bruits en provenance de l'extérieur.

<sup>3</sup> Les mesures additionnelles et les dispositifs limitant la perception du bruit peuvent déborder légèrement des périmètres et des gabarits de constructions.

<sup>2</sup> Les façades de constructions les plus particulièrement concernées par les mesures de protection contre le bruit sont mentionnées sur le plan.

<sup>4</sup> Une étude acoustique démontrant la conformité aux exigences ci-dessus sera fournie lors de la demande de permis de construire pour toutes les constructions du PPA. Cette étude précisera également, entre autres, l'efficacité de chaque élément de protection en terme d'indice d'isolation phonique, et elle devra être approuvée par le SEVEN avant l'octroi de l'autorisation de construire.



## **ART. 27 ENERGIE**

<sup>1</sup> Les projets de constructions devront être coordonnés avec le Plan des mesures Opair 2005 de l'agglomération Lausanne-Morges.

<sup>2</sup> Dans la mesure du possible, le chauffage des bâtiments se fera par le biais d'agents énergétiques à faibles émissions d'oxydes d'azote, par exemple gaz, géothermie ou pompe à chaleur.

<sup>3</sup> Dans la mesure du possible, les bâtiments réalisés devraient bénéficier de performances techniques permettant d'atteindre les valeurs cibles fixées par la norme SIA 380/1.

## **ART. 28 PREVENTION DES ACCIDENTS MAJEURS**

<sup>1</sup> Pour le bâtiment O, il s'agira d'associer le Service cantonal (SEVEN) chargé de l'application de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM) dès la phase initiale des études de construction.

<sup>2</sup> Pour ce même bâtiment, la préservation des atteintes nuisibles sera recherchée par des accords de gré à gré pour des mesures de protection simples, proportionnées et judicieuses liées aux constructions.

## **ART. 29 PREVENTION DES INCENDIES**

<sup>1</sup> Les aménagements extérieurs doivent tenir compte des gabarits de travail et de la circulation des véhicules pompiers.

<sup>2</sup> Les prescriptions de protection incendie de l'Association des établissements cantonaux d'assurance incendie doivent être également respectées.

## **ART. 30 ASPECTS GEOTECHNIQUES ET GEOLOGIQUES**

A l'exception des bâtiments L, M, N et O, les dossiers de demande de permis de construire définiront les mesures nécessaires à assurer la stabilité à long terme des constructions. Elles consistent notamment à traiter de l'évacuation des eaux de surface et de la surveillance inclinométrique lors de l'excavation, des terrassements, de la consolidation du terrain, de la réalisation de fondations et/ou de la réalisation de sous-sols en caissons rigides permettant d'absorber les déformations différentielles. Ces mesures seront définies par un géotechnicien et se baseront sur les études géologiques et géotechniques déjà réalisées dans le périmètre.

## **ART. 31 RAYONNEMENT NON-IONISANT**

Le toit de l'immeuble O devra recevoir l'antenne de la station fixe de téléphonie mobile de Swisscom (MOLU et VD\_3677A). La position et la configuration de cette antenne seront définies lors de la procédure habituelle d'autorisation de construire. Toutes les exigences décrites dans l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le rayonnement non-ionisant (ORNI) devront être respectées.

## **ART. 32 ARBORISATION INVENTORIEE**

<sup>1</sup> Les arbres inventoriés maintenus ou supprimés sont indiqués sur le plan.

<sup>2</sup> Les arbres inventoriés supprimés font l'objet de compensations à prévoir dans le périmètre des aménagements extérieurs ou la zone du milieu naturel. Ces compensations seront précisées dans l'avant-projet des équipements et des aménagements.

<sup>3</sup> Les éléments naturels inventoriés maintenus qui devraient être supprimés ultérieurement pour des raisons sanitaires ou techniques feront également l'objet d'une compensation qui viendra compléter les aménagements réalisés.

**ART. 33 ARBORISATION OU VEGETATION NOUVELLES**

<sup>1</sup> Les arbres et la végétation nouveaux doivent être réalisés avec des essences majeures choisies parmi les espèces indigènes de la station.

<sup>2</sup> Les voies, les chemins et les places doivent être en partie arborées.

<sup>3</sup> Une haie arbustive séparera les bâtiments existants n° 1645 et n° 2425a de la voie desservant les constructions édifiées dans les périmètres et gabarits de constructions nouvelles B et C.

**ART. 34 AVANT-PROJET ET FRAIS DES EQUIPEMENTS ET DES AMENAGEMENTS**

<sup>1</sup> L'avant-projet des équipements et des aménagements du quartier porte sur la réalisation des voies de desserte et des liaisons piétonnes, l'aménagement des places de rencontre et de jeux, la distribution et l'évacuation des eaux et des énergies, et la récupération des déchets. Il porte également sur les plantations et les éclairages. L'avant-projet est établi par des professionnels qualifiés; il est à la charge des propriétaires.

<sup>2</sup> Cet avant-projet doit permettre de définir le cahier des charges des équipements et des aménagements à réaliser ultérieurement et leur coût.

<sup>3</sup> Le coût des équipements et des aménagements est à la charge des propriétaires. Les propriétaires peuvent être tenus de contribuer également aux frais d'équipements publics inhérents au quartier hors de son périmètre, selon les dispositions de l'art. 50 LATC.

---

**ENTREE EN VIGUEUR - DROIT SUBSIDIAIRE**

**ART. 35 ENTREE EN VIGUEUR**

Le présent Plan partiel d'affectation et son règlement entrent en vigueur dès leur approbation définitive par le Département compétent aux conditions de l'art. 61a LATC.

**ART. 36 DROIT SUBSIDIAIRE**

Pour tout ce qui ne figure pas dans le présent règlement, demeurent applicables les règles des législations fédérales, cantonales et communales.