



## **Préavis au Conseil communal**

---

Adoption du plan directeur localisé (PDL) « Les Croisettes »

---

## **Aménagement du territoire**

Municipal délégué : M. Bernard Krattinger

Préavis n°5/2021

Préavis adopté par la Municipalité, le 15.03.2021



## Table des matières

<b>1</b>	<b>Objet du préavis .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Préambule.....</b>	<b>3</b>
2.1	Localisation.....	4
2.2	Historique .....	4
<b>3</b>	<b>Objectifs, principes et mesures .....</b>	<b>6</b>
3.1	Espace public et paysage.....	7
3.2	Bâti, vocations et mixité .....	8
3.3	Mobilité .....	10
3.4	Environnement.....	11
3.5	Synthèse et mise en œuvre .....	12
<b>4</b>	<b>Conformité aux buts de l'aménagement du territoire .....</b>	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>Procédure d'adoption.....</b>	<b>16</b>
5.1	Consultation par les services cantonaux.....	16
5.2	Mise en consultation publique.....	16
5.3	Rapport de consultation.....	17
5.4	Modifications du PDL .....	32
5.5	Adoption par le Conseil communal .....	32
<b>6</b>	<b>Aspects du développement durable.....</b>	<b>32</b>
<b>7</b>	<b>Conclusion.....</b>	<b>34</b>



## 1 Objet du préavis

Par le présent préavis, la Municipalité a l'honneur de soumettre à votre approbation le plan directeur localisé (ci-après PDL) « Les Croisettes » annexé au présent préavis.

## 2 Préambule

En 2011, la Municipalité s'est dotée d'un programme de législature ambitieux, résolument basé sur le principe d'un développement durable tant local que global, qui définissait notamment sous la rubrique « Aménagement du territoire » les objectifs suivants :

- Accompagner la planification des nouveaux plans de quartiers en tenant compte de la mobilité et de l'équilibre de la mixité fonctionnelle, sociale et générationnelle des zones et en minorant l'atteinte à l'environnement ;
- Promouvoir une densification qualitative de toutes les zones à bâtir de la commune ;
- Intégrer les critères de développement durable dans la planification et la construction, en particulier en ce qui concerne l'énergie, l'écologie des matériaux et leurs mises en œuvre, le confort et la qualité de l'habitat ;
- Mettre l'accent sur la protection, la sauvegarde et la mise en valeur du patrimoine ; tendre à un développement harmonieux et convivial des trois centres de la commune (Croix-Blanche – Tuileries – Village) ;
- Soutenir tout projet visant l'amélioration de la vie sociale, le contact entre les habitants par la création et la mise à disposition de lieux de rencontre dans tous les quartiers (places de jeux, salles de quartier, ...).

Fort de sa vision, la Municipalité a opté pour la réalisation d'un plan directeur communal de mobilité qui a mis en lumière les enjeux importants du secteur des Croisettes-Tuileries en terme de mobilité. En parallèle, le propriétaire des parcelles concernées par le plan de quartier « Tuileries I » (parcelles RF n°88 & 101) manifestait son intention de réviser ledit plan de quartier, afin de pouvoir rénover les bâtiments et augmenter la densité du secteur. Une réflexion urbanistique était dès lors nécessaire pour le quartier des Croisettes-Tuileries, l'une des trois centralités de la commune avec près de 3'000 habitants. D'entente avec le Service du développement territorial (SDT), il a été décidé d'élaborer un plan directeur localisé qui est un instrument de planification territorial judicieux à l'échelle d'un quartier, permettant ainsi de fixer de manière concrète les objectifs et les principes d'aménagements portant notamment sur les espaces publics, les constructions et les aménagements extérieurs.

La portée des plans directeurs est décrite dans l'art. 16 LATC – Définition :

<sup>1</sup> Les plans directeurs définissent la stratégie d'aménagement du territoire pour les quinze à vingt-cinq prochaines années et les mesures de mise en œuvre.

<sup>2</sup> Ils assurent la coordination des politiques publiques ayant un effet sur le territoire.

## 2.1 Localisation

Deux périmètres sont à distinguer concernant l'élaboration du PDL :

- Le périmètre du PDL, délimité par la route de Berne à l'Est, le chemin du Vauguény et le chemin des Roches à l'Ouest, ainsi que par le cordon boisé du ruisseau du Vauguény au Nord.
- Le périmètre de réflexion, souhaité plus large (voir ci-après, dans le chapitre « historique »).

### DEUX PÉRIMÈTRES

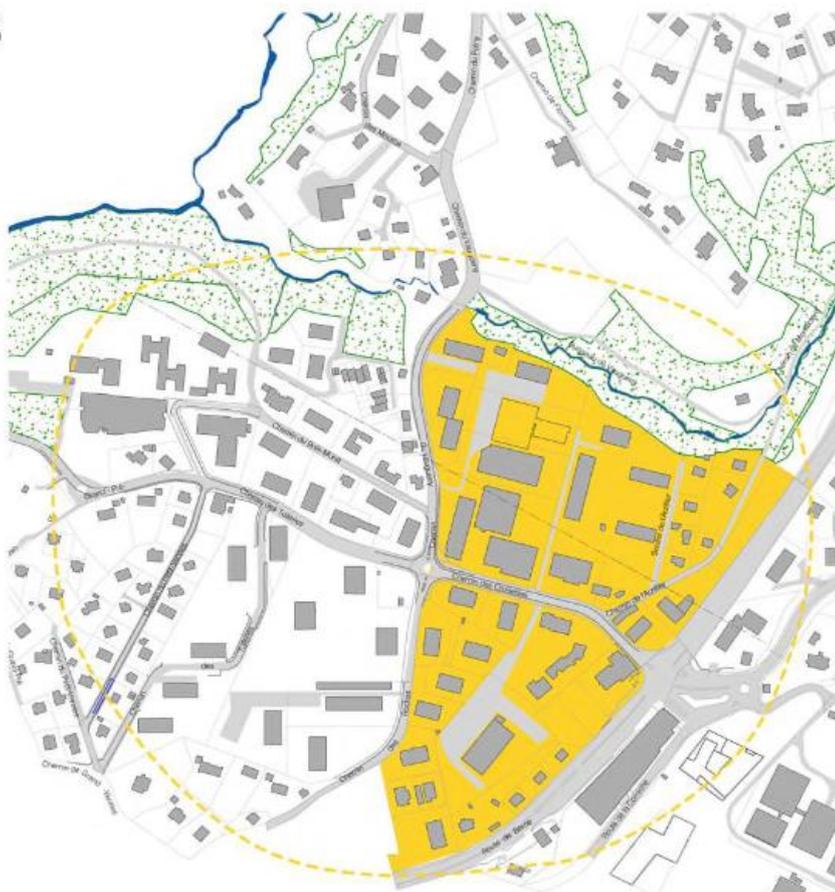
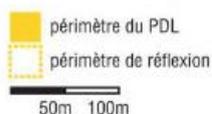


Figure 1 : illustration des périmètres de la démarche participative et du PDL

## 2.2 Historique

### 2.2.1 Démarche participative

Pour élaborer le PDL, une démarche participative (ci-après DP) « Croiser les envies pour les Croisettes » a été lancée le 7 septembre 2013 au complexe scolaire de Bois-Murat, avec le périmètre de réflexion élargi. Cette démarche a été confiée au bureau « TRIBU architecture ».

La démarche participative a regroupé 52 participants qui ont partagé leur réflexion durant deux ateliers en janvier et février 2014. Ceci a permis de retenir 32 objectifs, répertoriés dans la brochure « Croiser les envies pour les Croisettes – Votre quartier – Demain – Vos objectifs » (voir annexe). Sur cette base, le bureau d'architecte-paysagiste « Jean-Jacques Borgeaud » a élaboré un projet d'aménagements de l'espace public du chemin des Croisettes intitulé « Les Croisettes pour vous faire envies » (voir annexe). Celui-ci a été présenté lors de la fête de quartier qui a eu lieu le 1<sup>er</sup> novembre 2014 pour clôturer la DP.



Figure 2 : Présentation des résultats de la DP lors de la Fête de quartier du 1<sup>er</sup> novembre 2014

### 2.2.2 Adjudication du mandat et élaboration du PDL

Suite à la démarche participative, un appel d'offre a été lancé au mois de mai 2015, afin d'adjuger un mandat pour la réalisation du PDL. C'est finalement le bureau « Fischer Montavon & Associés – Architectes-urbanistes » qui a été choisi en juillet 2015.

La préavis n°20/2015 « Elaboration d'un Plan directeur localisé (PDL) pour le quartier des Croisettes – Demande de crédit d'étude » a ensuite été soumis au Conseil communal qui l'a adopté le 15 septembre 2015.

Notre mandataire a ensuite travaillé à l'élaboration du PDL, avec notamment les étapes suivantes :

Dates	Etapas franchies
27 avril 2016	Rencontre – séance avec les propriétaires des Croisettes. Discussion des enjeux, objectifs, etc.
Mai 2016	Envoi d'un questionnaire à tous les propriétaires
Septembre 2016	Séance avec les propriétaires. De plus, pour rencontrer tous les propriétaires, des séances ont également été organisées en bilatérales avec les propriétaires des terrains situés en bordure du domaine public du chemin des Croisettes
Novembre 2016	Elaboration d'une stratégie de négociation de cessions de terrains privés au domaine public en lien avec les orientations du PDL



Décembre 2016	Séances en bilatérales avec présentation des objectifs du PDL aux propriétaires
20 Décembre 2016	Présentation du PDL à la Commission consultative d'urbanisme de la Municipalité (ci-après CCU) ;
Janvier 2017	Travail d'élaboration et d'affinement suite aux rencontres avec les propriétaires et aux remarques de la CCU
25 avril 2017	Nouvelle présentation à la CCU, validation des orientations du PDL

Ces différentes étapes ont été suivies d'une séance d'information publique le 14 juin 2017, destinée à présenter à la population la vision retenue par cette planification directrice. Cette séance, à laquelle étaient invités les participants à la démarche participative ainsi que tout habitant intéressé, a permis de consolider le travail effectué pour élaborer la « V1 » du PDL en prenant compte les remarques et observations émises lors de cette séance.

Cette première version (V1) a été finalisée en décembre 2017. Elle a ensuite été soumise à la CCU au début de l'année 2018. La Municipalité l'a ensuite validée définitivement en avril 2018, pour envoi du dossier au SDT pour examen préalable. Etapes suivantes :

Dates	Etapes franchies
26 avril 2018	Envoi du PDL à l'examen préalable au SDT.
13 février 2019 :	Résultat de l'examen préalable par le SDT : positif avec demande de compléments. Il est notamment demandé de réaliser une étude complémentaire de mobilité et une étude d'impact (bruit et accidents majeurs).
Mars-avril 2019	Elaboration des cahiers des charges et demandes d'offres à des bureaux spécialisés dans le domaine de la mobilité et des études d'impact.
Mai 2019	Adjudication des études complémentaires aux bureaux Transitec Ingénieurs-Conseils SA et Impact-Concept SA.
Septembre 2019	Premier résultat de l'étude mobilité.
16 décembre 2019 :	Séance avec le SDT et la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), présentation des résultats de l'étude mobilité.
Mars 2020 :	Finalisation de l'étude mobilité intégrant les remarques de la DGMR.
Avril 2020	Finalisation de l'étude d'impact.
27 juillet 2020	Validation du PDL par la Municipalité.
29 août au 27 septembre 2020 :	Consultation publique.
1 <sup>er</sup> septembre 2020	Séance d'information publique en lien avec la mise en consultation du PDL.

Le traitement des remarques et les modifications apportées au PDL sont traités dans le chapitre 5 « Procédure d'adoption ».

### 3 Objectifs, principes et mesures

Le PDL « Les Croisettes » a pour vocation de remédier à la situation actuelle du site, caractérisée notamment par l'emprise de la circulation automobile, afin de renforcer et affirmer le caractère central des Croisettes comme lieu de vie sociale. Le PDL définit la vision du développement du site à un horizon à 15 ans et donne également des orientations pour son développement à un horizon plus lointain, à 25 ans.

Les objectifs du PDL ainsi que les mesures principales sont mentionnés ci-après par thème. Ils sont basés sur le diagnostic du site présenté en pages 11 à 54 du PDL, sur les orientations et concepts qui en découlent aux pages 55 à 58 du PDL et sur les conclusions de la démarche participative.

### 3.1 Espace public et paysage

L'aménagement d'espaces publics et paysagers de qualité est un des enjeux majeurs du PDL. Le périmètre du PDL s'inscrit dans une connexion globale qui tient compte des cordons boisés du Flon, de la Vuachère, du Bois de Rovéréaz et des multiples polarités et quartiers avoisinants. Cette volonté de créer des connexions permet entre autre de relier l'est et l'ouest du territoire communal, de mettre en lien les quartiers entre eux et de contribuer à créer un maillage de mobilité douce. Ces connexions peuvent être matérialisées à travers les opportunités d'amélioration des infrastructures existantes, lors de révisions de plans d'affectation ou dans le cadre de planification directrice. La requalification du chemin des Croisettes en tant qu'espace public central participera à la création de cette connexion entre les cordons boisés du Flon et du Bois de Rovéréaz. De plus, l'objectif principal issu des ateliers de la DP, ainsi que du diagnostic territorial, représente la volonté partagée de créer pour ce quartier une centralité conviviale.

#### Objectifs principaux

Chemin des Croisettes :

- Affirmer la centralité du chemin des Croisettes comme espace public attractif et animé ;
- Affirmer la centralité du chemin des Croisettes comme polarité urbaine d'échelle communale en lien avec les polarités attenantes et les quartiers environnants ;
- Assurer une meilleure répartition modale sur le chemin des Croisettes et améliorer la qualité de l'aménagement de l'espace public pour une continuité et qualité des déplacements de mobilité douce ;
- Répondre aux enjeux climatiques, notamment ceux liés aux « îlots de chaleur urbains ».



Figure 3 : le Chemin des Croisettes demain ?

Plans d'affectation « Tuileries I » et « Tuileries II » :

- Inciter une mutation urbaine progressive qui s'appuie sur les spécificités spatiales et paysagères de chaque ensemble construit, tout en renforçant une cohérence urbanistique d'ensemble, notamment par les gabarits construits et par la perception d'une forte présence végétale.



Cordon boisé du Vaugueny :

- Valoriser cet espace urbain d'agglomération comme élément paysager structurant, comme réserve de biodiversité et comme lieu de détente.

Front sur la route de Berne :

- Préserver ou renforcer une présence végétale arborisée le long de la route de Berne, mettant en évidence l'entrée d'agglomération au droit du chemin des Croisettes et contrastant avec le front urbain et minéral du Biopôle.

Sud des Croisettes :

- Structurer la couronne par une alternance entre bâti, échappées et arborisation.

Tuileries est :

- Permettre une densification modérée et progressive du quartier de villas en préservant le caractère de maison familiale dans un cadre de jardins arborisés.

Ces objectifs pourront notamment se concrétiser en entreprenant une démarche de réaménagement du chemin des Croisettes, à l'instar du projet en cours sur le plat de la Croix-Blanche. Chaque objectif doit également être traduit dans les plans d'affectation. Ceci est déjà le cas avec le PA « Tuileries 1 », mis à l'enquête publique du 26 septembre au 25 octobre 2020 et qui sera soumis au Conseil communal dans sa séance du 15 juin 2021

### **3.2 Bâti, vocations et mixité**

Le périmètre du PDL est constitué d'un bâti hétérogène exclusivement du XX<sup>e</sup> siècle, allant de la villa à la composition de barres de logements. L'objectif est de permettre au quartier de se développer en préservant sa diversité et en améliorant ses qualités spatiales. Chaque opération urbanistique nouvelle est à saisir comme une opportunité pour servir l'objectif qui est d'affirmer une centralité conviviale pour les Croisettes-Tuileries.

#### **Objectifs urbanistiques:**

Affectation du bâti :

- Renforcer la centralité du quartier des Croisettes par une intensité de fonctions diversifiées, génératrices de valeur d'usage et d'image, et par des affectations adaptées à la qualité de l'offre en transport public (emplois, services, logements).

Phasage :

- Saisir les opportunités de développement si elles permettent une requalification des espaces en veillant à la cohérence globale et à leur conformité à la mesure A11 du plan directeur cantonal ;
- Viser un développement progressif, conforme aux objectifs globaux du PALM à 15 ans et accessoirement à 25 ans.

Capacité :

- Les droits à bâtir actuels peuvent être augmentés, pour autant qu'ils offrent une plus-value significative pour les espaces collectifs et qu'ils répondent aux objectifs du PDL en termes d'urbanisation, de paysage, de mobilité et d'environnement.



### Morphologie urbaine et gabarits :

- Structurer l'espace en adaptant l'implantation du bâti à la configuration des lieux, notamment le Chemin des Croisettes ;
- Favoriser une mutation urbaine progressive qui s'appuie sur les spécificités morphologiques de chaque ensemble construit ;
- Contribuer à une cohérence urbanistique d'ensemble par les gabarits du bâti et en préservant l'implantation des constructions ponctuelles, qui offre des ouvertures et une perméabilité spatiale dans tout le périmètre du PDL (pas d'îlot fermé).

#### Aujourd'hui

Habitants*	1186	Emplois*	120
Superficie**	10.2 ha	Densité humaine	128 (hab+emp)/ha

#### Horizon 15 ans

Nouveaux SPd lgt	13'000 m <sup>2</sup>	Nouv. SPd activités	3'500 m <sup>2</sup>
Nouveaux habitants***	260	Nouveaux Emplois***	70
Superficie**	10.2 ha	Densité hum. tot.	160 (hab+emp)/ha

50m<sup>2</sup> SPd / personne (habitant ou emploi)

\* données du Service de l'urbanisme d'Epalinges (2020)

\*\* superficie sans forêt

\*\*\* la répartition habitants-emplois est ici indicative. Elle est à définir dans chaque Plan d'affectation en respectant les principes définis ci-dessus au point "affectation du bâti". Une proportion minimale de 15% d'activités sur le total des SPd projetées à 15 ans (soit 16'500\*15%) doit entre autres être respectée.

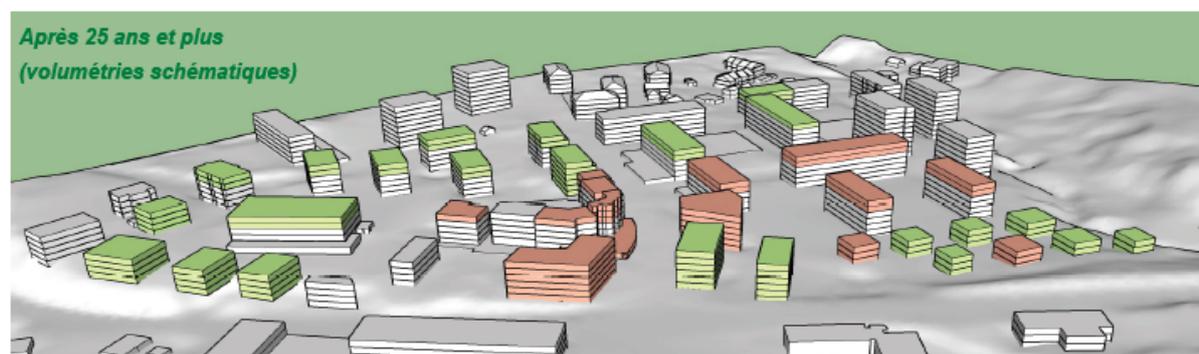


Figure 4 : capacité d'accueil à 15 ans et à 25 ans. La phrase : « La proportion minimale de 15% d'activités sur l'entier du périmètre du PDL doit, entre autres, être respectée » a été modifiée, car jugée trop difficile à contrôler. D'autre part, les surfaces d'activités existantes doivent être maintenues (ajout en page 76).

La concrétisation de ces objectifs passera donc principalement par la révision des plans d'affectation, notamment le PA « Tuileries I » et le PA « La Source » à 15 ans. Ces projets seront coordonnés avec le projet de réaménagement des espaces publics du chemin des Croisettes. Il est par exemple déjà prévu que le propriétaire des parcelles concernées par le PA « Tuileries I » cède une portion de terrain en bordure de domaine public, afin de donner à la commune la maîtrise foncière dans le cadre de la requalification de l'espace rue. Le PDL préfigure cette requalification en fixant des fronts d'implantation des constructions dans le but d'aménager l'espace public de façade à façade.

La densification prévue à 15 ans permettra d'accueillir environ 260 habitants et 70 emplois supplémentaires dans le périmètre du PDL (+ 22% d'habitants et + 58% d'emplois). Cette densification ne pourra se faire qu'avec la garantie que les projets permettront de concrétiser les objectifs du PDL, notamment par l'établissement de conventions entre la commune et les propriétaires concernés, ainsi que d'éventuels arrangements fonciers.



### 3.3 Mobilité

Un des éléments saillants des ateliers de la démarche participative, ainsi que du diagnostic territorial du secteur correspond au souhait partagé de créer une centralité conviviale, aujourd'hui entravée par le stationnement des véhicules motorisés et la fragmentation de la circulation piétonne.

#### Objectifs liés à la mobilité :

Transport public :

- Mieux tirer profit de l'interface de transport public d'agglomération et le terminus du métro M2 ;
- Optimiser et améliorer la lisibilité des arrêts de transports publics aujourd'hui disséminés le long du chemin des Croisettes et celui des Tuileries.

Réseau de mobilité douce :

- Créer un maillage de mobilité douce attractif, performant et continu.

Transport individuel motorisé :

- Viser une meilleure cohabitation modale sur le chemin des Croisettes ;
- Canaliser la circulation sur les axes principaux et préserver des poches calmes à l'arrière des axes.

Les mesures préconisées par le PDL pour répondre à ces objectifs devront être coordonnées avec les projets de densification ainsi qu'avec le projet de réaménagement de l'espace public chemin des Croisettes. Pour ce dernier, une étude plus précise devra déterminer le principe d'aménagement de l'espace public et du gabarit nécessaire aux véhicules motorisés et à la mobilité douce, ceci afin de favoriser la cohabitation modale. La suppression de places de stationnement en surface constitue un enjeu primordial pour améliorer la qualité des espaces publics.

Une des mesures phares consiste également en une réorganisation des accès pour réduire leur nombre, notamment sur le chemin des Croisettes. Ces réorganisations participeront à améliorer la qualité du chemin des Croisettes pour la mobilité douce notamment par la diminution des zones de conflits entre piétons, transports individuels motorisés et transports publics.

L'étude mobilité réalisée par Transitec SA démontre que le développement prévu par le PDL à 15 ans n'aura pas d'incidence significative sur le fonctionnement routier environnant. En effet, un diagnostic du nombre de places de stationnement dans le périmètre du PDL a démontré que le nombre de places existantes est largement supérieur aux normes en vigueur. Il ne sera donc pas nécessaire de créer des places supplémentaires en lien avec la densification. Un des enjeux, qui devra être traité dans le cadre du réaménagement de l'espace public du chemin des Croisettes, est l'amélioration du débouché sur le carrefour de la route de Berne dans le but d'améliorer la fluidité des circulations en sortie de quartier.

Un parking à vélo d'une vingtaine de places devra être réalisé au débouché du chemin des Croisettes, en lien avec l'interface de transport public des Croisettes.



Figures 5 (à gauche) : principe de réorganisation des accès ; et 6 (à droite) : Emplacements potentiels pour le stationnement Bike and Ride. La n°1, sur une parcelle communale, est préconisée à court terme.

### 3.4 Environnement

Les objectifs concernant l'environnement sont multiples. Ils concernent d'une part des aspects légaux à respecter, notamment concernant le bruit, les rayonnements non ionisants, l'OPAM (accidents majeurs) et l'énergie. Pour ces thématiques, il s'agit de :

- Préserver la population des nuisances sonores, des rayonnements non ionisants et des accidents majeurs ;
- Minorer les besoins énergétiques des nouvelles surfaces de plancher ;
- Viser les objectifs de la société 2000 watts tels que définis dans la documentation SIA D0216 ;
- Viser une augmentation de l'exploitation des ressources d'énergie renouvelable.

Les mesures permettant de répondre à ces objectifs passent notamment par la modération du trafic sur le chemin des Croisettes et la réalisation d'études acoustiques permettant d'intégrer des dispositions adéquates dans la conception des bâtiments. Les plans d'affectation doivent également intégrer les principes incitant les propriétaires à dépasser les exigences minimales des normes en vigueur pour réduire les besoins énergétiques et favoriser la production d'énergie renouvelable. Le chauffage à distance (CAD), prévu dans le secteur du PDL, permettra de recourir davantage aux énergies renouvelables pour couvrir les besoins en chauffage et en eau chaude sanitaire.

De plus, les objectifs environnementaux concernent également le renforcement des milieux naturels, à savoir :

- Renforcer une diversité biologique adaptée au contexte urbain qui tienne compte des enjeux climatiques, notamment ceux se référant à la chaleur urbaine (îlot de chaleur) ;
- Préserver et renforcer le cordon boisé du Vauguény.

Ces objectifs doivent être traduits dans les plans d'affectation. Le réaménagement du chemin des Croisettes sera également un levier important pour concrétiser ces volontés d'amélioration de la diversité biologique, de répondre aux enjeux climatiques et de permettre aux usagers de profiter des aménités environnementales.



Figure 7 (à gauche) : Tasinge Plads (Danemark), une oasis de verdure ; et 8 (à droite) : Jardins potagers, Vauban, Fribourg en Brisgau

### 3.5 Synthèse et mise en œuvre

La mesure phare du PDL est donc d'opérer un réaménagement du chemin des Croisettes. Cette démarche doit permettre d'améliorer la qualité des aménagements, par une conception de l'espace public de façade à façade. Ce projet permettra également d'améliorer les liens de mobilité douce à l'intérieur du quartier et avec les quartiers voisins, d'affirmer l'espace public du chemin des Croisettes comme l'une des centralités d'Epalinges. La participation de la population, des propriétaires et des commerçants à cette démarche devra être renouvelée et pérennisée, afin de répondre aux besoins, souhaits et attentes des habitants et usagers.

La densification dans le secteur du PDL est un levier intéressant, puisqu'il permet de tirer profit des procédures pour améliorer la qualité du site. Il est en effet judicieux de permettre un développement dans ce secteur extrêmement bien desservi par les transports publics. Les développements ne pourront se faire qu'à condition qu'ils contribuent à l'amélioration significative du site. Dans ce but, les plans d'affectation sont conditionnés à la signature de conventions et à des adaptations foncières. Ceci permet d'assurer la qualité des futurs projets répondant à la vision que s'est fixée la commune avec cette planification directrice.

Le plan de synthèse ci-après permet de visualiser les enjeux de manière globale à l'échelle du PDL.



### BÂTI, VOCATIONS ET MIXITE

-  secteur bâti de forte à moyenne densité, 0.9, 0.10, 0.11, 0.12, 0.13, 0.14
-  orthogonalité de composition spatiale, 0.13, 0.14
-  marqueur existant, 0.13
-  marqueur à créer, 0.12
-  front d'implantation sur la rue (indicatif), 0.12
-  front d'implantation des bâtiments sur socle (indicatif), 0.12
-  orientation des bâtiments, 0.13 (P.13.3)

#### Précisions :

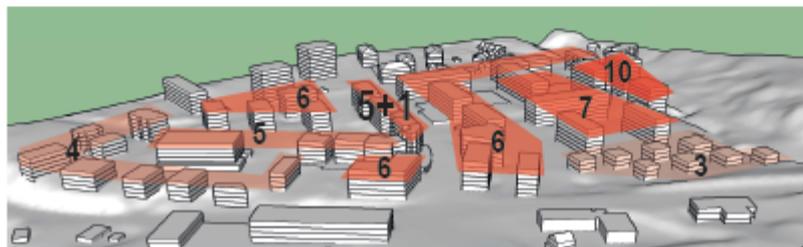
Affectation du bâti, O.9 : minimum 15% d'activités sur l'entier du PDL

Capacité, O.11 :

horizon 15 ans : + 330 personnes (260 habitants et 70 emplois : répartition indicative)

après 25 ans : + 115 personnes (90 habitants et 25 emplois : répartition indicative)

Gabarits, O.12, O.13 et O.14



Gabarits (les chiffres représentent le nombre de niveaux max. autorisé), O.12, O.13 et O.14

-  front obligatoire d'activités
-  activités et logement (DS III)
-  logement (DS II)
-  aire forestière et arborisation



Affectations, O.9

### ESPACE PUBLIC ET PAYSAGE

-  espace public central, 0.1, 0.2, 0.3
-  présence bâtie qui structure l'espace public, 0.1, 0.2, 0.3
-  verdure, 0.5
-  cordon boisé d'agglomération, 0.6, 0.7
-  parc public, 0.6, 0.21, 0.22
-  arborisation structurante, 0.6, 0.7, 0.21, 0.22
-  échappée structurante, 0.8

### MOBILITE

-  modération de trafic sur route à fonction de distribution, 0.18
-  cheminement mobilité douce, 0.17
-  rue de desserte, 0.19
-  route de distribution, 0.19
-  route principale d'agglomération, 0.19
-  arrêt de bus, 0.16
-  interface de transport public d'agglomération, 0.15

### ENVIRONNEMENT

-  ligne HT et distance OLEI (env. 12.5 m, dépend de la hauteur des constructions, voir coupe page 28), 0.20
-  paroi antibruit, 0.20
-  périmètre de consultation OPAM (100m à l'axe de la chaussée), 0.20

O.x : renvoi aux objectifs





## 4 Conformité aux buts de l'aménagement du territoire

Le PDL « Les Croisettes » est conforme au Plan directeur cantonal (PDCn) en vigueur, notamment aux mesures suivantes :

Actions cantonales	Actions du PDL « Les Croisettes »
Mesures A11 : Zones d'habitation et mixtes	Epalinges fait partie de l'agglomération Lausanne-Morges. Le PDL est inclus dans le périmètre compact, et est reconnu, avec l'interface de transports publics située de l'autre côté de la route de Berne, comme cœur de localité.
Mesure A14 : Projets d'intérêt public	Un des objectifs du PDL est l'amélioration de la qualité des espaces dans ce secteur extrêmement bien desservi par les transports publics. Pour cela, le projet s'appuie sur des négociations foncières entre les propriétaires privés et la commune.
Mesure A23 : Mobilité douce	Un des problèmes principaux identifiés dans le quartier des Croisettes-Tuileries (lors de la démarche participative ou encore dans le Plan directeur communal de mobilité) est la colonisation des espaces extérieurs par la voiture. Le PDL va chercher à améliorer la qualité des espaces pour la mobilité douce.
Mesure B11 : Agglomérations, centres cantonaux et régionaux Mesure B33 : Affectations mixtes Mesure B34 : Espaces publics	Le PDL "Les Croisettes" va viser le renforcement de la vitalité du périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges en proposant des mesures qui améliorent la qualité de l'espace public et son attractivité par l'incitation au maintien et au développement d'activités.
Mesure E22 : Réseau écologique cantonal (REC)	Le cordon boisé du ruisseau de Vaugueny au nord du périmètre du PDL "Les Croisettes" est identifié comme Territoire d'intérêt biologique supérieur qui contribue à assurer la continuité écologique et paysagère dans l'agglomération. Le projet de PDL "Les Croisettes" va reconnaître l'intérêt de cet espace comme espace "naturel" dans un territoire très urbanisé. Il va veiller à sa préservation et à sa valorisation.
Mesure F51 : Ressources énergétiques et consommation rationnelle de l'énergie	Le territoire d'Epalinges est labellisé cité de l'énergie (label officiellement remis le 22 septembre 2018 lors de la fête de la mobilité). La commune a réalisé une planification énergétique de tout son territoire en 2017, intégrée dans le plan directeur communal en cours de révision. Le périmètre du PDL "Les Croisettes" devra se conformer aux mesures préconisées par la planification énergétique communale. Le site des Croisettes est dans la partie sud du territoire identifiée comme une zone dense potentiellement intéressante pour d'éventuels déploiements de réseaux de chauffage à distance. Le Biopôle à proximité est identifié comme site à potentiel de valorisation de rejets thermiques. De plus, est prévue la mise en œuvre dans le quartier des Croisettes d'une politique communale de regroupement de la consommation propre (RCP) pour les habitats collectifs.



Le PDL est également conforme à la 3<sup>e</sup> génération du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) c'est-à-dire aux 8 orientations stratégiques du PALM, en particulier les orientations 3 et 5 :

- Orientation 3 – Intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité ;
- Orientation 5 – Développer une mobilité favorisant les modes de transport durables, en lien avec l'urbanisation.

Enfin, le Plan directeur communal approuvé en 2000, aujourd'hui en révision, souligne l'enjeu de la requalification de l'espace public des Croisettes, notamment la nécessité de créer un espace animé central, afin de favoriser le maintien et le développement des commerces et de la vie sociale.

## 5 Procédure d'adoption

### 5.1 Consultation par les services cantonaux

En application de l'art. 18 LATC, le dossier du PDL a été transmis aux services cantonaux pour examen préalable en date du 26 avril 2018. Un préavis positif, avec quelques demandes d'adaptation, a été transmis à la commune en date du 13 février 2019. Hormis des demandes de modifications mineures, des études complémentaires ont été imposées par le SDT, une concernant la mobilité et la seconde concernant une étude d'impact.

Ces études ont confirmé que les objectifs du PDL sont compatibles avec la gestion des enjeux liés à ces deux thématiques (ces études figurent en annexe au PDL).

### 5.2 Mise en consultation publique

Conformément à l'art. 17 al.5 LATC, le PDL a été soumis à une consultation publique du 29 août au 27 septembre 2020, publié dans la Feuille des avis officiel (FAO) et dans le journal « 24 Heures » du 28 août 2020, sur le site internet de la commune ([www.epalinges.ch](http://www.epalinges.ch)) et affiché au pilier public. Le dossier de consultation comprenait le PDL et ses annexes, ainsi que le rapport d'examen préalable. Pour rappel, un plan directeur ne produit aucun effet juridique à l'égard des particuliers, lesquels ne peuvent former aucune opposition ni recours à son encontre. Il est contraignant pour les autorités cantonales et communales (art. 19 al. 3 LATC).

Une séance d'information publique a eu lieu le 1<sup>er</sup> septembre 2020.

La consultation publique a donné lieu à quatre courriers de remarques ou observations.

Conformément à l'art. 17 al. 5 LATC, un rapport de consultation a été publié sur le site internet de la commune (rubrique « avis d'enquête ») ainsi qu'au pilier public 31.03.2021 au 05.05.2021.

Les réponses aux remarques ci-dessous ont été transmises aux intéressés en date du 17 février 2021.



### 5.3 Rapport de consultation

Conformément à l'art. 6 al.3 RLAT, la consultation publique d'un plan directeur donne lieu à un rapport de consultation indiquant les remarques formulées lors de la consultation publique et les réponses qui leur ont été apportées.

#### Réponses aux remarques émises durant la consultation publique

Remarque de M. Nicolas Häusel, chemin du Bornalet 4	
Motif de la remarque (selon texte original)	Réponse municipale
Vu qu'il est fait mention des accès parking (souterrains et surfaces) et des possibles réunions de certains accès, je pense utile d'avoir des chiffres de fréquentation de ces accès.	<p>L'enjeu lié à la réorganisation (mutualisation) des accès est mentionné en page 32 et les principes et mesures figurent en page 86 et 87, notamment :</p> <p><i>P.20.1 : Gérer le réseau de desserte fine à l'intérieur du quartier de sorte à réduire les doublons et réduire l'omniprésence du stationnement en surface et des rampes d'accès au stationnement souterrain :</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Recherche de synergies, en principe pas de création de nouveaux tronçons, même de desserte sur une parcelle privée. Chercher à regrouper les accès, y compris les accès existants ;</i></li><li>• <i>En principe ne pas autoriser des créations de rampes d'accès supplémentaires (au contraire saisir les opportunités pour les regrouper) sauf si elles sont intégrées dans les bâtiments. Par exemple, prolonger les parkings existants en utilisant les accès existants ;</i></li><li>• <i>Interdire toute place de parc privée supplémentaire en surface, au contraire les diminuer, sauf pour des places de dépose (garderie, commerces, ou pour handicapé) ;</i></li><li>• <i>Opter pour une politique de stationnement qui tienne compte de l'excellente desserte en transport public, y compris pour le logement, et tenir compte du fait que l'offre en stationnement actuelle est suffisante pour répondre aux besoins futurs.</i></li></ul> <p>L'étude de mobilité réalisée par le bureau Transitec mentionne en page 13 le trafic engendré par le débouché en direction du parking de la COOP qui est de 1'500 mouvements de véhicules par jour. Il y a donc des enjeux importants pour garantir les conditions d'accessibilité depuis le chemin des Croisettes (mouvement en tourner-à-gauche). Concernant</p>



	les autres accès, ils génèrent bien moins de trafic et leur regroupement répondra plutôt à une logique dans l'espace, au gré des projets, plutôt qu'à une logique quantitative (voir schéma en p. 87).
--	--

<b>Remarque de M. Roger Girardet, chemin de la Pierraz 19</b>	
<b>Motif de la remarque (selon texte original)</b>	<b>Réponse municipale</b>
<p>Quelque peu surpris par le fait que l'on ne puisse pas faire opposition au Plan directeur localisé « Les Croisettes » mais seulement émettre des remarques... Je me permets de vous signaler, pour la bonne forme, mes interrogations et inquiétudes suivantes :</p> <p>Les Croisettes (comme la Croix-Blanche) sont des accès majeurs de notre commune. Ils sont utilisés par tous les moyens de transports et de déplacement, dont les TL qui ont des horaires à tenir. Ces deux zones ont des commerces qu'il faut alimenter par des camions, les locataires des immeubles ont aussi besoin de déménageuse. Et il y a les nombreux chantiers, dont ceux des SIL.</p> <p>On parle de zones 30 et même d'espaces conviviaux à 20 km/h, cela suite à des « quartiers solidaires ». Une zone 30 présuppose l'abandon des passages à piétons, piétons qui pourront alors traverser n'importe comment. Une zone conviviale à 20 km/h permet presque aux enfants de jouer (alors que le TCS et Zep viennent de nous rappeler que la route n'est pas une place de jeux). Ils prendront inévitablement de mauvaises habitudes qui se répercuteront immanquablement sur les routes dites normales, et cela durant toute leur existence. « quartiers solidaires » veut aussi dire que les quartiers sont solidaires entre eux. La circulation est comme l'eau vive, si on la perturbe dans une zone, elle passera ailleurs, merci pour les autres quartiers.</p> <p>Le canton nous a suggéré plusieurs fois de ne pas opposer les modes de circulations et de transports entre-deux, mais de les traiter de manière équitable. Ce que l'on appelle mobilité douce n'est pas si douce que cela, trottinettes et vélos tuent de plus en plus, j'en ai une preuve flagrante dans ma propre famille. Pour moi le</p>	<p>Les relevés des vitesses effectués en 2018, avant la mise en place des aménagements éphémères, ont montré que la vitesse moyenne sur le chemin des Croisettes est de 38 km/h. La mise en place d'une zone 40 km/h n'amènerait donc pratiquement aucun changement. Le projet de réaménagement du chemin des Croisettes doit pouvoir bénéficier d'une pacification de la circulation afin d'aménager un espace public de qualité, de façade à façade sous la forme d'une zone de rencontre 20 km/h, permettant également ainsi de réduire les nuisances sonores pour les habitants du quartier. Dans le cadre de la démarche des aménagements éphémères, la mise en place de la zone 30 km/h provisoire a d'ailleurs permis de constater que la vitesse moyenne s'est abaissée à 34 km/h durant cette période et qu'aucune gêne particulière n'a été observée. Aucune plainte n'a été enregistrée de la part des usagers et des automobilistes, et ce, malgré le fait que le projet n'a pas entamé la chaussée.</p> <p>De nombreux exemples de réaménagements d'axes similaires au chemin des Croisettes existent et montrent qu'il s'agit d'une mesure de modération du trafic adaptée à ce type de quartier.</p>



plus simple pour essayer de dompter quelque peu la circulation c'est de mettre ces zones à 40 km/h, ce qui maintiendra les passages à piétons tout en donnant un signal clair à tout le monde.

### Remarque de M. Philippe Gmur, chemin du Vaugueny 2

#### Motifs des remarques (selon texte original)

#### Réponse municipale

##### Urbanisme :

Secteur Tuileries I et II :

Le PDL a pour principe une homogénéisation des hauteurs de constructions, cela se traduit par des nombres d'étages « plus standardisé ». Le PDL ne prend pas en compte les différences d'altitude des différents bâtiments, en particulier sur le chemin du Vaugueny.

Dans les faits :

- Le futur bâtiment Croisettes 17-21 surélevé de 2 étages atteindrait une altitude d'env. 733m, alors que le bâtiment Vaugueny 2-8 a une altitude d'env. 730 m (rez-de-chaussée es semi enterré).
- Le futur bâtiment Vaugueny 18 atteindrait une altitude d'env. 725 m alors que le bâtiment Vaugueny 20 a une altitude d'env. 722 m.

Les volumétries schématiques sont à ce titre trompeuses. L'objectif n'est donc pas atteint. La densification raisonnée du secteur étant nécessaire, je propose la possibilité de surélever les bâtiments Vaugueny 2-8 et 20 d'un étage.

##### Horizon des planifications d'affectation :

Les horizons à 15 ans et après 15 ans (mesure 10.a.) devraient être relativisés avec une réserve en fonction de l'évolution des besoins liés à la croissance démographique. Par ailleurs, un rééquilibrage entre secteurs devrait pouvoir être introduit en fonction des volontés réelles de développement des propriétaires.

##### Aménagements de l'espace public (et espaces privés à vocation publique) :

Il faut en préambule rappeler que les espaces privés à vocation publique devant les bâtiments des Croisettes (secteur Tuileries I et II) ont été conçu dans le cadre du développement du projet

Le PDL mentionne à son chapitre 3.2 l'objectif de « *rechercher une homogénéisation des gabarits dans le site avec quelques bâtiments « marqueurs » à caractère différent* ». Par homogénéisation des gabarits, on entend « *contribuer à une cohérence urbanistique d'ensemble par les gabarits* » (O.15, p.78), c'est-à-dire par le nombre de niveaux et non en fixant une altitude au faîte ou à la corniche.

La phrase suivante a été rajoutée en p.100 : « *Les horizons seront réévalués en fonction des besoins liés à la croissance démographique. Un rééquilibrage entre secteurs est possible en fonction des volontés des propriétaires* ».

Cet élément sera pris en compte pour l'étude du réaménagement du chemin des Croisettes. La volonté est effectivement de supprimer ces places de stationnement et de trouver des alternatives comme par exemple l'ouverture du



urbanistique des Tuileries. Ils faisaient partie de la conception globale du quartier.

Les plates-bandes entretenues par la commune ont fait l'objet d'un soin visuel et écologique qui apportent un plus apprécié par les utilisateurs du site.

La demande actuelle d'un caractère public (piéton) plus affirmé est bienvenue. Il faut notamment supprimer la césure constituée par les places de stationnement sur le DP à l'avant du bâtiment Croisettes L7 -21.

Le PDL reste très flou sur les conditions précises des aménagements à venir sur les autres éléments à reprendre en considération :

- Participation à la lutte contre le changement climatique. Les exemples (classiques d'aménagements) dans le dossier ont un caractère fortement minéralisé. L'image de synthèse de l'aménagement des Croisettes (p. 69) montre en particulier un caractère trop minéral et peu adapté aux enjeux actuels.

Il est indispensable que la dés-imperméabilisation des sols et une arborisation permettant de réguler le microclimat local fassent partie des principes de ces aménagements. Les principes mentionnés dans le rapport (P 4.1. et P 4.6) doivent être renforcés sur ces points :

- Gestion des éclairages  
Le principe d'un plan éclairage prenant en compte le sentiment de sécurité des passants, mais aussi le besoin de lutter contre la pollution lumineuse doit être inscrit dans le PDL.

Aménagements extérieurs privés :

Des vastes espaces extérieurs privés dans le secteur des Tuileries I et II (entre les bâtiments ou à l'avant de ceux-ci) sont gérés de manière uniforme et banale. La fonction d'accueil est restreinte au strict minimum.

La commune devrait inciter, voire imposer, aux propriétaires une gestion différenciée des espaces et la réalisation d'espaces d'accueil multigénérationnel.

parking de la Coop en dehors des heures d'ouverture du commerce.

La mesure O.4 : « Remédier à la problématique de « l'îlot de chaleur urbain » pour un espace public agréable durant l'été » et le principe P.4.1 « Végétaliser un maximum de surfaces au sol, toitures et façades afin de réduire la surchauffe durant les périodes de températures élevées » ont été ajoutés en p.66. Ces éléments ont également été transposés à la mesure visant à entreprendre une démarche de réaménagement du chemin des Croisettes (M.3 et 4.a, p.67). Les illustrations ont aussi été mises à jour en conséquence aux pages 68 et 69. Les principes 4.1 et 4.6 n'ont pas été renforcés, car ils s'appliquent à Tuileries 1 et 2, alors que l'enjeu est valable pour l'entier du secteur du PDL.

Le principe P.3.6 a été ajouté en page 66 : « Assurer un éclairage qui vise la sécurité des passants tout en réduisant la pollution lumineuse ».

Le PDL prévoit ces principes en page 70 et 71 avec des exemples illustratifs. Ces objectifs ont déjà été transposés par convention dans le plan d'affectation « Tuileries 1 ». En effet, un plan de l'ensemble des aménagements extérieurs devra être effectué par un architecte paysagiste qualifié et soumis à la Municipalité qui veillera à ce qu'il réponde aux objectifs fixés dans le PDL.



<p><b>Mobilité :</b></p> <p>Les efforts concernant la gestion de la mobilité motorisée sont importants et la tranquillisation de la mobilité et la limitation des nuisances sont au cœur du projet.</p> <p>Comme cela a été évoqué lors de la séance de présentation publique du projet, les transports collectifs sont un des problèmes à résoudre ; les bus TL actuels génèrent des nuisances sonores notables.</p> <p>L'horaire actuel implique le passage d'un bus toutes les 3'30 sur le chemin des Croisettes et des Tuileries entre 5h30 et 00h 40 (en semaine et le week-end). Par ailleurs, des bus supplémentaires circulent hors horaire, probablement pour gérer les disponibilités sur le hub des Croisettes.</p> <p>Le projet de ligne TL sur le Polny (non contesté) augmentera encore les passages de bus (il est toutefois prévisible que les modèles de bus utilisables généreront des nuisances sonores moins importantes).</p> <p>Le besoin d'éviter les ruptures de charge sur les lignes 45 et 46 est tout à fait justifié aux heures de pointe. Par contre, en dehors des heures de pointe, une cadence inférieure devrait être mise en place si on veut tranquilliser la mobilité globale et réduire les nuisances sonores.</p> <p>Cette problématique devrait être intégrée dans les principes du PDL et dans les réflexions futures avec les TL et l'aménagement du secteur du hub des Croisettes.</p>	<p>Des discussions ont déjà eu lieu avec les TL à ce sujet. Il s'avère que la modification des cadences aux heures creuses engendre des problématiques, notamment au niveau des frais d'exploitation, de la gestion du personnel (horaire coupé) et de « stockage » des bus. Le choix est donc de maintenir une cadence importante permettant ainsi de favoriser le transfert modal et ainsi contribuer à la diminution du trafic.</p>
<p><b>Stationnement :</b></p> <p>L'étude évalue les disponibilités globales de places de stationnement et constate une disponibilité globale plus que suffisante.</p> <p>Toutefois, une part prépondérante des places n'est pas accessible au public. Il s'agit de places privées utilisées par les habitants et les travailleurs du secteur, les clients des restaurants, de la boulangerie ou de la Coop.</p> <p>Sans vouloir favoriser la mobilité motorisée par une offre trop importante en places de stationnement, il semble nécessaire que la suppression du parking du restaurant des</p>	<p>Des réflexions et des négociations sont en cours pour prolonger les horaires d'ouverture du parking de la Coop ainsi favoriser son accessibilité aux habitants du quartier.</p>



Tuileries et des places de stationnement sur le domaine public, prévue par le projet, soit accompagnée par une mise à disposition de places proches réellement disponibles en journée et en soirée (prolongation des heures d'ouverture du parking de la Coop ?).	
---	--

<b>Remarques de l'Association pour le Développement Raisonnable d'Epalinges (ADERE) p.a. M. Félix Schmidt, chemin de Montéclard 54</b>	
<b>Motif de la remarque (selon texte original)</b>	<b>Réponse municipale</b>
1. De manière générale, le document est d'une qualité insuffisante et manque de vision. Il se base sur une consultation faite en 2013 et est déjà dépassé. Il serait regrettable qu'il serve de base en l'état à des décisions futures d'aménagement du territoire.	S'agissant d'une opinion personnelle, la remarque n'appelle pas de réponse.
<b>2. Densification :</b> La forte densification envisagée n'est pas justifiée. Lors de la campagne référendaire pour le Cloalet, les habitants du Sud (Croisettes) avaient été invités à voter en faveur du PQ Le Cloalet, au prétexte que si la densification prévue par ce PQ ne pouvait se faire, c'est aux Croisettes qu'elle se ferait. Moins de deux ans plus tard, alors que le PQ du Cloalet revient avec une plus forte densité d'habitation, la municipalité propose néanmoins une densification très forte aux Croisettes. C'est une manipulation de l'opinion. Une telle densification ne ressort pas des besoins de la population tels qu'avancés dans la démarche participative. Cette densification va, au contraire, renforcer les problèmes de viabilité, de circulation. Elle va accentuer le caractère de cité-dortoir d'Epalinges. On déséquilibre encore plus les deux parties de la commune au profit du sud, ce qui, à terme, ne peut qu'engendrer des frustrations, des conflits d'intérêt et des difficultés d'intégration. Lors de la votation du Cloalet, une partie importante des habitants se sont exprimés contre une densification qui va trop vite. On doit maîtriser le développement en respectant les attentes des habitants et non pousser à la fuite en avant.	Le périmètre du plan directeur localisé est situé en plein cœur de la localité, dans le périmètre compact du PALM et à proximité immédiate de l'arrêt Croisettes du métro M2. Pour ces raisons, ce secteur est amené à se densifier conformément aux objectifs fixés par la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) et le Plan directeur cantonal (PDCn).  L'étude de mobilité a permis de montrer que la densification prévue n'aura pas d'impact sur le fonctionnement du réseau routier. D'autre part, le PDL prévoit l'obligation de maintenir et de créer des surfaces d'activités dans ce secteur, ceci afin d'éviter le phénomène de « cité-dortoir ».  La création d'un PDL (démarche volontaire de la part de la Municipalité) a justement pour but de maîtriser les effets de la densification, afin de permettre d'accueillir des nouveaux habitants et emplois tout en préservant, voire en améliorant la qualité de vie du site.



<p><b>3. Mixité :</b> Une des attentes de la DP est l'augmentation de la mixité logements/emplois/commerce. C'est indispensable pour éviter la création d'une cité dortoir, pour améliorer la qualité de la vie en ville, réduire les déplacements, favoriser l'emploi et l'économie. Cette mixité n'est pas mise en avant par le PDL, qui axe l'essentiel sur le logement.</p>	<p>Le PDL prévoit, à 15 ans, la possibilité de créer 3'500 m<sup>2</sup> de surface de plancher destinés à accueillir des activités, ce qui représente 70 emplois supplémentaires et 13'000 m<sup>2</sup> destinés aux logements (260 habitants supplémentaires). A titre de comparaison, le nombre d'emplois actuel sur le site est d'environ 120, pour 1186 habitants. Le PDL prévoit donc d'améliorer la mixité. De plus, la proximité du Biopôle, qui offre des surfaces destinées exclusivement aux activités, explique le choix de ne pas considérablement augmenter les surfaces dédiées à l'activité à l'intérieur du périmètre du plan directeur localisé.</p>
<p><b>4. Transports publics</b> Il est regrettable que le document ne mentionne pas la ligne de bus du Polny, pourtant promise par la Municipalité. Y-a-t-il un arrêt le long du chemin du Vaugueny qui pourrait influencer les circulations piétonnes ?</p>	<p>La nouvelle ligne de bus à l'étude est mentionnée à la page 32 du rapport. Cette nouvelle ligne est en cours d'étude.</p> <p>Pour rappel, cette réflexion a fait l'objet d'un rapport de la Municipalité présenté au Conseil communal dans sa séance du 7 mai 2019 : <a href="https://www.epalinges.ch/images/20190804_R_AP_TLPolnyV2.pdf">https://www.epalinges.ch/images/20190804_R_AP_TLPolnyV2.pdf</a></p>
<p><b>5. Energie</b> Il est regrettable que le document ne mentionne pas le projet de chauffage à distance pourtant en cours d'élaboration par la municipalité, ni le potentiel solaire pour une commune qui se veut Cité de l'énergie, on attendrait des objectifs clairs en termes de réduction de CO2, de chauffage et d'énergie.</p>	<p>Le rapport fait référence en page 14 à la planification énergétique territoriale réalisée en 2017 qui identifie le site comme une zone dense potentiellement intéressante pour le déploiement de réseaux d'un ou de chauffage(s) à distance.</p> <p>Les objectifs en page 90, O.24 : « <i>Minimiser les besoins énergétiques des nouvelles surfaces de plancher. Viser les objectifs de la société 2000 Watts tels que définis dans la documentation SIA D0216</i> » et O.25 : « <i>Viser l'exploitation des ressources d'énergie renouvelable</i> » ont pour principe :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>P.24.1 : Inciter les propriétaires à viser au-dessus des standards pour réduire les besoins énergétiques, par exemple en visant le niveau A du certificat énergétique pour la</i></li></ul>



	<p><i>consommation d'énergie primaire selon le cahier technique SIA 2031 ;</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>P.24.2 : Tenir compte non seulement des coûts et de la qualité, mais également de la charge environnementale, par exemple en utilisant les données des écobilans pour la construction et en appliquant les prescriptions contenues dans les CFC-ECO.</i></li><li>• <i>P.25.1 « S'appuyer sur le concept énergétique communal qui préconise la réalisation d'un chauffage à distance alimenté par des énergies renouvelables »</i></li><li>• <i>P.25.2 : Chaque opportunité de production d'énergie renouvelable sera saisie (exploitation du potentiel solaire du site par l'occupation des toitures par exemple).</i></li></ul> <p>Ces principes ont pour objectif la réduction des émissions de CO2.</p> <p>A la page 91 figure une illustration du CAD prévu dans le périmètre du PDL. A la même page, la mesure M.24.a préconise de « <i>Intégrer ces principes dans les dispositions des nouveaux plans d'affectation</i> » et la mesure M.25.a vise à « <i>inciter à la production d'énergie renouvelable</i> ».</p> <p>Pour le PA « Tuileries 1 », il a donc déjà été prévu l'obligation de se raccorder au CAD s'il se réalise (art. 19 du règlement), conformément à l'art.25 de la Loi sur l'énergie (LVLEne), al.2.</p>
<p><b>6. Climat et îlot de chaleur :</b></p> <p>Le plan ne mentionne pas les objectifs et mesures à prendre pour lutter contre les effets du changement climatique, en particulier :</p> <p>a) Un plan d'arborisation des routes et places permettant de réduire la chaleur, pas seulement sur le chemin des Croisettes ;</p> <p>b) Le maintien de corridors d'aération Nord-Sud, orientés bise et ouverts sur la forêt et la colline et Est-Ouest, afin de favoriser la ventilation naturelle.</p>	<p>Pour répondre à ces enjeux, les planifications urbaines se doivent d'être pensées de façon à aménager les espaces publics en fonction du changement climatique, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Prévoir de grands espaces de verdure, des places publiques ombragées ou encore des éléments d'eau rafraîchissants, tels que bassins ou fontaines ;</li><li>• Prendre en considération le rôle de l'arbre, favoriser le développement des forêts ;</li><li>• Attribuer une grande qualité aux espaces publics, notamment en augmentant la perméabilité des sols.</li></ul> <p>Dans le PDL, ces aspects ont été mis à jour et sont traités dans les objectifs, principes et mesures du</p>



	<p>chapitre environnement et répondent à ces enjeux climatiques :</p> <p><i>Renforcement des milieux naturels :</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>O.22 : Renforcer une diversité biologique adaptée au contexte urbain qui tient compte des enjeux climatiques notamment ceux se référant à la chaleur urbaine. (p.90)</i></li><li>• <i>P.22.1 Affirmer l'arborisation le long de la route de Berne (p.90)</i></li><li>• <i>P.22.2 : Choisir des revêtements perméables lorsque cela est possible, des essences indigènes, privilégier les toitures et façades végétalisées (p.90)</i></li><li>• <i>M. 22.b : Appliquer ces principes dans les projets d'espaces publics et dans leur gestion (p.91)</i></li><li>• <i>M. 22.c : Inciter les propriétaires à renforcer et diversifier les milieux biologiques dans les aménagements extérieurs (p.91).</i></li></ul> <p>D'autre part, la mesure O.4 : « Remédier à la problématique de « l'îlot de chaleur urbain » pour un espace public agréable durant l'été » et le principe P.4.1 « Végétaliser un maximum de surfaces au sol, toitures et façades afin de réduire la surchauffe durant les périodes de températures élevées » ont été ajoutés en p.66. Ces éléments ont également été transposés à la mesure visant à entreprendre une démarche de réaménagement du chemin des Croisettes (M.3 et 4.a, p.67).</p>
<p><b>7. Stratégie et objectifs LUP : absents</b></p>	<p>La stratégie et les objectifs en termes de LUP sont gérés par la politique du logement communale adoptée par le Conseil communal le 22 septembre 2020. Ladite politique s'inscrit dans une vision plus large à l'échelle de la commune et se concrétise notamment via l'instauration de quota de LUP dans les nouveaux plans d'affectation.</p> <p>Le PA « Tuileries I », soumis à l'enquête publique du 26 septembre au 25 octobre 2020 prévoit d'ailleurs un quota de minimum 10 % de LUP par rapport aux nouvelles surfaces brutes de plancher.</p>

**8. Densification et contre-parties :**

Le plan prévoit d'importantes mesures de densification par surélévation des immeubles. De telles mesures ne peuvent être acceptables que si elles font l'objet de contre-partie, notamment dans les domaines suivants :

- a) Suppression/réduction du nombre de places de parc en surface, au profit de places en sous-sols.
- b) Réduction des espaces de surface dédiés à la voiture au profit d'espaces conviviaux, de détente, de mobilité douce et de végétalisation basés sur un concept global. Suppression des haies et coupures de l'espace. Servitude de passage à pied/vélo Est-Ouest (M13). Places de stationnement vélos.
- c) Organisation commune des parkings et circulations souterraines, réduction/limitation du nombre et optimisation des ouvrages d'entrées et sorties.
- d) Frein à la génération de trafic : limitation du nombre de places de parc par appartement en dessous des normes VSS, du fait de l'excellente accessibilité en transports publics et aux magasins.
- e) Pourcentage de LUP
- f) Obligation de raccordement au CAD

Les densifications sont permises avec des contreparties clairement définies dans le rapport du PDL et notamment dans le chapitre 6 « mise en œuvre » (p. 97) ainsi que dans le sous-chapitre 6.5 « lier affectation du sol et aspects fonciers » (p. 101), ce dernier évoque notamment :

« La densification n'est pas un objectif en soi dans ce périmètre mais un levier. Il est effectivement judicieux de permettre un développement dans ce secteur stratégique particulièrement bien desservi par les transports publics, et de tirer profit des procédures pour améliorer la qualité du site. Les plans d'affectation sont conditionnés à la signature de conventions et à des adaptations foncières. Les contenus des conventions varieront en fonction des sites et des objectifs décrits dans le PDL « Les Croisettes ». Les thématiques suivantes peuvent par exemple y être traitées :

- Aménagement extérieur ;
- Incitation à une conception d'ensemble ;
- Assurer la perméabilité de l'espace selon le PDL avec des cheminements de mobilité douce de qualité : servitudes de passage public avec dispositions sur le type de chemins ;
- Coordonner les aménagements le long du chemin des Croisettes : par une cession au DP par exemple ;
- Participation aux coûts d'aménagement de l'espace public du chemin des Croisettes ;
- Éventuelle réalisation d'un équipement public en fonction du site ;
- Délai pour réaliser les surfaces de plancher.

Le plan d'affectation « Tuileries 1 » répond clairement à cette volonté de conditionner la densification à des contreparties pour améliorer la qualité du site avec par exemple :

- Une cession gratuite de 630 m<sup>2</sup> au domaine public ;
- Une participation financière à l'aménagement de l'espace public ;
- La réalisation d'un projet paysager global pour les aménagements extérieurs ;
- La mise à l'enquête d'une servitude de passage public pour la mobilité douce ;



	<ul style="list-style-type: none"><li>• La mise à disposition d'une surface de 100 m<sup>2</sup> pour la réalisation d'un écopoint profitant aux habitants du quartier et au-delà ;</li><li>• La mise à disposition d'une surface de 600 m<sup>2</sup> pour la création d'une garderie.</li></ul> <p>Ces aspects ont été réglés par convention. Celle-ci a été signée avant la mise à l'enquête publique du PA.</p> <p>D'autre part, en terme de mobilité, l'étude complémentaire réalisée par le bureau Transitec a démontré que l'offre en stationnements est trop importante dans le périmètre du PDL par rapport aux normes actuelles et qu'il est donc possible de densifier sans créer de places de stationnement supplémentaires : « L'étude menée par Transitec en 2020 (annexe au PDL) montre que le développement prévu par le PDL « Les Croisettes » à 15 ans n'aura aucune incidence significative sur le fonctionnement routier environnant, et à l'horizon 2030, la pression sur le carrefour des Croisettes devrait s'accroître légèrement, mais le PDL n'aura pas d'impact significatif sur le fonctionnement du carrefour » (p. 87).</p> <p>Le principe P.10.1 en page 86 « <i>Transport individuel motorisé</i> » fixe d'ailleurs les orientations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Interdire toute place de parc privée supplémentaire en surface, au contraire les diminuer, sauf pour des places de dépose (garderie, commerces, ou pour handicapé) ;</i></li><li>• <i>Opter pour une politique de stationnement qui tienne compte de l'excellente desserte en transport public, y compris pour le logement, et tenir compte du fait que l'offre en stationnement actuelle est suffisante pour répondre aux besoins futurs.</i></li></ul> <p>L'étude de mobilité traite donc des points a, b, c et d. En ce qui concerne les points e et f, ils sont traités dans les réponses ci-dessus aux points 5 et 7. A noter pour le point a que l'augmentation des places de parc en souterrain ne favorise pas la végétalisation en pleine terre, pourtant essentielle pour l'implantation d'arbres majeurs.</p>
--	--



### 9. Augmentation des surfaces de vente de la Coop :

Le développement sur le site des surfaces commerciales paraît une bonne chose pour les habitants. Il devrait également être conditionné par des contre-parties favorables à la population, telles que :

- a) Réduction des places de parc en surface au profit de réaménagements conviviaux des surfaces : concept de réappropriation pour les piétons de l'usage des surfaces libérées des voitures (terrasses, végétalisation, circulation douce, etc.)
- b) Ouverture et partage des parkings la nuit (horaires) : optimisation de l'usage des places de parc en sous-sol pour les différents types d'usager
- c) Réduction du nombre d'accès (un seul accès Coop-Union). Réflexion approfondie sur la position du/des accès au parking souterrain afin de réduire l'impact de l'accès actuel au parking de la Coop. Il s'agit de prendre des mesures pour maîtriser l'afflux de trafic de « l'extérieur » que pourrait générer l'extension de l'offre commerciale. L'accès actuel et la sortie sur le chemin des Croisettes (p.87) ne sont pas appropriés pour une extension. L'organisation des accès/sorties doit être revue en évitant autant que possible les tourner à gauche. Par exemple, une possibilité d'entrée (trémie) le long du chemin des Croisettes (devant l'actuelle pharmacie) et de sortie partielle sur la route de Berne (Idem Closalet ou Migros) devraient être analysées.
- d) Pourcentage de LUP
- e) Obligation de raccordement au CAD
- f) Augmentation des surfaces de bureau de l'immeuble Brico et autres. Le développement sur le site de surfaces d'activités professionnelles paraît une bonne chose en terme d'économie, d'emploi et de mixité. Il devrait également être conditionné par des contre-parties favorables à la population, similaires à celles mentionnées ci-dessus, notamment liées à la convivialité des espaces de surface. Servitudes de passage à pied/vélo étendues.

L'augmentation des surfaces de vente de la Coop sera traitée dans le cadre de la révision du Plan d'extension partiel (PPA) « La Source » qui deviendra un plan d'affectation (PA).

Par rapport aux points a, b et c, ledit plan d'affectation devra répondre aux objectifs du PDL en terme de mobilité. Des réflexions et des négociations sont en cours pour prolonger les horaires d'ouverture du parking de la Coop et ainsi favoriser son accessibilité aux habitants du quartier.

L'enjeu lié à la réorganisation (mutualisation) des accès est mentionné en page 32 et les principes et mesures figurent en page 86 et 87, notamment :

*P.20.1 : Gérer le réseau de desserte fine à l'intérieur du quartier de sorte à réduire les doublons et réduire l'omniprésence du stationnement en surface et des rampes d'accès au stationnement souterrain :*

- Recherche de synergies, en principe pas de création de nouveaux tronçons, même de desserte sur une parcelle privée. Chercher à regrouper les accès, y compris les accès existants ;
- En principe ne pas autoriser des créations de rampes d'accès supplémentaires (au contraire saisir les opportunités pour les regrouper) sauf si elles sont intégrées dans les bâtiments. Par exemple, prolonger les parkings existants en utilisant les accès existants ;
- Interdire toute place de parc privée supplémentaire en surface, au contraire les diminuer, sauf pour des places de dépôt (garderie, commerces, ou pour handicapé ;
- Opter pour une politique de stationnement qui tienne compte de l'excellente desserte en transport public, y compris pour le logement, et tenir compte du fait que l'offre en stationnement actuelle est suffisante pour répondre aux besoins futurs.



<p>Du fait des incidences sur le trafic, le parking, les activités commerciales et l'utilisation des surfaces, la gestion du périmètre Brico devrait être coordonnée simultanément avec celles des périmètres Coop et Union.</p>	<p>L'étude de mobilité réalisée par le bureau Transitec mentionne en page 13 le trafic engendré par le débouché en direction du parking de la Coop qui est de 1'500 mouvements de véhicules par jour. Il y a donc des enjeux importants pour garantir les conditions d'accessibilité depuis le chemin des Croisettes (mouvement en tourner-à-gauche). Concernant les autres accès, ils génèrent bien moins de trafic et leur regroupement répondra plutôt à une logique dans l'espace, au gré des projets, plutôt qu'à une logique quantitative (voir schéma en p. 87).</p> <p>Concernant les LUP (d) et l'obligation de se raccorder au CAD (e), les réponses ont déjà été apportées ci-dessus.</p> <p>En ce qui concerne la parcelle accueillant le Brico-Coop (point f), elle ne fait pas partie du périmètre du plan d'affectation « La Source ». En cas de projet sur cette parcelle, le propriétaire devra évidemment respecter les mêmes règles par rapport aux objectifs du PDL.</p>
<p><b>10. Requalification et réaménagement du chemin des Roches :</b></p> <p>Il nous a été dit en séance publique que la circulation routière de transit sur le chemin des Roches allait continuer à être impossible à long terme du fait des exigences de la ville de Lausanne et de l'OFROU. Dans ces conditions, il est nécessaire de requalifier l'aménagement de ce chemin, de développer un concept de gestion des surfaces limitant celles destinées au trafic et favorisant les usages conviviaux favorables à la population du voisinage (terrasses, espaces verts, arborisations, etc.). Une réflexion sur la possibilité de favoriser la circulation cycliste Nord-Sud vers Lausanne devrait également être tentée (feux ?)</p>	<p>La circulation sur le chemin des Roches est déjà limitée par deux éléments :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• La mise en place d'une zone 30 km/h ;</li><li>• Le maintien d'un accès exclusivement réservé aux bordiers.</li></ul> <p>Les parcelles bordant ce chemin bénéficient déjà d'espaces verts généreux.</p> <p>La circulation des cyclistes n'est pas concernée par la limitation de l'accès à ce chemin mentionné ci-dessus. Le chemin des Roches étant en zone 30 km/h à la fois sur Epalinges et sur Lausanne, en sens unique, la circulation des cyclistes peut être considérée comme sûre.</p> <p>La gestion du débouché du chemin des Roches sur la route de Berne n'est pas de compétence de la commune d'Epalinges.</p>



<p><b>11. Requalification du chemin de l'Arzillier :</b> Le chemin de l'Arzillier n'est en l'état qu'une espèce de parking peu intéressante. Un concept de réaménagement devrait être développé.</p>	<p>Le chemin de l'Arzillier est un chemin sans issue pour le trafic automobile et desservant quelques logements. Le trafic est donc faible et n'engendre pas de conflit avec les piétons et cyclistes. D'autre part, les places de stationnement à l'entrée du chemin seront supprimées dans le cadre de la révision du plan d'affectation « Tuileries 1 ». Pour ces raisons, le besoin d'une « requalification » du chemin de l'Arzillier n'a pas été identifié comme nécessaire dans le cadre du PDL.</p>
<p><b>12. Circulation piétonne :</b> La circulation piétonne et cycliste des enfants du quartier en direction du collège (via chemin de Bois-Murat notamment) devrait faire l'objet d'un traitement spécifique. Des cheminements piétons et cyclistes Est-Ouest parallèles et complémentaires au chemin des Croisettes mériteraient d'être développés/renforcés.</p>	<p>L'analyse du réseau piétonnier en page 30 du PDL montre que le quartier offre une bonne perméabilité malgré les problèmes de discontinuité des parcours avec des interruptions du trottoir par du stationnement, des accès ou autres aménagements. Le plan montre également que les cheminements Est-Ouest parallèles au chemin des Croisettes existent déjà. Le PDL mentionne toutefois que la qualité des parcours doit être améliorée. C'est le cas notamment des cheminements dans le périmètre du PA « Tuileries 1 » qui font l'objet d'une servitude de passage public, mise à l'enquête publique en même temps que le PA, et d'un traitement spécifique dans le cadre du projet global d'aménagement des espaces extérieurs. Concernant le secteur « Tuileries II », le passage est aujourd'hui possible, des servitudes publiques seront toutefois également inscrites au registre foncier en cas de projet.</p>
<p><b>13. Circulation cycliste :</b> Il en est de même en direction de l'arrêt du M2. Une place de stationnement cycliste bien dimensionnée à l'ouest de la route de Berne doit être intégrée au PDL, même si c'est dans une vision à long terme.</p>	<p>Cet aspect (Bike &amp; Ride) a été relevé par la DGMR dans le cadre de l'examen préalable du PDL. L'étude mobilité a permis d'analyser plusieurs variantes en tenant compte notamment de la proximité à l'arrêt de métro ainsi que les aspects fonciers (chapitre 8, page 26 de l'étude du bureau Transitec).</p> <p>A court terme, et pour des questions foncières, il semble opportun d'envisager l'implantation de la vélostation dans le parc public (terrain communal) situé au sud du bâtiment d'angle de « L'Union ».</p>



<p><b>14. Suppression de la placette devant la Coop :</b> Il est regrettable de supprimer cette placette et d'avancer le front construit. Il conviendrait au contraire de la valoriser en lien avec le bâtiment de l'Union et la suppression de son accès souterrain.</p>	<p>La Municipalité est sensible à la préservation d'un espace public de qualité entre la Coop et le bâtiment de l'Union. L'agrandissement des surfaces commerciales de la Coop ne pourra se faire qu'avec la garantie d'un aménagement de l'espace public de qualité à cet endroit, en lien avec le réaménagement du chemin des Croisettes et le projet de révision du PA « La Source ». L'accessibilité au parc public à l'arrière de l'Union doit en outre être garantie.</p>
<p><b>15. Augmentation du gabarit de l'espace public à l'intersection avec la route de Berne :</b> A terme, l'un des deux immeubles (Union ou Boulangerie) devront être « reculés » pour laisser plus de place à l'espace public nécessaire (voir préavis cantonal). Ceci doit être planifié.</p>	<p>Ceci est déjà prévu dans le PDL : voir notamment le plan de synthèse en page 95 qui mentionne les fronts d'implantations à respecter (ligne rouge).</p>
<p><b>16. Construction le long de la route de Berne :</b> Le projet prévoit de petits immeubles d'habitation surélevés le long de la route de Berne, séparés par des ouvertures est-ouest. Ce concept n'est pas cohérent avec la protection contre le bruit : les immeubles surélevés seront soumis à des valeurs de bruit excessives pour de l'habitation et les ouvertures conduisent à propager le bruit dans le quartier. Un principe d'aménagement d'un immeuble « mur » (à l'image de l'immeuble de bureau situé à l'entrée de l'autoroute en descendant à droite de la route de Berne, aurait l'avantage de créer un écran efficace protégeant les immeubles en arrière, mais nécessite une réaffectation à des bureaux (Biopôle). Ce concept devrait être revu.</p>	<p>En tenant compte du foncier et de la volonté de minimiser la surface des locaux sensibles au bruit exposés à la route de Berne, le principe P.21.5 « <i>Limiter la nuisance du bruit routier provenant de la route de Berne en réduisant la longueur des façades qui longent la route et en y prévoyant les locaux non sensibles au bruit</i> » a été ajouté en p. 90. La volonté n'est donc pas de créer un effet de « couloir » en créant un bâtiment « mur » le long de la route de Berne mais plutôt de créer des espaces de respiration en mettant l'accent sur la végétalisation jusqu'en bordure de route de Berne.</p> <p>D'autre part, l'étude d'impact sur le bruit montre que des mesures devront être prises mais qu'il est possible de respecter les normes en la matière. Ceci a d'ailleurs été cas dans le cadre d'une demande de permis de construire sur la parcelle 72 (CAMAC 191838 et 195121).</p>



## 5.4 Modifications du PDL

Suite aux remarques formulées lors de la consultation publique, le PDL a été complété selon les réponses formulées ci-dessus. Les modifications apportées sont visibles en rouge dans le texte. D'autre part, des exemples illustrant plus précisément la végétalisation souhaitée pour les futurs projets d'aménagements ont été ajoutés en pages 68 et 69.

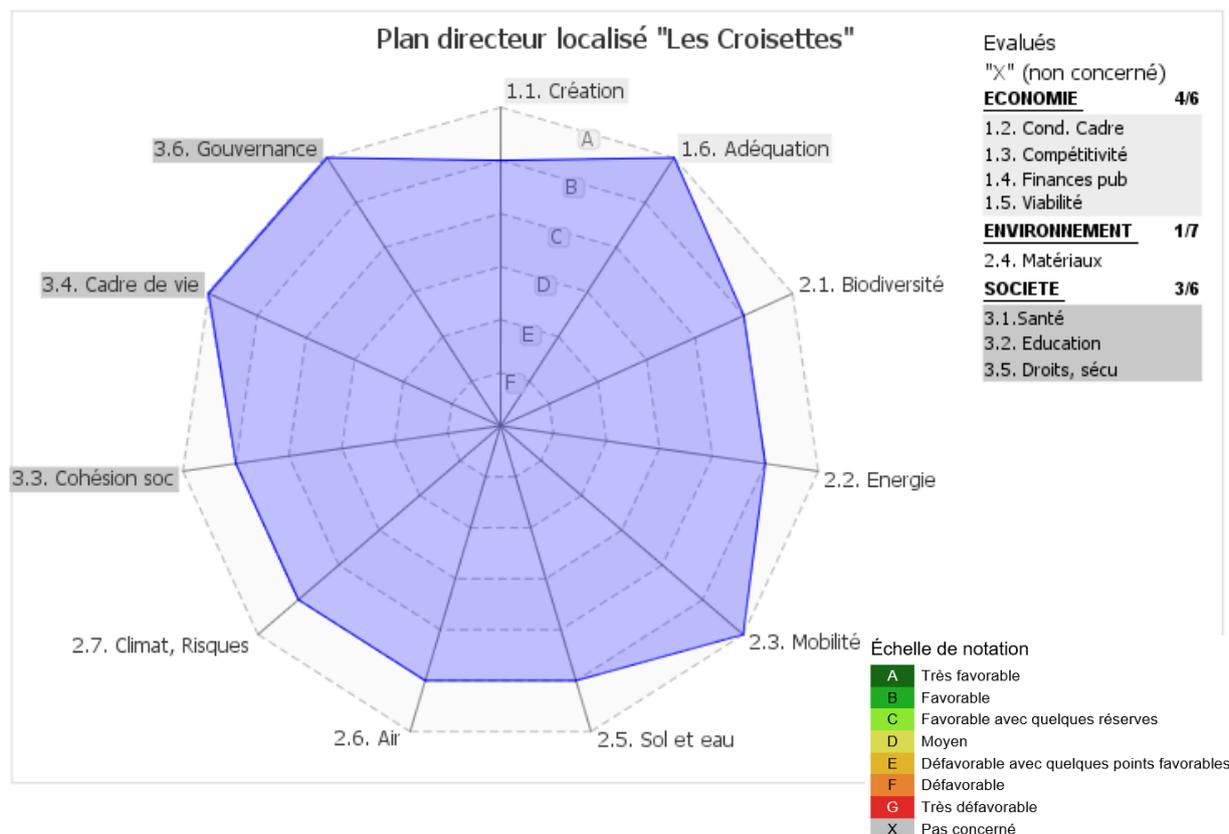
En page 100, la phrase suivante a été ajoutée : *Les horizons seront réévalués en fonction des besoins liés à la croissance démographique et au développement des activités. Un rééquilibrage entre secteurs est possible en fonction des volontés des propriétaires.* Cette phrase permet une flexibilité en fonction des volontés réelles des propriétaires et permet d'accorder exceptionnellement des droits à bâtir supplémentaires par rapport aux besoins à 15 ans, pour autant que cela permette de concrétiser des objectifs du PDL en améliorant sensiblement la qualité du site.

## 5.5 Adoption par le Conseil communal

Le Conseil communal se prononce sur l'adoption du plan directeur localisé. En cas d'adoption, celui-ci est ensuite transmis au Département des institutions et du territoire (DIT) pour approbation.

## 6 Aspects du développement durable

Le plan directeur localisé « les Croisettes », en tant que planification directrice, contribue largement au développement urbain durable.





### Dimension économique

En visant à améliorer l'attractivité et le rayonnement du centre des Croisettes-Tuileries, le PDL contribue à créer les conditions cadres pour un développement économique harmonieux et adapté au contexte. En effet, en cherchant à développer des infrastructures (transport, communication, énergie, etc.) et en offrant un cadre de vie agréable aux employés, en adéquation avec les besoins de l'économie, l'implantation de nouvelles entreprises et le maintien de celles déjà présentes sont facilités, contribuant ainsi à l'économie locale. Dans une moindre mesure, la concrétisation des objectifs du PDL permettra également d'améliorer encore l'attractivité du Biopôle pour les entreprises et start-up. Les nouvelles surfaces d'activités prévues à 15 ans dans le périmètre du PDL permettront d'accueillir de nouveaux emplois, améliorant ainsi la mixité au sein même du quartier. Il est fait référence ici également de mixité en terme d'emplois en portant un regard sur le périmètre environnant, les activités du Biopôle étant spécifiques aux sciences de la vie.

### Dimension sociale

En matière de gouvernance, le PDL « Les Croisettes » tient compte des vœux exprimés par les habitants dans le cadre de la démarche participative, et les propriétaires ont été intégrés à la démarche à plusieurs reprises.

Le PDL permet, entre autres, de revaloriser un centre de localité en améliorant l'attractivité de l'espace public, permettant ainsi une meilleure appropriation de l'espace par les habitants et la communauté. En améliorant la mixité sociale et fonctionnelle, le PDL vise à améliorer le cadre de vie des habitants et usagers du site et contribue donc à améliorer la qualité de vie de manière générale.

### Dimension environnementale

Les projets actuels et futurs devront obligatoirement respecter les objectifs fixés dans le PDL, permettant ainsi d'améliorer la qualité environnementale du site. En particulier, les projets devront tenir compte du changement climatique et proposer des solutions adaptées pour lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain. D'autre part, la pacification de la circulation permettra de diminuer les nuisances sonores. Le PDL promet aussi des mesures qui doivent aboutir à un changement de mode de déplacement en faveur des transports publics et de la mobilité douce, réduisant ainsi l'impact carbone des déplacements. Enfin, l'utilisation plus rationnelle de l'énergie et une meilleure gestion des sols favorisent la qualité des milieux naturels.



## 7 Conclusion

Au vu de ce qui précède, la Municipalité demande au Conseil communal de bien vouloir prendre la décision suivante :

### LE CONSEIL COMMUNAL D'EPALINGES

- vu le préavis n°5/2021 de la Municipalité du 15.03.2021 ;
- entendu le rapport de la Commission nommée pour examiner ce dossier ;
- considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour ;

**décide**

D'adopter le Plan directeur localisé « Les Croisettes »

Au nom de la Municipalité

Le Syndic  
  
Maurice Mischler



La Secrétaire  
  
Sarah Mieville

Annexes :

- Plan directeur localisé « Les Croisettes » du 21.01.2021 et ses annexes ;
- Brochure « Croiser les envies pour les Croisettes – Votre quartier – Demain – Vos objectifs » ;
- « Jean-Jacques Borgeaud » : projet d'aménagements de l'espace public du chemin des Croisettes.