



COMMUNE D'EPALINGES

Plan partiel d'affectation (PPA) "Les Orchez"

Réponses de la Municipalité aux oppositions

**Suite à la mise à l'enquête publique
du 12 septembre au 11 octobre 2012**

Densité du PPA

Le précédent projet avait été refusé par l'Etat car il n'était pas assez dense. Les exigences de l'Etat ne diminuant pas avec le temps, et le Plan directeur cantonal imposant désormais un indice d'utilisation du sol d'au moins 0.4, il est évident que tout projet présentant une densité inférieure au présent PPA "Les Orchez" sera également refusé. De fait, un refus et de longs délais avant un prochain projet feraient plutôt courir le risque que les exigences de l'Etat augmentent et que ce secteur d'Epalinges soit finalement inclus dans le périmètre compact de l'agglomération Lausanne-Morges, ce qui impliquerait un indice minimal de 0.625.

Par ailleurs, ce secteur est une zone à légaliser par plan spécial, et non une zone à bâtir dont les détails sont définis par le règlement communal; c'est donc le PPA qui permet de fixer les règles précises de son urbanisation.

Enfin, si la réglementation actuellement en vigueur pour les zones de villas voisines impose des densités sensiblement plus faibles (égales à un indice de 0.35), cela n'est qu'une situation temporaire. Lors de la future révision du Plan général d'affectation de la commune d'Epalinges, les mesures du Plan directeur cantonal devront être prises en compte.

D'autre part, les bâtiments comporteront au maximum 3 niveaux dont le dernier en attique (2/3 de la surface du 1er étage). Leur hauteur ne sera donc pas supérieure aux constructions autorisées dans les zones villas actuelles, soit 9 à 10 m.

Stationnement

Concernant cette problématique, plusieurs opposants mettent en cause le nombre de places de stationnement prévu pour le PPA. L'application de la norme VSS n° 640'281 "Stationnement: offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme" est incontournable. Il n'est pas possible de déroger à ce que cette norme préconise pour les habitants et leurs logements, ni pour les activités, d'autant plus que le PPA se situe dans le périmètre du PALM et dans une zone soumise à un plan de mesures d'assainissement de l'air (Plan de mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges, mesure AT-5).

Les 500 m² d'activités non gênantes que le PPA permet ne pourront pas être attribuées à une activité générant un trafic important. Les activités envisageables auront certainement une attractivité locale, offrant des services de proximité, pour des clients et visiteurs se déplaçant aussi bien à pied qu'en voiture.

En tout état de cause, le Service de la mobilité (SM) de l'Etat n'accepte pas qu'on réalise un nombre de places de stationnement supérieur à celui défini par la norme VSS n° 640'281, qui doit donc être rigoureusement appliquée. De fait, la seule modification possible est liée au taux de réduction à appliquer, en tenant compte, dans le cas des activités, du type de desserte du site par les transports publics, ce que l'étude fait.

Le nombre total de places de parc à aménager est ainsi de 112 cases de stationnement (dont quelque 7 places pour les activités), le nombre définitif ne pouvant être fixé que lors de la mise à l'enquête du projet de construction.

Trafic

La Municipalité a demandé un complément d'étude à ce sujet. La note « *Chemin de la Girarde: étude du bruit routier actuel et futur* » de mai 2013, ci-jointe, précise plus clairement certains points, notamment les charges de trafic actuelles (figure 2, page 4), les flux induits par le PPA (figure 4, page 6) et les charges de trafic futures sur les routes environnantes (figure 5, page 7).

Quelques opposants se réfèrent à une intention d'instaurer un système de sens unique depuis la route de Berne au niveau de la Marmite et le long du chemin des Orchez jusqu'en bas du chemin de la Girarde. Ils craignent qu'une telle mesure encourage le trafic de transit sur ces voies, ainsi que sur le chemin de la Pécholettaz.

Le projet de requalification de la route de Berne prévoit la mise à sens unique (sens descendant) du tronçon du chemin des Orchez, compris entre la route cantonale (café-restaurant "La Marmite") et le chemin de la Pécholettaz, ceci en raison de la dangerosité de ce débouché sur la route de Berne. La crainte d'une augmentation de trafic de transit n'est pas justifiée puisque seul ce tronçon sera en sens unique.

Plusieurs opposants considèrent que l'expertise sous-estime le trafic induit par le PPA et estiment que les ratios utilisés (3,5 mvts.véhicules/place pour les habitants et leurs visiteurs, 5 mvts.véhicules/place pour les employés et 8 mvts.véhicules/place pour les visiteurs) ne sont pas raisonnables, et qu'ils sont bien en dessous de la réalité.

Il importe de préciser que les ratios utilisés dans le cadre de ladite expertise sont issus de nombreuses enquêtes de trafic portant sur de vastes quartiers d'habitation de l'agglomération lausannoise. Il convient de rappeler que la Cour de droit public et administratif du Tribunal cantonal vaudois (CDAP) se base sur des ratios encore plus faibles, notamment pour ce qui concerne les places de parc dédiées aux habitants – la CDAP utilise fréquemment un ratio compris entre 2,5 et 3 mvts.véhicules/place.

Certains opposants indiquent que les carrefours proches, notamment sur la route de la Croix-Blanche ou au sortir sur la route de Berne au bas de la Girarde, sont déjà saturés actuellement.

L'examen effectué dans le cadre de l'expertise sur le trafic et le bruit routier permet de conclure que les capacités d'écoulement du chemin des Orchez et de la Girarde sont suffisantes pour écouler les flux de circulation supplémentaires. Les principes et caractéristiques définis par la norme VSS n° 640'045 "Type de route: routes de desserte" pour les routes de desserte de quartier et les routes d'accès sont respectés par le PPA.

Dans le cadre d'autres études communales, les analyses de l'écoulement du trafic ont montré que :

- La charge de trafic sur le carrefour rte du Village/ch. de la Girarde n'atteint pas, aux heures de pointe du matin et du soir, les valeurs limites de capacité d'utilisation dudit carrefour. La même remarque s'applique également au mouvement d'insertion depuis la route du Village sur la route de Berne.
- La capacité de ces 2 infrastructures permettra à l'avenir d'absorber l'augmentation de trafic générée par la légalisation du PPA Les Orchez et également celle des nouveaux quartiers projetés dans le secteur du Village et au-delà (PQ La Possession / Bois-de-Ban, Les Oches et La Possession / Praz-Buchilly).

Ainsi, si le trafic peut paraître parfois dense lors des hyperpointes (15 minutes), les carrefours ont une capacité résiduelle importante sur les périodes de pointe du matin

et du soir, autant actuellement que dans la situation avec projet. L'écoulement des flux de trafic reste fluide durant ces périodes.

Il est à rappeler que le chemin de la Girarde est équipé actuellement sur son tronçon amont, d'une bande longitudinale pour piétons et d'un tronçon de trottoir sur la partie aval. La commune a programmé, sous réserve de l'adoption du crédit par le Conseil communal, la réalisation d'un trottoir sur la partie amont jusqu'à la limite du PPA sur le chemin des Orchez, en 2014, ce qui assurera la sécurité des piétons sur ce tronçon.

Bruit routier

Certains opposants craignent des nuisances sonores accrues le long du réseau routier sollicité par le trafic supplémentaire induit par le PPA.

En réponse aux soucis exprimés par les opposants, la Municipalité a demandé que l'étude de bruit effectuée dans le cadre de l'élaboration du PPA soit affinée et complétée le long du chemin de la Girarde. Cette problématique est développée dans la note « *Chemin de la Girarde: étude du bruit routier actuel et futur* » de mai 2013, ci-jointe. Cette étude porte sur tous les bâtiments exposés directement au bruit généré par le trafic circulant le long de ce chemin, y compris l'EMS. Les bâtiments construits récemment ou en cours de construction ont également été pris en compte. Au total, l'étude complémentaire de bruit a porté sur huit immeubles situés le long du côté Est du chemin de la Girarde, et sur six immeubles situés le long du côté Ouest et sur le bâtiment à l'angle Orchez/Vuilletaz.

Le modèle de calcul utilisé a été calibré par des mesures de bruit sur le terrain. Les effets dus à la déclivité de la voie et aux réverbérations ont ainsi pu être correctement pris en compte. Les calculs ont été effectués au droit des façades abritant des "locaux sensibles au bruit" au sens de l'OPB. Le facteur de correction prévu par l'annexe 3 de l'OPB a été intégré aux calculs. Ce facteur permet de tenir compte des caractéristiques de la gêne en fonction des volumes de circulation.

Par ailleurs, en complément à l'étude de bruit élaborée dans le cadre du PPA, on a tenu compte d'un trafic supplémentaire accru le long du chemin de la Girarde, dû au futur sens unique de circulation qui sera mis en œuvre sur le tronçon Nord-Est du chemin des Orchez, lors du réaménagement de la route de Berne. Ce sont ainsi 80 véhicules supplémentaires qui ont été reportés sur le chemin de la Girarde, s'ajoutant aux 240 qui avaient déjà été superposés au trafic actuel qui y circule, soit au total 320 véhicules supplémentaires estimés pour le trafic futur.

L'étude complémentaire permet de conclure que:

- en l'état actuel, les immissions sonores les plus élevées ne dépassent pas 56,5 dBA le jour et 45 dBA la nuit; compte tenu que, pour un degré de sensibilité II, les valeurs limites d'immission sont de 60 dBA le jour et de 50 dBA la nuit, on constate que l'on est aujourd'hui en-deçà de ces valeurs limites.
- le trafic induit par le PPA provoquera des augmentations maximales de 3 dBA le jour et de 1,5 dBA la nuit le long du chemin de la Girarde. Pour le bâtiment le plus proche du PPA, à l'angle Vuilletaz-Orchez, l'augmentation sera de 5,5 dBA le jour et de 4 dBA la nuit.
- les immissions les plus élevées ne dépasseront pas ainsi, à l'état futur, 59 dBA de jour et 46,5 dBA de nuit: les valeurs limites d'immission ne seront donc pas

atteintes. De surcroît, de nuit, les immissions restent sensiblement en-deçà de la valeur limite d'immission nocturne.

L'étude complémentaire confirme ainsi les conclusions de l'étude acoustique menée dans le cadre du PPA : les niveaux sonores seront, après réalisation du PPA, encore inférieurs aux valeurs limites d'immission pour un degré de sensibilité II.

L'augmentation consécutive des immissions n'atteint pas les valeurs limites fixées par l'OPB. Les exigences fixées par l'article 9 OPB (utilisation accrue des voies de communication) sont parfaitement satisfaites. Par contre, si un jour, dans le cadre d'une étude globale de mobilité, la Municipalité devait prévoir des mesures de modération des vitesses (aménagement spécifiques, zone 30...), les immissions calculées à l'état futur seraient réduites de 1 à 2 dBA.

Accès véhicules

De nombreuses personnes habitant sur les rues exposées à la hausse du trafic générée par le projet demandent que l'accès au PPA ne se fasse pas par le chemin des Orchez, mais par le chemin de la Jaquière au sud.

Il est à noter d'une part, que l'accès à la construction actuelle se fait par le chemin des Orchez et l'essentiel des constructions prévues borderont ce chemin ou en seront nettement plus proches que du chemin de la Jaquière. D'autre part, le chemin des Orchez relève du domaine public de la commune, et sert donc, par défaut, de voie d'accès aux parcelles limitrophes.

De plus, le PPA "La Jaquière - Cabolettaz" n'autorise pas l'accès au quartier des Orchez par ce chemin. Seule une liaison piétonne est autorisée.

Espace-rue et liaisons piétonnes

L'amélioration des aménagements de l'espace-rue aux Orchez est prévu par le PPA, sur la longueur de celui-ci. Les déplacements piétonniers seront renforcés, par la réalisation d'un trottoir dans le cadre du PPA, ainsi que par le trottoir projeté par la commune sur le chemin de la Girarde, dans le cadre du plan d'investissement.

Il est à rappeler qu'une servitude de passage public à pied, située du côté Est du PPA, reliera le chemin des Orchez au chemin de la Jaquière, permettant aux habitants des chemins de la Pécholettaz et des Orchez d'accéder directement aux arrêts de bus de la route de Berne.

Chantier

Suite aux remarques formulées par les opposants, la commune a demandé une analyse de cette problématique, en vue notamment de recommander les itinéraires les plus appropriés.

Cette problématique est développée dans la note « *Trafic de camions induit par le chantier* » de février 2013, ci-jointe.

La commune mentionnera dans le permis de construire, l'obligation d'appliquer les recommandations de cette note, notamment au sujet des itinéraires recommandés pour les véhicules lourds, la signalisation à mettre en place, le lavage des roues en sortie de chantier et des voies d'accès, les horaires de chantier, de même que le respect des directives fédérales sur le bruit des chantiers et la protection de l'air sur les chantiers.

Coût des équipements

Le Règlement du PPA précise que les équipements situés dans le périmètre du Plan, comme l'évacuation des eaux ou un bassin de rétention, sont à la charge du propriétaire. En l'état, le cheminement public à travers le PPA, y compris le long du chemin des Orchez, est réalisé et financé par le propriétaire, conformément au règlement. Certains équipements, comme la pose d'éclairage sur le chemin des Orchez, un emplacement pour un éco-point en limite du PPA, seront réglés par convention entre la commune et le propriétaire.

Depuis 2011, la législation cantonale permet aux communes de prélever une taxe sur les frais d'équipements liés à la réalisation des infrastructures destinées aux transports publics, écoles, garderies, etc...

Annexes : - Etude du bruit routier actuel et futur, de mai 2013
- Trafic de camions induit par le chantier, organisation des itinéraires et mesures à respecter, de février 2013