

commune de
CRISSIER



Préavis de la Municipalité au Conseil communal **N° 26/2021 – 2026**

1. En Chise – Route de Prilly – Route de Marcolet – Route de la Carrière : adoption du projet d'aménagement routier.
2. En Chise – Route de Prilly – Route de Marcolet – Route de la Carrière : adoption de la désaffectation partielle du domaine public cantonal, rétrocession partielle de terrain du DP n°8 (domaine public cantonal) et immatriculation d'une nouvelle parcelle privée communale « A ».

Date retenue pour la séance de commission d'étude :

30.08.2022 19h30

Bâtiment administratif, salle Sorge

11.07.2022

Correction p. 15 : 31.08.2022

Au Conseil communal de Crissier

Monsieur le Président,

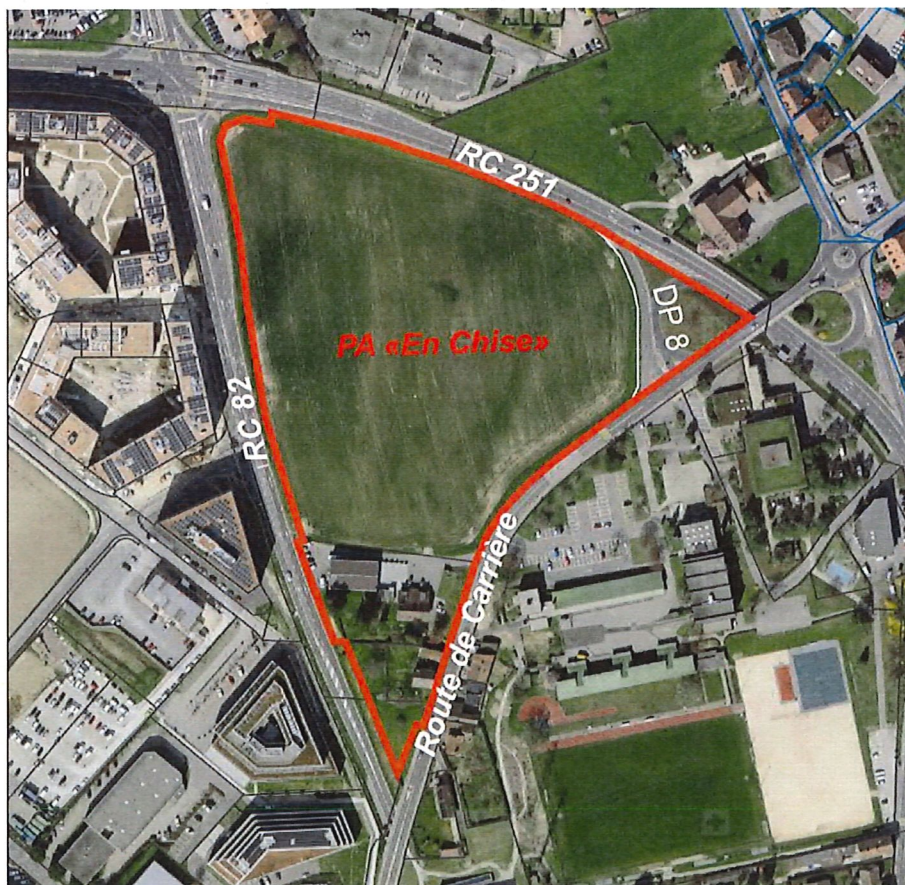
Mesdames les Conseillères, Messieurs les Conseillers,

1. Objet du préavis

Le présent préavis a pour but de demander à votre Conseil l'adoption du projet d'aménagement routier et des emprises nécessaires à la réalisation du plan d'affectation (PA) « En Chise ».

2. Situation et contexte

Les tronçons de la RC 251, de la RC 82 et de la Route de la Carrière délimitant le PA « En Chise » doivent faire l'objet d'aménagements routiers pour permettre la réalisation de ce plan d'affectation. Ces deux projets sont coordonnés et indissociables. Le projet de plan d'affectation est traité dans le préavis municipal n° 25/2021-2026 (voir préavis).





Correction p. 15 : 31.08.2022

Le PA « En Chise » et les projets routiers susmentionnés s'inscrivent dans un contexte plus large comportant plusieurs projets structurants d'infrastructures de transport :

- La réalisation des jonctions autoroutières de Chavannes et d'Ecublens : la réalisation de ces jonctions doit permettre, entre autre, de réduire la pression automobile sur la jonction de Crissier qui dessert actuellement une portion de territoire très importante ;
- L'amélioration du fonctionnement du réseau routier structurant de l'agglomération : ce projet vise à optimiser l'utilisation du réseau routier cantonal qui relie le quartier "En Chise" à la jonction autoroutière de Crissier (RC 179 et RC 251 notamment, par le réaménagement du carrefour "En Praz" et celui de la place centrale de Crissier) et à améliorer les conditions de circulation du secteur ;
- Le développement du BHNS sur la route de Prilly : ce projet s'inscrit dans le cadre de la mise en place du réseau d'axes forts de transports publics urbains de l'agglomération Lausanne - Morges et permet de relier de manière efficace Lausanne à Crissier dans un premier temps, jusqu'à Bussigny dans un second temps. Le développement par étapes du BHNS permet dans un premier temps de conserver les bretelles d'accès à la RC 521 jusqu'au démarrage des travaux pour la prolongation du BHNS en direction de la gare de Bussigny. Cette prolongation est étroitement liée aux travaux sur le réseau routier national (A1).

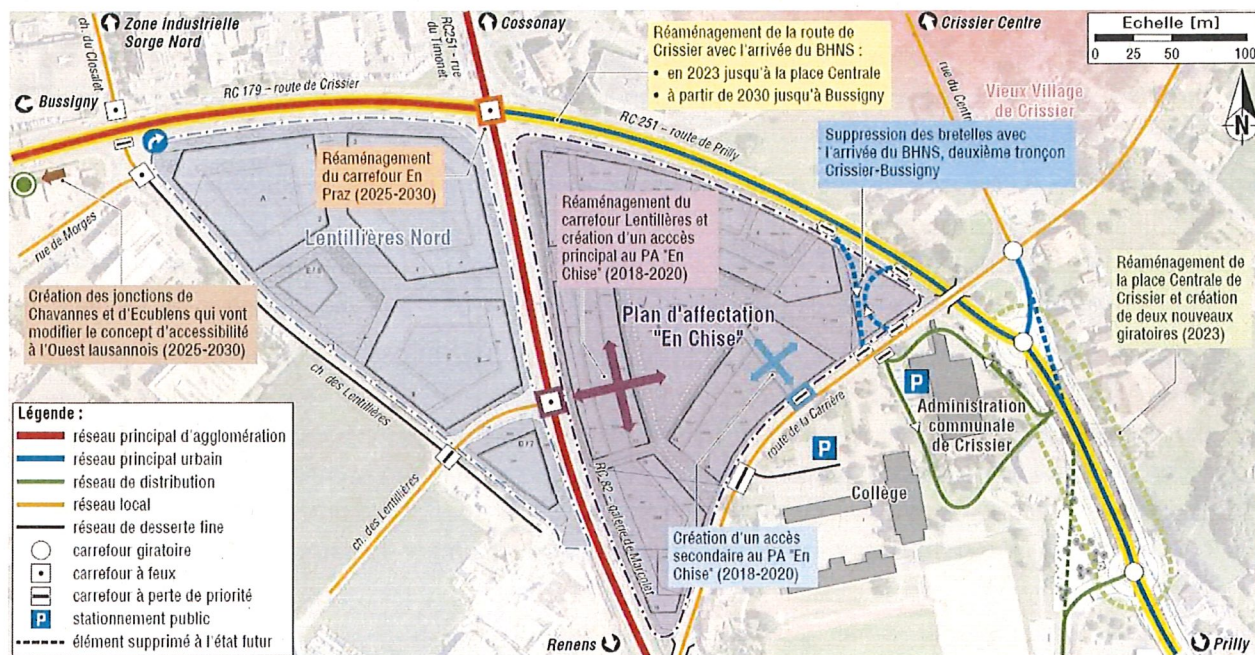
3. Projet

3.1 Objectifs

Le projet routier vise à permettre la desserte du nouveau PA, à compléter le réseau de mobilité douce communal et régional et à coordonner les aménagements du domaine public et des biens-fonds privés.

Correction p. 15 : 31.08.2022

3.1.1 Principes d'accès en transports individuels motorisés au PA « En Chise »



Accessibilité en transports individuels motorisés – Etat futur. Source : Transitec, Notice technique projet routier – accessibilité au PA « En Chise »

Dans le cadre de l'étude de fonctionnement et de réaménagement du carrefour En Praz et du secteur En Chise, les accès suivants ont été validés par la Municipalité de Crissier et la direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) :

- Un accès principal sur la RC 82 au droit du carrefour "Lentillières". Ce carrefour sera réaménagé afin de permettre l'insertion nécessaire au secteur En Chise ;
- Un accès secondaire sur la route de la Carrière. L'objectif visé est que cet accès soit utilisé par un nombre inférieur d'utilisateurs par rapport à l'accès principal sur la RC 82.

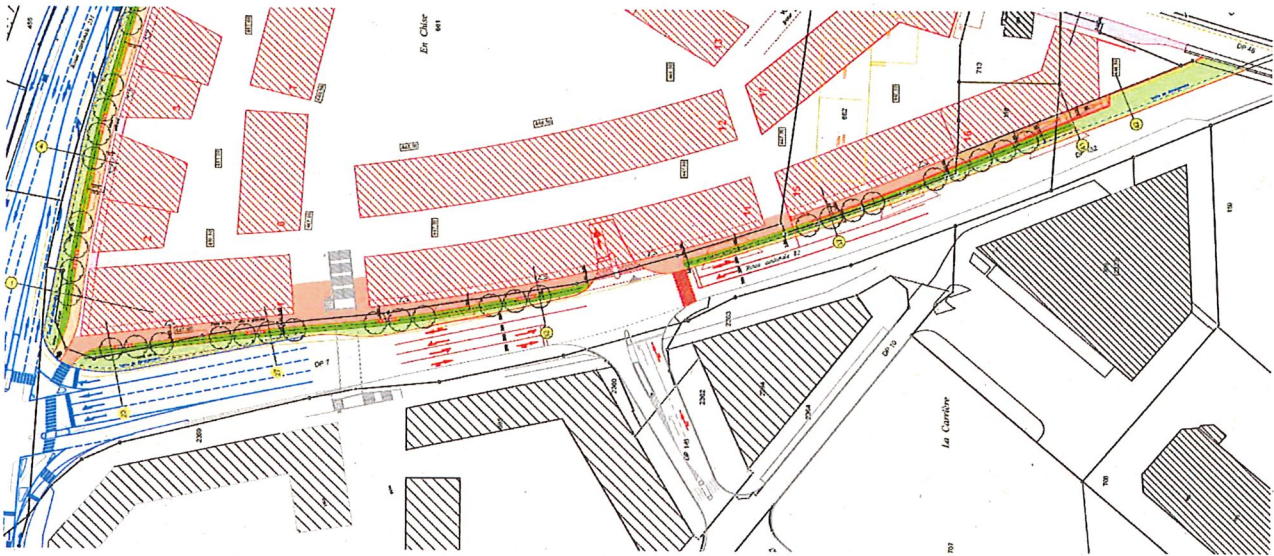
Aucun accès ne sera en revanche créé sur la RC 251 (route de Prilly). Etant donné les fortes charges de trafic et l'arrivée du BHNS sur cet axe, la mise en place d'un carrefour n'a pas été retenue.

Par ailleurs, il est important qu'aucun transit entre les deux accès de la RC 82 et de la route de la Carrière ne soit possible par le parking souterrain, puisque ce trafic nuirait au quartier "En Chise" et risquerait d'augmenter les nuisances sur la route de la Carrière.

En outre, la circulation et le stationnement en surface pour les véhicules motorisés seront proscrits dans le périmètre du plan d'affectation. Seuls les véhicules de service (ambulances, service de feu, voirie, livraisons, etc.) seront autorisés à circuler en surface, via un accès muni de potelets sur la route de la Carrière entre les PEC n°14 et 17.

Correction p. 15 : 31.08.2022

3.2 RC 82 (Galerie de Marcolet) :



Extrait du plan de situation (état final) des aménagements routiers liés au PA « En Chise ».

3.2.1 Réaménagement du carrefour Lentillières – RC 82

Une nouvelle branche doit être prévue pour accéder au PA "En Chise" au niveau du carrefour RC 82 – chemin des Lentillières.

Le réaménagement du carrefour Lentillières prévoit les modifications suivantes par rapport à l'état actuel :

- Création d'une nouvelle branche à l'est du carrefour pour accéder au parking souterrain du PA "En Chise", avec une voie d'entrée et une voie de sortie sur laquelle tous les mouvements sont permis (tourner-à-gauche vers la RC 82 direction sud, tout-droit vers le chemin des Lentillières, tourner-à-droite vers la RC 82 direction nord) ;
- Sur la RC 82 au nord du carrefour :
 - Réaffectation de la voie de tout-droit en voie de tourner-à gauche vers le PA "En Chise" ;
 - Réaffectation de la voie de tourner-à-droite vers le chemin des Lentillières en voie permettant les mouvements de tout-droit et de tourner-à-droite ;
- Sur la RC 82 au sud du carrefour : ajout d'un mouvement de tourner-à-droite vers le PA "En Chise" sur la voie de tout-droit ;
- Sur le chemin des Lentillières : ajout d'un mouvement de tout-droit vers le PA "En Chise" sur la voie de tourner-à-droite ;
- Ajout d'une voire deux traversées piétonnes sur la RC 82 au sud du carrefour et sur le nouvel accès au plan d'affectation à l'est du carrefour. Une traversée piétonne n'est pas ajoutée sur le chemin des Lentillières car une autre traversée est prévue 50 mètres à l'ouest.

3.2.2 Liaisons de mobilité douce entre le PQ « Lentillères Nord » (Oassis) et le PA « En Chise »

Dans la continuité de l'axe de mobilité douce reliant les PA "En Chise" et le PQ "Lentillières Nord" à l'administration communale et à la place Centrale, un passage inférieur (avec escaliers et ascenseurs) sera construit pour franchir la RC 82. À terme et sous réserve de l'approbation par la DGMR, il serait également envisageable d'insérer une traversée piétonne régulée de la RC 82 en complément avec ce passage inférieur.

Correction p. 15 : 31.08.2022

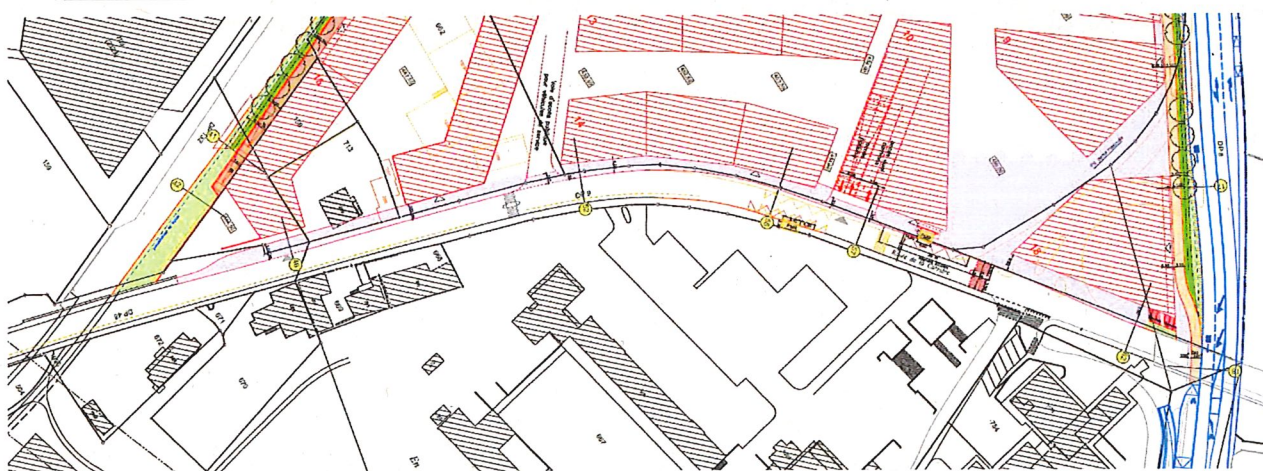
Une étude de régulation menée par le bureau Transitec a démontré la faisabilité de cette solution en termes de régulation et d'exploitation du réseau.

3.2.3 Liaisons de mobilité douce longitudinales :

Des aménagements piétonniers seront construits tout le long des façades des bâtiments du PA "En Chise" le long de la RC 82.

Une rampe sera construite pour relier les aménagements modes doux le long de la RC 82 à la placette sud du plan d'affectation.

3.3 Aménagement d'un accès secondaire au PA sur la route de la Carrière



Extrait du plan de situation (état final) des aménagements routiers liés au PA « En Chise ».

L'aménagement d'un accès secondaire sur la route de la Carrière implique de créer un nouvel accès à priorité sur l'axe et d'autoriser tous les mouvements possibles, soit :

- le tourner-à-droite et le tourner-à-gauche en sortant du quartier « En Chise » vers la route de la Carrière ;
- le tourner-à-droite de la route de la Carrière vers le PA en venant du nord et le tourner-à-gauche en venant du sud.

En outre, l'accès livraisons est situé à proximité immédiate de la rampe d'accès au parking au niveau du PEC 10 qui comptera des activités commerciales. Cet accès est dimensionné pour des camions remorques réfrigérés (les plus contraignants), dont la fréquence de livraison restera faible (1 voire 2 par jour).

La création de cet accès secondaire au plan d'affectation induit un léger déplacement de l'arrêt de bus Chisaz de la ligne TL 54 et le déplacement d'une traversée piétonne en direction de la place de Chisaz. Celle-ci est équipée d'un îlot central pour améliorer la sécurité des écoliers qui la traversent.

Enfin, un accès pour les véhicules de service (ambulances, service de feu, voirie, livraisons, etc.) muni de potelets sera réalisé entre les PEC n°14 et 17.

3.4 Réaménagement et suppression des bretelles d'accès à la route de la Carrière

Actuellement, l'accessibilité à la route de la Carrière depuis la RC 251 se fait depuis deux bretelles routières. Dans l'état futur, la mise en place d'un giratoire sur la place Centrale rend possible la suppression de ces bretelles. La suppression de ces bretelles permet un gain de terrain au bénéfice de la Commune (DP 8) pour le secteur En Chise, très intéressant dans une zone stratégique pour le développement de la place Centrale de Crissier.

Le réaménagement des bretelles est prévu à deux horizons de planification différents.

3.4.1 Avant le prolongement du BHNS



Extrait du plan de situation (état sans BHNS) des aménagements routiers liés au PA « En Chise ». Les numéros 1 à 4 en noir se rapportent aux explications dans les paragraphes ci-après.

Avant le prolongement du BHNS (PP10), les deux bretelles seront maintenues.

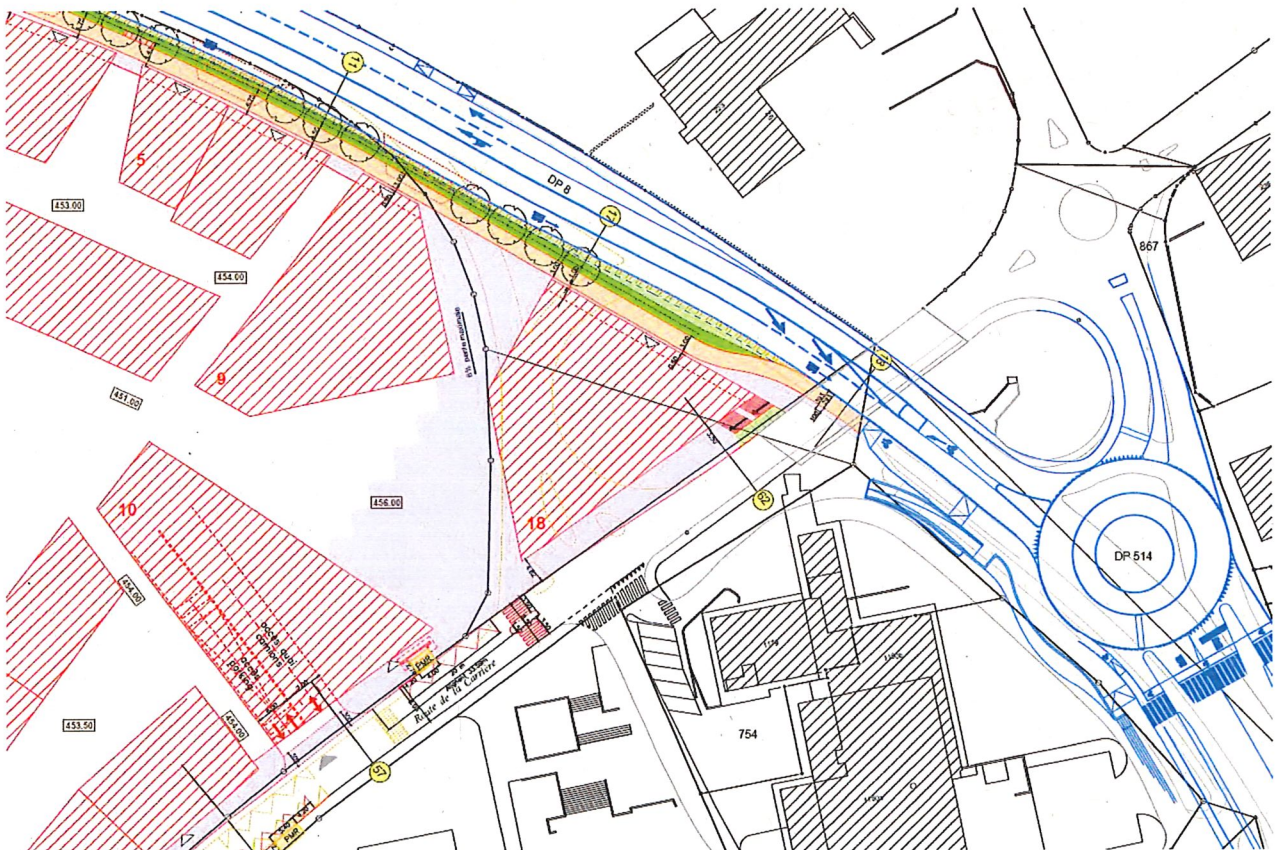
Cependant, il est recommandé de réduire l'emprise des bretelles au niveau de leur intersection avec la route de la Carrière afin de récupérer des espaces publics et de gagner en qualité sur la future place de Chisaz prévue par le plan d'affectation. En effet, ces bretelles ont une emprise très importante à l'état actuel, peu adaptée à un milieu urbain qui se constitue, ayant une largeur de près de 42 mètres (!) à leur débouché sur la route de la Carrière. Le réaménagement illustré propose les modifications suivantes par rapport à l'état actuel :

- Entrée et sortie sur la route la Carrière : suppression de deux îlots de séparation des voies. Ainsi, les véhicules entrant sur la route de la Carrière circulent sur le même espace (1), peu importe le sens de leur bifurcation. Il en est de même pour les véhicules sortant de la route de la Carrière et entrant sur la bretelle en direction de la RC 251 (2). Ceci n'a qu'un impact marginal sur le bon fonctionnement de ce carrefour ;

Correction p. 15 : 31.08.2022

- Entrée sur la bretelle depuis la RC 251 (3) : création d'une courte pré-sélection en élargissant ponctuellement la RC 251 afin d'inciter les véhicules à réduire leur vitesse. Cet aménagement est compatible avec l'état après prolongation du BHNS, car la RC 251 devra faire l'objet d'un élargissement afin d'y ajouter une voie de bus.
- Légère déviation vers le sud de la piste de mobilité douce afin de garantir une visibilité suffisante aux véhicules arrivant de la RC 251 (4).

3.4.2 Après le prolongement du BHNS (état final)



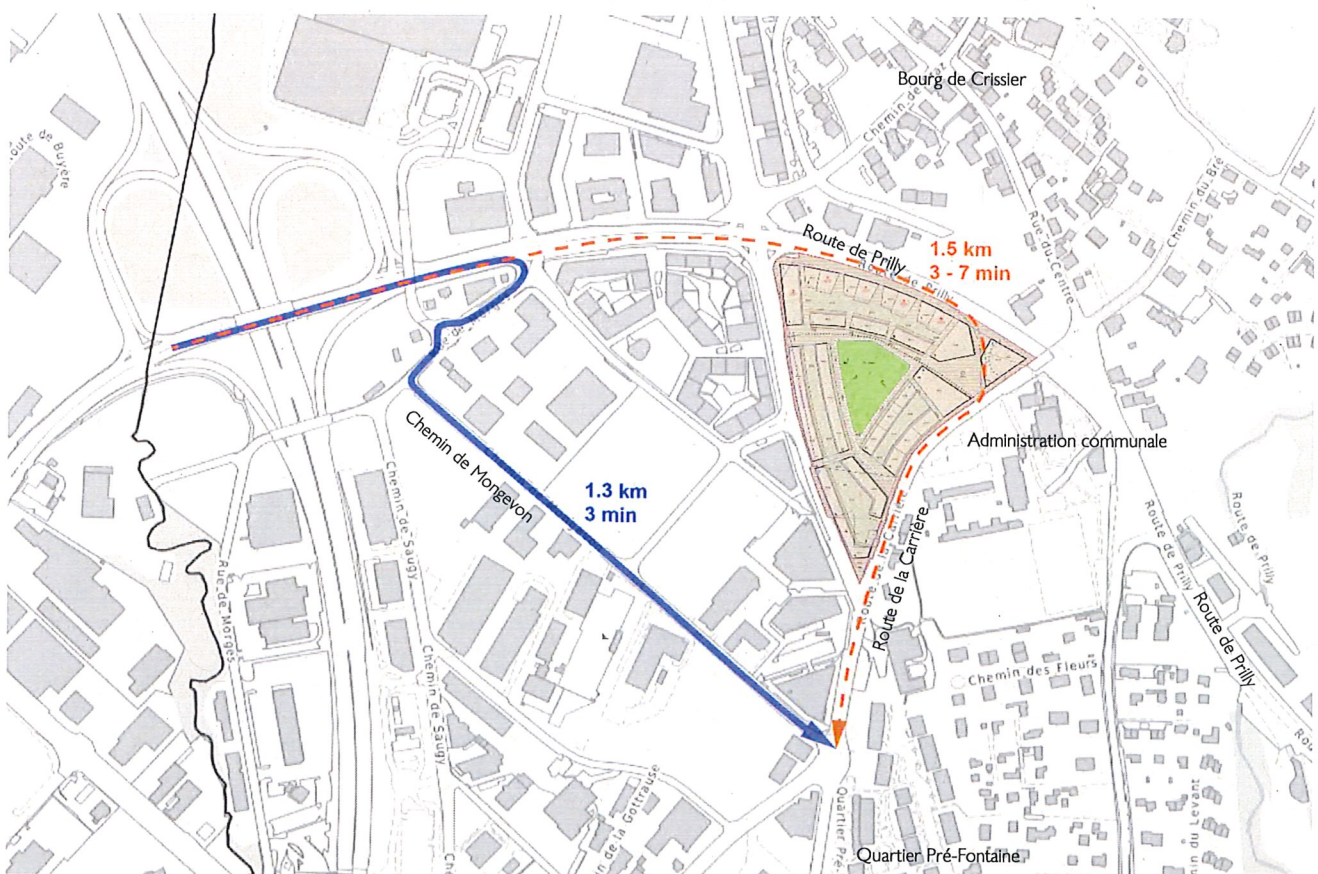
Correction p. 15 : 31.08.2022

La suppression des bretelles routières n'a pas d'influence sur l'accessibilité des destinations auxquelles elles permettent d'accéder aujourd'hui :

- Au sud, en direction du quartier Pré-Fontaine, les automobilistes pourront emprunter le chemin de Mongevon, qui constitue une alternative très efficace puisqu'elle est plus courte en distance et en temps. Il est à souligner que le chemin de Mongevon est une route de même catégorie que celle de la Carrière (route communale de deuxième catégorie). De plus, cette route a été requalifiée il y a quelques années avec une augmentation considérable des gabarits routiers;
- Au nord, depuis la Route de Prilly vers le bourg de Crissier, l'administration communale et le collège de Chisaz, ou depuis la Route de la Carrière vers la Route de Prilly, le nouveau rond-point qui sera créé à la Place centrale offrira un accès très direct, analogue à celui actuel.

Ces itinéraires alternatifs feront l'objet de mesures d'accompagnement visant à informer au mieux les usagers de la route, et en particulier les habitants des quartiers les plus concernés. Il s'agit notamment des mesures suivantes :

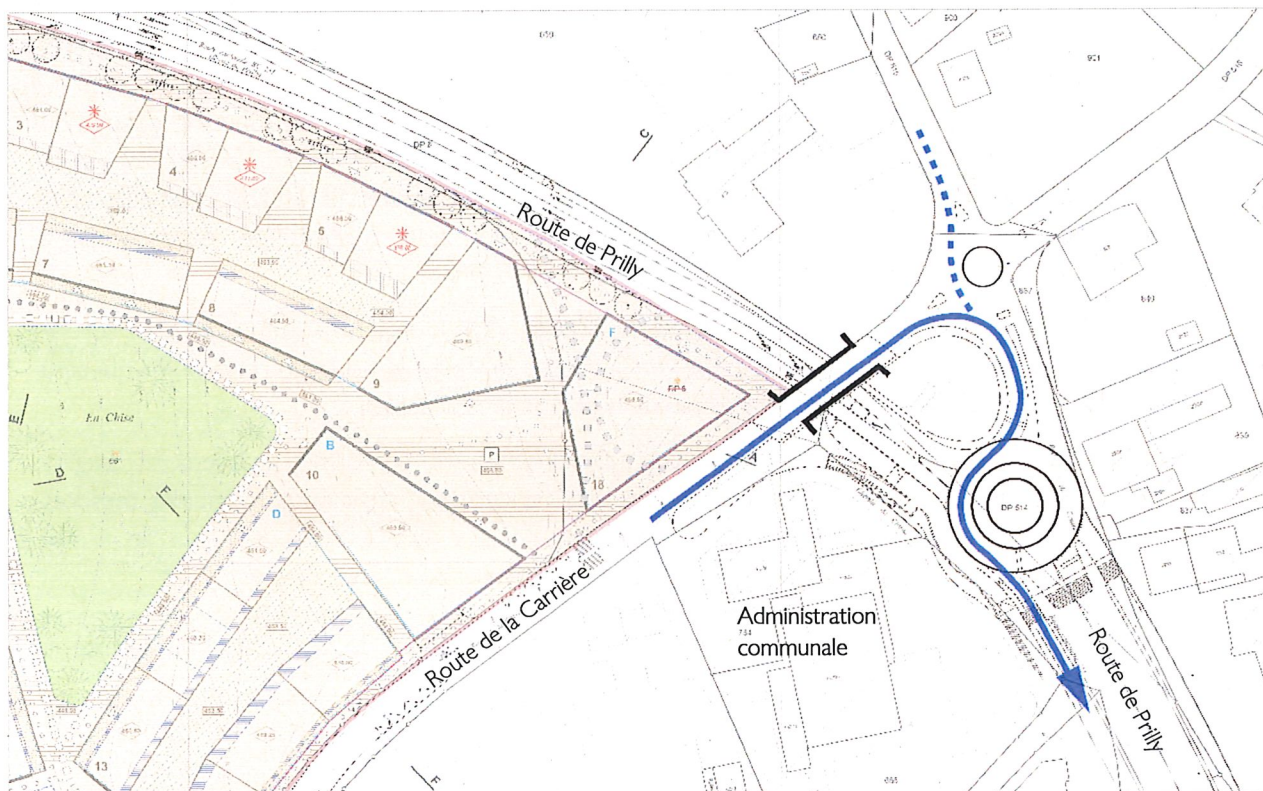
- Signalisation routière appropriée ;
- Information ciblée des habitants des quartiers desservis par la Route de la Carrière au sud de la Commune (courrier) ;
- Information via les canaux de communication usuels (site web, Crissier Contact).



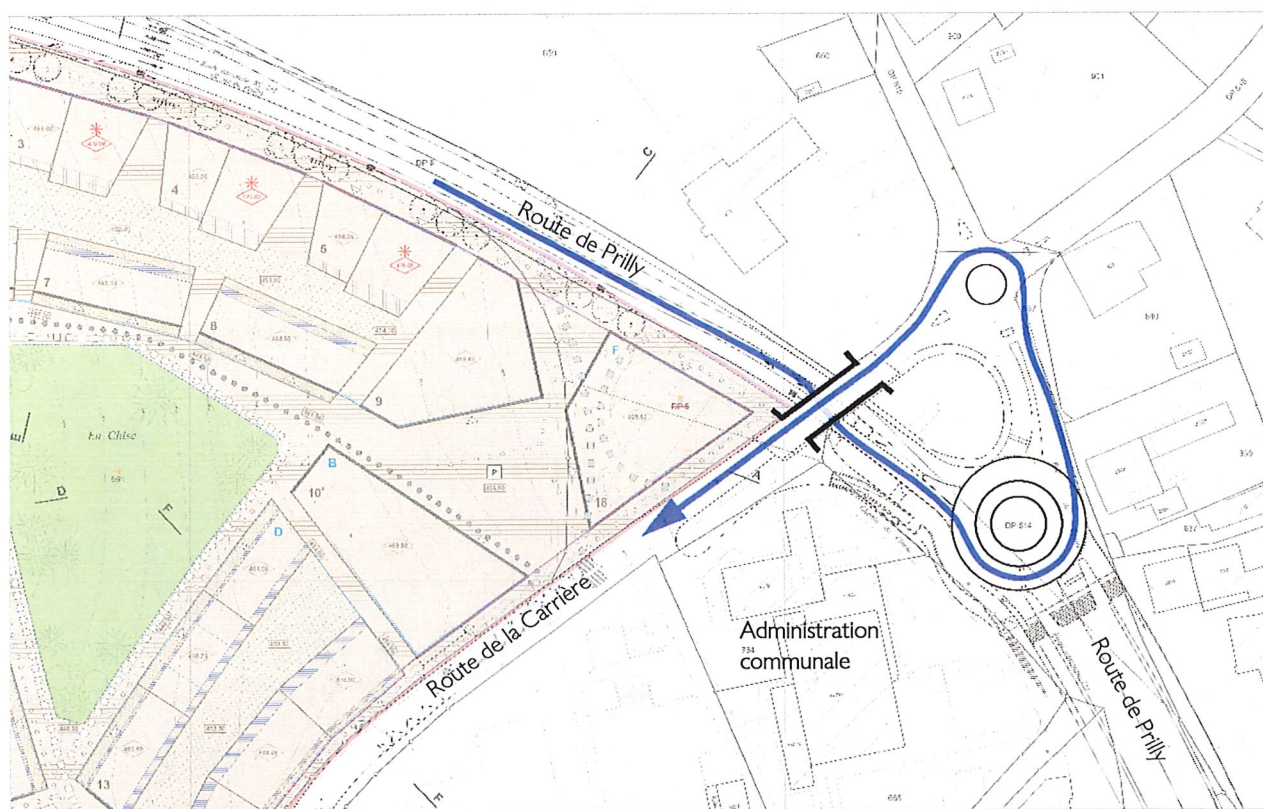
En bleu : principe d'accès (actuel et après suppression des bretelles) depuis l'échangeur autoroutier vers la route de la Carrière en passant par le chemin de Mongevon. Le temps indiqué correspond à la durée du trajet à l'heure de pointe du matin et du soir selon Google.

En orange : principe d'accès actuel depuis l'échangeur autoroutier vers la route de la Carrière par les bretelles. Le temps indiqué correspond à la durée du trajet à l'heure de pointe du matin et du soir selon Google.

Correction p. 15 : 31.08.2022



Principe d'accès depuis la route de la Carrière et le centre historique vers Prilly-Renens après suppression des bretelles

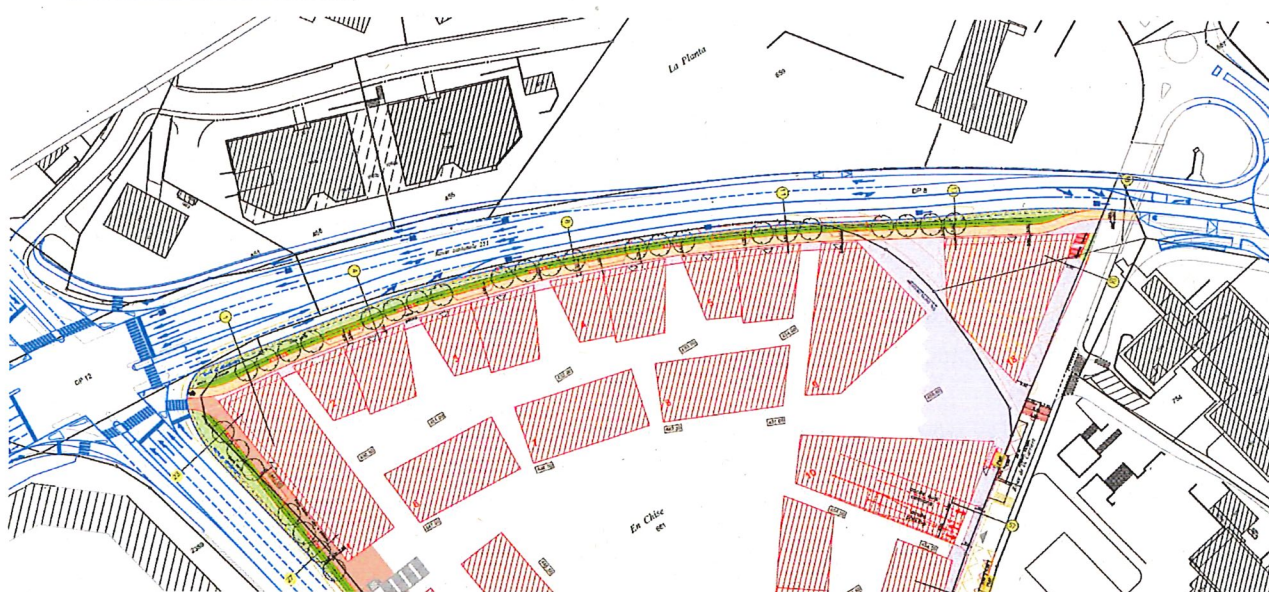


Principe d'accès depuis le carrefour de Praz vers la route de la Carrière après suppression des bretelles.

Le projet routier retenu est adapté à l'évolution de la mobilité constatée et poursuivie au niveau de l'agglomération, permettant aux différents modes de transports de jouer leur rôle complémentaire dans la perspective d'une accessibilité multimodale, conformément aux principes développés dans le PDI de l'Ouest lausannois. Il permet :

- D'améliorer fortement l'offre en transports publics et les infrastructures en faveur des mobilités douces ;
- D'accroître à terme le patrimoine communal en permettant l'affectation d'un domaine public cantonal à une parcelle privée communale, qui offrira un potentiel constructible au profit de la Commune sans frais d'acquisition ;
- De conserver l'accessibilité à la route de la Carrière grâce à des itinéraires alternatifs efficaces ;
- De garantir la qualité et la sécurité de l'axe fort de mobilité douce et du lien entre le quartier "Oassis" et "En Chise" et la place Centrale ;
- De structurer la place de Chisaz par trois façades de bâtiments et de l'isoler du trafic individuel motorisé, lui conférant une qualité supérieure.

3.5 RC 251 (Route de Prilly)



Extrait du plan de situation (état final) des aménagements routiers liés au PA « En Chise ».

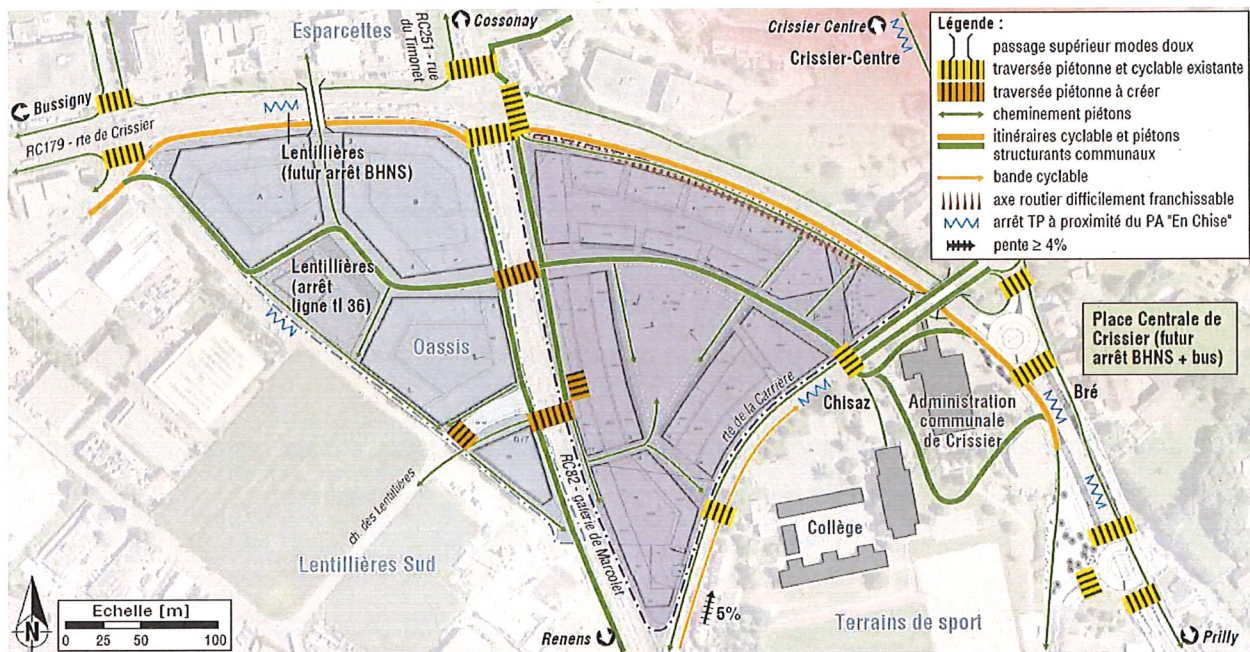
Le réaménagement de la RC 251 a déjà été étudié dans le cadre d'un avant-projet et fera l'objet d'un approfondissement dans le cadre du projet d'extension du BHNS (PP10).

A terme, avant le prolongement du BHNS, la piste de mobilité douce de 4 à 4.5 mètres de large prévue le long de cet axe sera intégrée dans le cadre du plan d'affectation. Sous le pont de la route de la Carrière, la piste de mobilité se rétrécit ponctuellement à 3.7 mètres, dont 1 mètre pour les piétons et 2.7 mètres pour la piste cyclable bidirectionnelle.

A terme, les bretelles seront supprimées, et la trajectoire de la piste de mobilité douce sera rectifiée pour être parallèle à la RC 251 au niveau des bretelles.

Correction p. 15 : 31.08.2022

3.6 Principes d'accès en modes doux



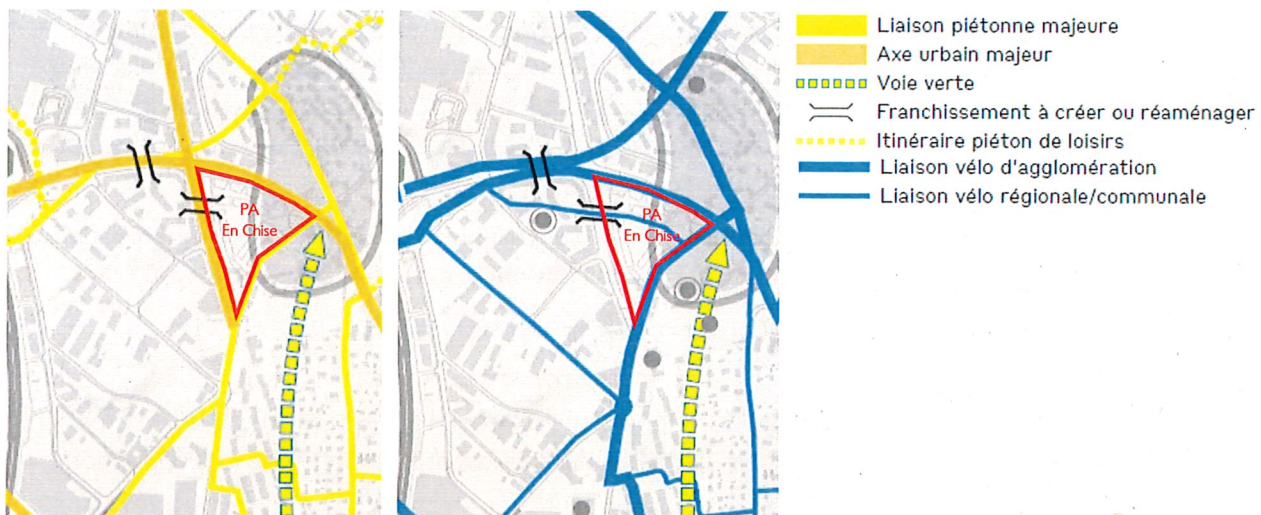
Accessibilité en modes doux – Etat futur. Source : Transitec, Notice technique projet routier – accessibilité au PA « En Chise »

Plusieurs liens de mobilité douce inexistant à l'état actuel seront créés entre le plan d'affectation et ses environs, permettant de désenclaver ce périmètre et de le raccorder au centre de Crissier, telle la pièce manquante du puzzle constituant le territoire communal. Les flux de piétons et de cycles pourront traverser le quartier par deux itinéraires principaux :

- la voie mixte bidirectionnelle de 4 mètres de large pour les cycles et les piétons le long de la RC 251 passant devant les façades nord du plan d'affectation où est prévue l'implantation de showrooms et d'activités diverses ;
- une voie de mobilité douce traversant le plan d'affectation d'est en ouest et reliant l'Administration communale de Crissier au PQ Lentillières Nord (Oasis), tout en longeant le square situé au cœur du plan d'affectation et en traversant la place de Chisaz. Ces deux espaces seront animés par de la restauration et des petits commerces, et deviendront des centres de vie de la commune de Crissier.

Ces liaisons permettent de concrétiser le réseau de mobilité douce prévu dans l'orientation stratégique n° 7 « Garantir l'accessibilité tout mode à l'ensemble du territoire et accélérer le report modal vers la mobilité douce et les transports publics » du PDi-OL.

Correction p. 15 : 31.08.2022



Réseau piétons et vélos inscrit comme orientation stratégique dans le PDI-OL

Des trottoirs généreux seront par ailleurs aménagés tout autour du plan d'affectation.

Une contrainte du site est sa topographie mouvementée, et une attention particulière a été portée à garantir l'accessibilité aux vélos et aux personnes à mobilité réduite (PMR) en mettant en place des systèmes de rampes avec des pentes ne dépassant pas les 6% et permettant à ces usagers d'accéder à l'ensemble des espaces ouverts aménagés sur le plan d'affectation.

3.7 Procédures

Le projet routier a suivi la même procédure que le projet de PA « En Chise ». Il a été soumis à l'examen préalable des services cantonaux ainsi qu'à l'examen préalable complémentaire. L'appréciation globale du projet a permis à tous les services concernés de l'Etat de Vaud de préviser favorablement le plan en vue de sa mise à l'enquête publique.

Le volet foncier a suivi la même procédure que le volet routier.

3.8 Enquête publique

Conformément aux dispositions de l'article 38ss. LATC, le PA « En Chise » a été soumis aux formalités d'enquête publique (E94/20) du 4 novembre au 3 décembre 2020, préalablement annoncée par courrier recommandé aux propriétaires concernés, dans la feuille des avis officiels, le journal régional 24 heures, Crissier contact ainsi qu'aux piliers publics. En application du principe de coordination des procédures, les enquêtes publiques du projet routier (E92/20 et E93/20) nécessaires à la faisabilité du nouveau quartier se sont déroulées en même temps. Des séances d'information et échanges à l'attention du public, du Conseil communal et des propriétaires ont été organisées les 9, 11, 18 et 23 novembre à l'administration communale.

A l'issue des trois enquêtes (E92/20, E93/20 et E94/20), 419 oppositions ont été déposées, dont 20 hors délai. 15 ont été retirées avant les séances de conciliation. (Une opposition retirée ne concernait que le projet de PA, ce qui explique la différence d'une unité dans le décompte).

Conformément à l'art. 40 LATC, des séances de conciliation se sont déroulées en 4 sessions le 14 et 15 décembre 2021 entre la Municipalité et les opposants. Ces séances ont toutes fait l'objet d'un procès-verbal transmis aux concernés.

**Correction p. 15 : 31.08.2022**

Dans le cadre de ces séances de conciliation, la Municipalité a apporté des amendements au projet (cf. §1.1.6 du préavis municipal n° 25/2021-2026). Ces derniers ont été soumis pour vérification à la DGTI qui a confirmé leur légalité et qui a effectué une évaluation juridique concluant que les modifications apportées ne sont pas de nature à porter atteinte à des intérêts dignes de protection. De ce fait, un examen préalable complémentaire et une enquête publique complémentaire ne sont pas nécessaires.

Les courriers d'envois des procès-verbaux des séances de conciliation comprenaient un coupon réponse permettant le retrait ou le maintien d'opposition. 137 oppositions ont été retirées suite à cet envoi.

Au final, sur les 399 oppositions concernant le projet routier et le volet foncier :

- + 137 ont été retirées (38 %) ;
- + 247 ont été maintenues (62 %), dont 123 opposants ayant confirmés le maintien de leur opposition (par coupon-réponse) et 124 n'ayant pas donné de réponse quant au maintien de leur opposition.

Sur ces 247 oppositions maintenues, toutes concernent à la fois le PA « En Chise » et les enquêtes publiques du projet routier.

L'article 42 LATC stipule que la Municipalité établit à l'intention du Conseil communal un préavis contenant des propositions de réponses aux oppositions non retirées ainsi que les avis des Services concernés de l'Etat de Vaud émis dans le cadre de la procédure. Le Conseil communal statue sur les projets de réponse aux oppositions non retirées en même temps qu'il se prononce sur l'adoption du plan et du règlement.

Les oppositions et leur proposition de réponse sont décrites dans le tableau en annexe (annexe n°4)



Correction p. 15 : 31.08.2022

4. Décide

Au vu des éléments invoqués dans le présent préavis, la Municipalité vous prie, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

Le Conseil communal de Crissier

- Vu le préavis municipal n° 26/2021-2026
- Vu le rapport de la Commission chargée de l'étude
- Considérant que cet objet a été régulièrement porté à l'ordre du jour

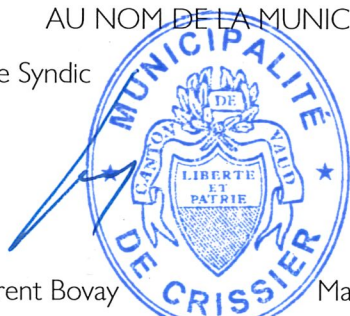
décide

1. D'adopter le projet d'aménagement routier En Chise – Route de Prilly – Route de Marcolet – Route de la Carrière
2. D'adopter la désaffectation partielle du domaine public cantonal, rétrocession partielle de terrain du DP n°8 (domaine public cantonal) et immatriculation d'une nouvelle parcelle privée communal « A » En Chise – Route de Prilly – Route de Marcolet – Route de la Carrière »
3. D'adopter les projets de réponses aux oppositions déposées dans le cadre des enquêtes publiques du volet routier et foncier

Adopté par la Municipalité en séance du 11.07.2022

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le Syndic	Le Secrétaire
	
Laurent Bovay	Marie-Christine Berlie



Délégué de la Municipalité à convoquer : M. Bovay, syndic

- Annexes :
1. En Chise – Route de Prilly – Route de Marcolet – Route de la Carrière. Projet d'aménagement routier
 2. En Chise – Route de Prilly – Route de Marcolet – Route de la Carrière ». Désaffectation partielle du domaine public cantonal, rétrocession partielle de terrain du DP n°8 (domaine public cantonal) et immatriculation d'une nouvelle parcelle privée communal « A »
 3. Notice technique Projet routier « Accessibilité au plan d'affectation En Chise »
 4. Préavis du 22.01.2018 et du 05.06.2020 d'examen préalable et d'examen préalable complémentaire de la Direction générale de la mobilité et des routes DGMR
 5. Rapports de la Commission permanente d'urbanisme et d'environnement du Conseil communal, sur les conclusions des séances du 10 mars 2016, du mars 2017 et du 27 juin 2019, à l'intention de la Municipalité
 6. Tableau des oppositions et des propositions de réponses

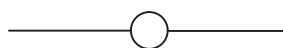
Légendes :

 = Nouveau

 = Existant

 = Emplacement pour engin de sauvetage (SDIS)

 = Trottoir abaissé

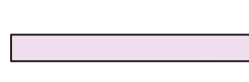
 = Parcellaire existante / borne

 = Limite de déneigement

 = Zones vertes du DP

 = Zones vertes du PQ

 = cheminements vélos

 = cheminements piétons

 = piste mixte vélo + piétons

Soumis à l'enquête publique du 04.11.2020 au 03.12.2020

COMMUNE DE CRISSIER



Plan de quartier "En Chise" - Crissier
Aménagements routiers

Phase du projet
ENQUETE

Date: 11.09.2020

SITUATION sans BHNS

Echelle : 1:500

RC 251

Format : 891 x 1050 mm

bretelles route de la Carrière maintenues, avant BHNS

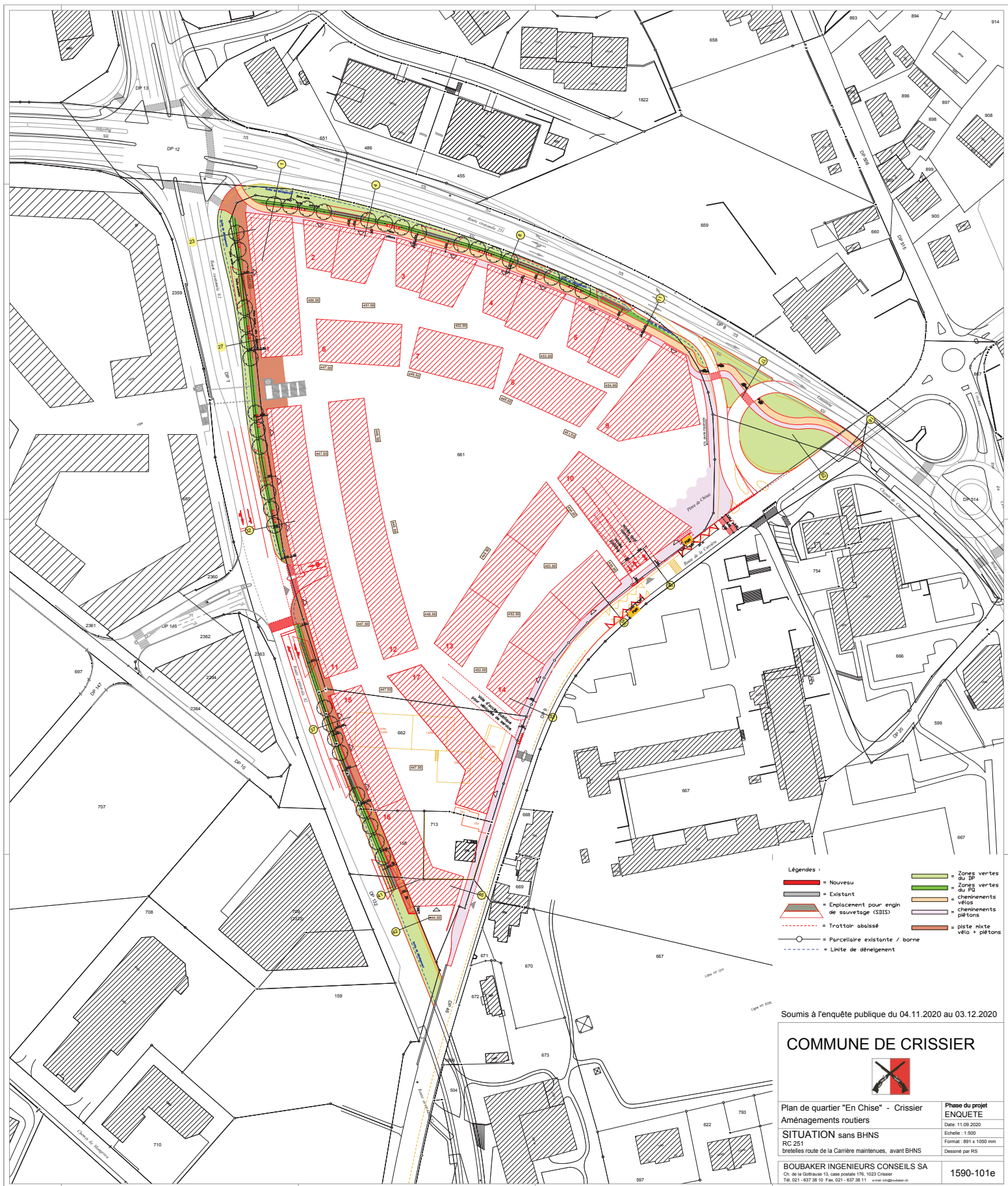
Dessiné par RS

BOUBAKER INGENIEURS CONSEILS SA

Ch. de la Gottrause 13, case postale 176, 1023 Crissier

Tél. 021 - 637 38 10 Fax. 021 - 637 38 11 e-mail: info@boubaker.ch

1590-101e



Soumis à l'enquête publique du 04.11.2020 au 03.12.2020

COMMUNE DE CRISSIER


Plan de quartier "En Chise" - Crissier
Aménagements routiers
SITUATION sans BHNS
RC 251
bretelles route de la Camière maintenues, avant BHNS

Phase du projet
ENQUETE
Date: 11.09.2020
Echelle: 1:500
Format: A01 x 1050 mm
Dessiné par RS

BOUBAKER INGENIEURS CONSEILS SA
Ch. de la Grotte 13, case postale 176, 1023 Crissier
Tél. 021-637 36 10 Fax 021-637 36 11 info@boubaker.ch

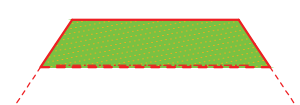
1590-101e



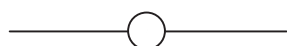
Légendes :

 = Nouveau

 = Existant

 = Emplacement pour engin de sauvetage (SDIS)

 = Trottoir abaissé

 = Parcelle existante / borne

 = Limite de déneigement

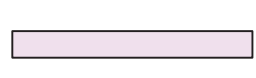
 = Marge d'adaptation de 1.0 m pour garantir les emprises pour le prolongement du BHNS

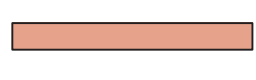
 = Projet tiers - PP5 et PP10

 = Zones vertes du DP

 = Zones vertes du PQ

 = cheminements vélos

 = cheminements piétons

 = piste mixte vélo + piétons

Soumis à l'enquête publique du 04.11.2020 au 03.12.2020

COMMUNE DE CRISSIER



Plan de quartier "En Chise" - Crissier
Aménagements routiers

Phase du projet
ENQUETE

Date: 11.09.2020

SITUATION avec BHNS, état final
RC 251 / RC 82
et DP 9 - Route de la Carrière

Echelle : 1:500

Format : 891 x 1050 mm

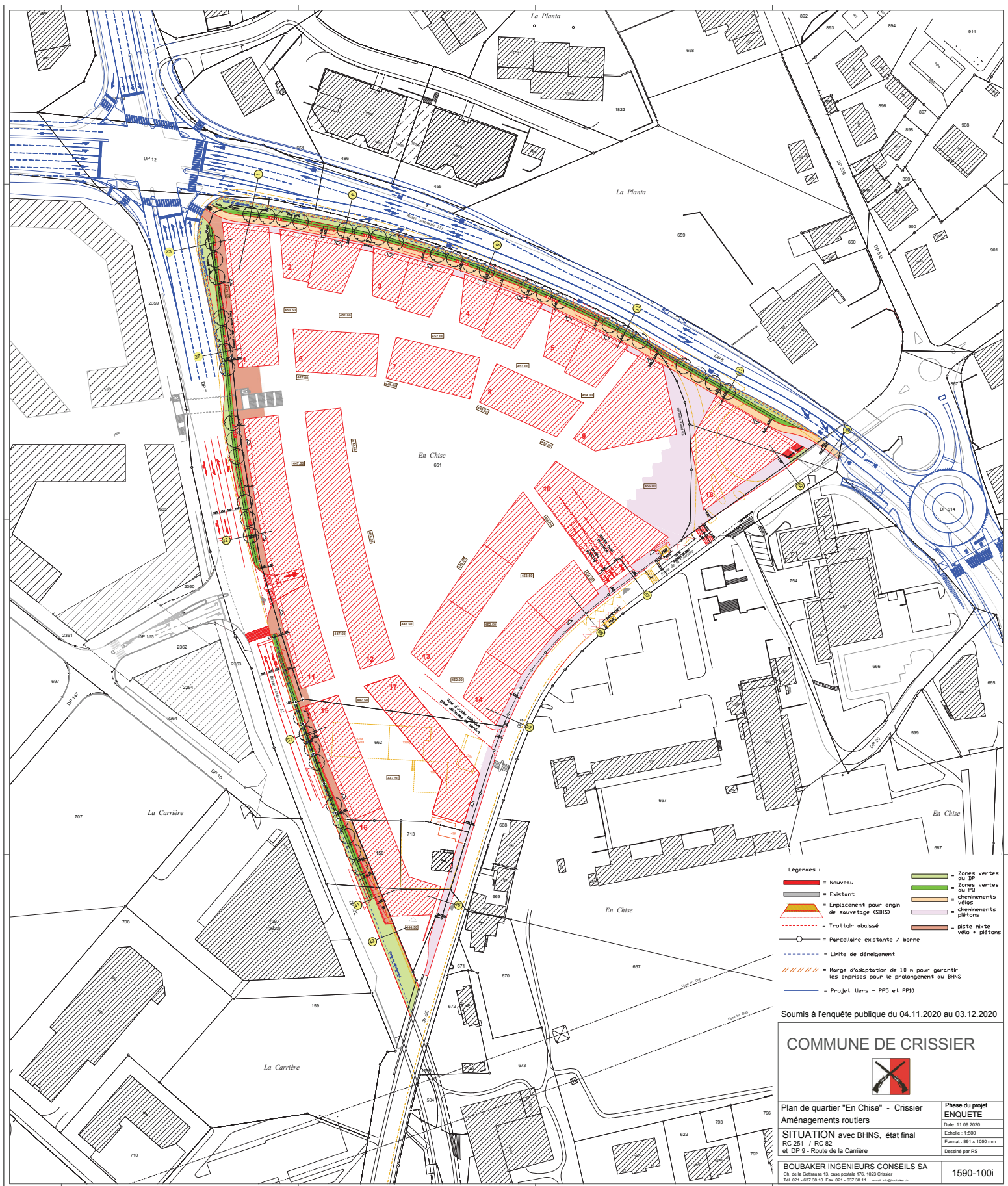
Dessiné par RS

BOUBAKER INGENIEURS CONSEILS SA

Ch. de la Gottrause 13, case postale 176, 1023 Crissier

Tél. 021 - 637 38 10 Fax. 021 - 637 38 11 e-mail: info@boubaker.ch

1590-100i



- Légendes :**
- = Nouveau
 - = Existant
 - = Emplacement pour engin de sauvetage (SDIS)
 - = Trottoir abaissé
 - = Ligne de déneigement
 - = Marge d'adaptation de 1.0 m pour garantir les emprises pour le prolongement du BHNS
 - = Projet tiers - PPS et PP10
 - = Zones vertes au BP
 - = Zones vertes au PG
 - = cheminement vélos
 - = cheminement piétons
 - = piste mixte vélo + piétons
 - = Parcelle existante / borne

Soumis à l'enquête publique du 04.11.2020 au 03.12.2020

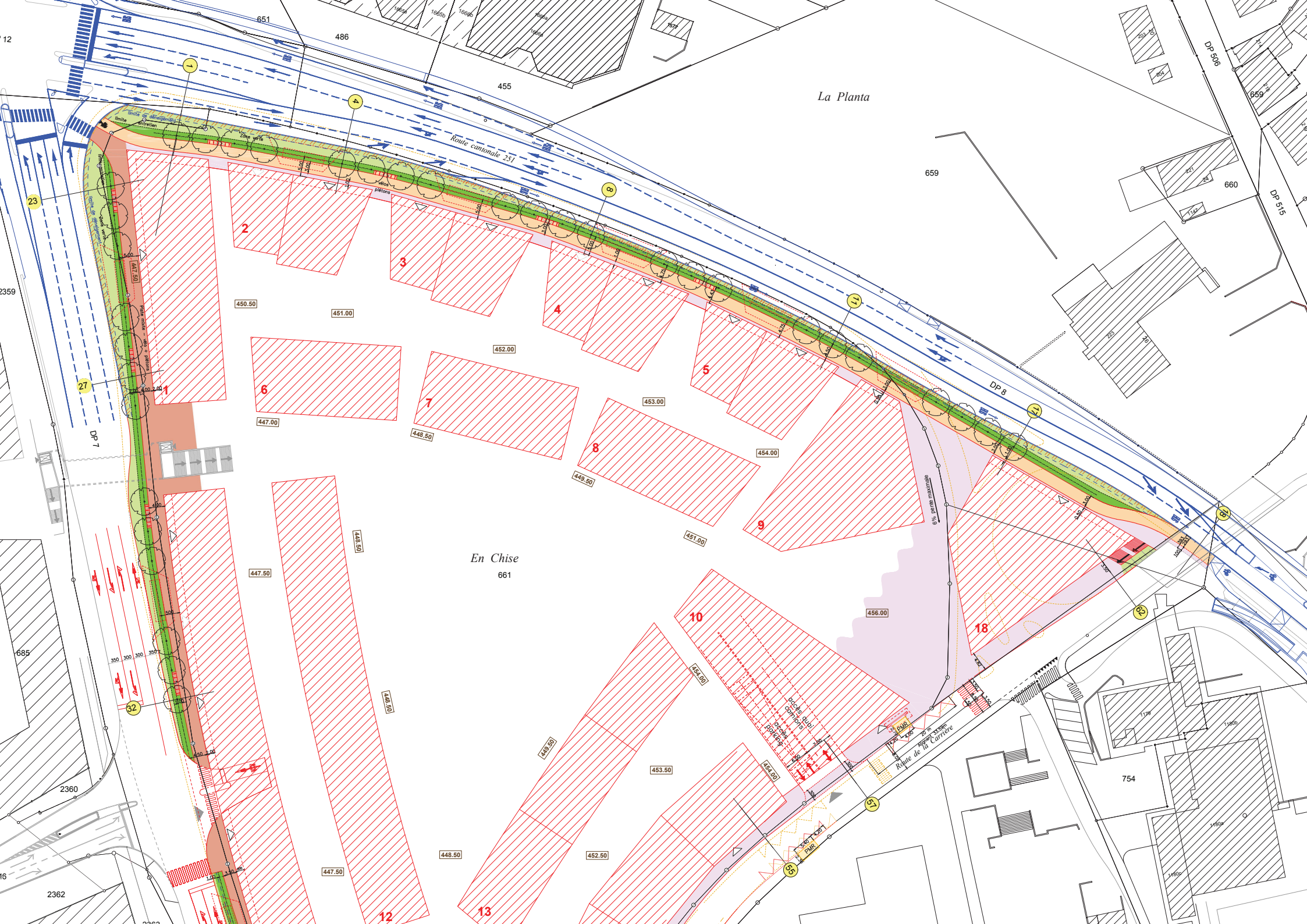
COMMUNE DE CRISSIER


Plan de quartier "En Chise" - Crissier
Aménagements routiers
SITUATION avec BHNS, état final
RC 251 / RC 82
et DP 9 - Route de la Carrière

Phase du projet
ENQUETE
Date: 11.09.2020
Echelle: 1:500
Format: A3 - 1150x750 mm
Dessiné par RJS

BOUBAKER INGENIEURS CONSEILS SA
Ch. de la Grotte 13, case postale 176, 1023 Crissier
Tél. 021-607 38 10, Fax 021-607 38 11 - info@boubaker.ch

1590-100i





En Chise
661

9

451.00

456.00

454.00

453.50

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

454.00

448.50

452.50

452.00

447.50

447.50

447.50

447.50

447.50

447.50

447.50

447.50

447.50

447.50

447.50

447.50

447.50

2363

DP 10

709
(2323)

159

La Carrière

DP 32

DP 46

DP 9

670

673

En Chise

667

667

669

671

672

673

674

675

676

677

678

504

1996

672

671

670

669

668

667

666

665

664

663

662

661

660

659

658

12

13

14

17

11

15

16

713

158

157

156

155

154

153

152

151

150

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

COMMUNE DE CRISSIER



Plan dressé pour mise à l'enquête publique
En Chise – Route de Prilly – Route de la Carrière

DESAFFECTATION PARTIELLE DU DOMAINE PUBLIC CANTONAL
Rétrocession partielle de terrain du DP 8 (domaine public cantonal)
et immatriculation d'une nouvelle parcelle communale A

Plan de situation

renaud burnand

Géomètres officiels – Ingénieurs du génie rural EPF/ISA
Ch. du Devin 51 – 1012 Lausanne – Tél. 021 321 38 80
Email : info@renaud-burnand.ch – Fax. 021 321 38 89
Site : www.renaud-burnand.ch

Le géomètre officiel :



Lausanne, le 11 septembre 2020

Coordonnées moyennes : 2'53'3950 / 1'15'5900

Plans n° 8, 9

Echelle 1:500

Etablie sur la base des données cadastrales

Dossier : T. 6387

TABEAU DE L'EMPRISE

Parcelle	Propriétaire	N° ad hoc	Situation	Nature	Surface cad. totale	Rétrocession
DP8	Etat de Vaud	1	Ch. de la Carrière Route cantonale 251a	Route, chemin	6'406 m²	env. 2'430 m²

Surfaces sous réserve d'abornement définitif



NOTICE TECHNIQUE

Commune de Crissier / Octobre 2020

Projet routier

Accessibilité au plan d'affectation "En Chise"



Nom du fichier	Version	Date	Objet des modifications	Directeur d'étude	Chef de projet	Ingénieur d'étude
8313_151-not-eza-1-projet-routier-EnChise.docx	1	05.07.17	-	S. Guillaume-Gentil	S. Guillaume-Gentil	E. Zakhia
8313_151-not-eza-2-projet-routier-EnChise.docx	2	24.07.17	Suppression de l'horizon intermédiaire	S. Guillaume-Gentil	S. Guillaume-Gentil	E. Zakhia
8313_151-not-uma-3-projet-routier-EnChise.docx	3	22.02.19	Prise en compte des remarques de l'examen préalable	S. Guillaume-Gentil	S. Guillaume-Gentil	U. Mattacchione
8313_151-rap-uma-4-projet-routier-EnChise.docx	4	11.07.19	Ajout des plans définitifs BHNS	S. Guillaume-Gentil	S. Guillaume-Gentil	U. Mattacchione
8313_151-not-uma-5-projet-routier-EnChise.docx	5	18.11.19	Intégration du chapitre 3.6 consacré au bruit	S. Guillaume-Gentil	S. Guillaume-Gentil	U. Mattacchione
8313_151-not-uma-6-projet-routier-EnChise.docx	6	31.07.20	Mise à jour du projet routier suite à l'examen préalable complémentaire	S. Guillaume-Gentil	S. Guillaume-Gentil	-
8313_151-not-uma-7-projet-routier-EnChise.docx	7	03.09.20		S. Guillaume-Gentil	S. Guillaume-Gentil	-
8313_151-not-uma-8-projet-routier-EnChise.docx	8	09.09.20	Mise à jour des plans	S. Guillaume-Gentil	S. Guillaume-Gentil	-
8313_151-not-uma-9-projet-routier-EnChise.docx	9	23.10.20	Corrections mineurs	S. Guillaume-Gentil	S. Guillaume-Gentil	-

Transitec Ingénieurs-Conseils SA
av. A.-Tissot 4 • CH-1006 Lausanne
T +41 (0)21 652 55 55 • F +41 (0)21 652 32 22
lausanne@transitec.net • www.transitec.net



Table des matières

Page

1. Contexte, buts et périmètre de l'étude	8
1.1 Contexte	8
1.2 Buts et périmètre de l'étude	9
2. Diagnostic multimodal et évolution des réseaux de transport	11
2.1 Transports individuels motorisés	11
2.1.1 Offre actuelle en transports individuels motorisés	11
2.1.2 Offre future en transports individuels motorisés	11
2.1.3 Demande en transports individuels motorisés	14
2.2 Transports publics	17
2.2.1 Offre actuelle en transports publics	17
2.3 Modes doux	20
2.3.1 Réseau modes doux actuel	20
2.3.2 Réseau modes doux futur	20
3. Projet routier	23
3.1 Horizons de planification	23
3.2 Principes d'accessibilité multimodale	24
3.2.1 Accès routier principal et secondaire	24
3.2.2 Galerie de Marcolet (RC 82)	26
3.2.3 Aménagement d'un accès secondaire au PA sur la route de la Carrière	30
3.2.4 Réaménagement et suppression des bretelles d'accès à la route de la Carrière	33
3.3 Route de Prilly (RC 251)	39
3.4 Vérification de l'exploitation du réseau routier	42
3.4.1 Construction de l'état de référence	42
3.4.2 Charges de trafic journalières à l'horizon 2030 avec le PA "En Chise"	42
3.4.3 Charges de trafic à l'horizon 2030 à l'heure de pointe du soir avec le PA "En Chise"	42

3.5	Charges de trafic à court terme (horizon 2020)	46
3.6	Protection contre le bruit	48
3.6.1	Résultats et commentaire Art. 8 OPB : "Limitation des émissions d'installations fixes modifiées"	48
3.6.2	Données trafic	50
3.6.3	Correction au niveau des émissions	51
4.	Génie civil	54
4.1	Route cantonale 251 – Route de Prilly à l'état final avec le BHNS	54
4.1.1	Elargissement de la RC 251 pour création d'une voie bus BHNS côté Sud	54
4.1.2	Composition des espaces, depuis la bordure de route RC 251, jusqu'aux façades du Plan d'Affectation	54
4.2	Route cantonale 251 – sans le BHNS	55
4.2.1	La RC 251 reste en l'état (avant la création d'une voie bus BHNS côté Sud)	55
4.2.2	Composition des espaces, depuis la bordure de route RC 251, jusqu'aux façades du Plan d'Affectation	56
4.3	Route cantonale 82 – à l'état final avec le BHNS	56
4.3.1	Elargissement de la RC 82 pour création de voies de présélection	56
4.3.2	Composition des espaces, depuis la bordure de route RC 82, jusqu'aux façades du Plan d'Affectation	56
4.4	Route cantonale 82 – Route de Marcolet sans le BHNS	57
4.4.1	La RC 82 reste en l'état (avant la création de voies de présélection)	57
4.4.2	Composition des espaces, depuis la bordure de route RC 82, jusqu'aux façades du Plan d'Affectation	57
4.5	Route de la Carrière DP 9 – à l'état final selon Plan d'Affectation	57
4.5.1	Elargissement de la voie de mobilité douce côté Ouest	57
4.5.2	Composition des espaces, depuis la bordure du Route de la Carrière, jusqu'aux façades du Plan d'Affectation	57
4.6	Arbres	58
4.6.1	Plantation d'arbres en bordure de RC 251, de RC 82 et route de la Carrière (DP 9)	58
4.7	Canalisations	58
4.8	Conduites industrielles	58
4.9	Eclairage public	58
4.10	Eclairage des cheminements de mobilité douce	58



5. Synthèse59

5.1 Projet de développement et besoins associés59

5.2 Mise en œuvre par étape.....59

5.3 Description du projet.....59

6. Annexes61

Liste des figures

Page

Figure 1 –	Contexte de l'étude.....	10
Figure 2 –	Accessibilité en transports individuels motorisés – Etat actuel	12
Figure 3 –	Accessibilité en transports individuels motorisés – Etat futur.....	13
Figure 4 –	Trafic journalier moyen (TJM) – Etat actuel (2014).....	15
Figure 5 –	Charges de trafic à l'heure de pointe du soir (HPS) et capacités utilisées des carrefours – Etat actuel (2016).....	16
Figure 6 –	Offre en transports publics – Etat actuel (2020)	18
Figure 7 –	Offre en transports publics – Etat futur.....	19
Figure 8 –	Accessibilité en modes doux – Etat actuel (2020).....	21
Figure 9 –	Accessibilité en modes doux – Etat futur	22
Figure 10 –	Evaluation de variantes d'accès principal au PA "En Chise"	25
Figure 11 –	Modification du plan des voies avec l'insertion du BHNS, le réaménagement du carrefour En Praz, et le réaménagement du carrefour Lentillières	28
Figure 12 –	Plan de réaménagement de la RC 82.....	29
Figure 13 –	Plan de réaménagement de la route de la Carrière (vision finale sans bretelle).....	31
Figure 14 –	Plan de réaménagement de la route de la Carrière (vision intermédiaire avec bretelles).....	32
Figure 15 –	Réaménagement des bretelles d'accès à la route de la Carrière avant le prolongement du BHNS	34
Figure 16 –	Génération de variantes de gestion des bretelles.....	36
Figure 17 –	Analyse multicritères des variantes de gestion des bretelles à l'horizon du prolongement du BHNS en direction de Bussigny	37
Figure 18 –	Suppression des bretelles d'accès à la route de la Carrière après le prolongement du BHNS	38
Figure 19 –	Réaménagement de la RC 251 avant le prolongement du BHNS	40
Figure 20 –	Réaménagement de la RC 251 après le prolongement du BHNS.....	41
Figure 21 –	Trafic journalier moyen (TJM 2030) – Etat futur	44
Figure 22 –	Charges de trafic à l'heure de pointe du soir (HPS) et capacités utilisées des carrefours – Etat futur (2030)	45

Figure 23 – Charges de trafic à l'heure de pointe du soir (HPS) et capacités utilisées des carrefours structurants impactés par le PA "En Chise"	
– Etat court terme	47

Liste des annexes

Annexe 1 – Projet du plan d'affectation "En Chise"

Annexe 2 – Test de giration en accès en marche arrière avec camion-remorque TYPE LWA-A6+ (SN 640 271a) de 18 m

1. Contexte, buts et périmètre de l'étude

1.1 Contexte

L'Ouest lausannois est appelé à se développer fortement dans les années à venir. Les halles industrielles et plusieurs parcelles actuellement non construites céderont leur place à de nouveaux quartiers mixtes "habitation / activités".

Le secteur "En Chise" fait partie des dernières grandes poches susceptibles d'être urbanisées sur le territoire de la commune de Crissier et est identifié comme tel dans le document du projet d'agglomération (PALM). Propriété de trois entités à l'heure actuelle (groupe Patrimonium pour la parcelle la plus importante, la famille Mosca et la commune de Crissier), sur les parcelles 661, 662, 158 et 713, ce secteur occupe une surface de l'ordre de 40'000 m² de terrain, qui pourrait permettre la construction d'environ 60'000 m² de plancher.

En parallèle du Plan d'Affectation (PA) "En Chise" la commune de Crissier a mandaté les bureaux Transitec Ingénieurs-Conseils SA (mobilité) et Boubaker Ingénieurs-Conseils SA (génie civil) afin de mener un projet routier couvrant l'intégralité du périmètre du plan de quartier. La contrainte de la coordination des procédures pour la légalisation de ce plan d'affectation a imposé à la commune de mettre à l'enquête conjointement, et donc à déposer à l'examen préalable des services de l'état en parallèle, le projet routier nécessaire au bon fonctionnement du PA.

Fig. 1 Au-delà du secteur "En Chise", il est à relever que **la commune de Crissier est appelée à vivre une forte mutation ces prochaines années**, notamment par la présence de plusieurs projets de développement urbanistique et d'infrastructure de transport. Au niveau urbanistique, il est possible de mentionner les projets "Ley Outre", "Lentillières Nord", "Lentillières Sud" et "Les Uttins".

Plusieurs projets structurants d'infrastructures de transport sont en outre à considérer dans le cadre de cette étude :

- **la réalisation des jonctions autoroutières de Chavannes et d'Ecublens** : la réalisation de ces jonctions doit permettre, entre autre, de réduire la pression automobile sur la jonction de Crissier qui dessert actuellement une portion de territoire très importante;
- **l'amélioration du fonctionnement du réseau routier structurant de l'agglomération** : ce projet vise à optimiser l'utilisation du réseau routier cantonal qui relie le quartier "En Chise" à la jonction autoroutière de Crissier (RC 179 et RC 251 notamment, par le réaménagement du carrefour "En Praz" et celui de la place centrale de Crissier) et à améliorer les conditions de circulation du secteur;
- **le développement du BHNS sur la route de Crissier** : ce projet s'inscrit dans le cadre de la mise en place du réseau d'axes forts de transports publics urbains de l'agglomération Lausanne-Morges et permet de relier de manière efficace Lausanne à Crissier dans un premier temps, jusqu'à Bussigny dans un second temps.

Les résultats de ces études, à la fois pour le périmètre concerné et pour l'Ouest lausannois en général, sont pris en compte dans l'élaboration de la présente étude.

1.2 Buts et périmètre de l'étude

Les buts de la présente étude, avec l'objectif final de définir les aménagements nécessaires du PA "En Chise" pour garantir son accessibilité, sont les suivants :

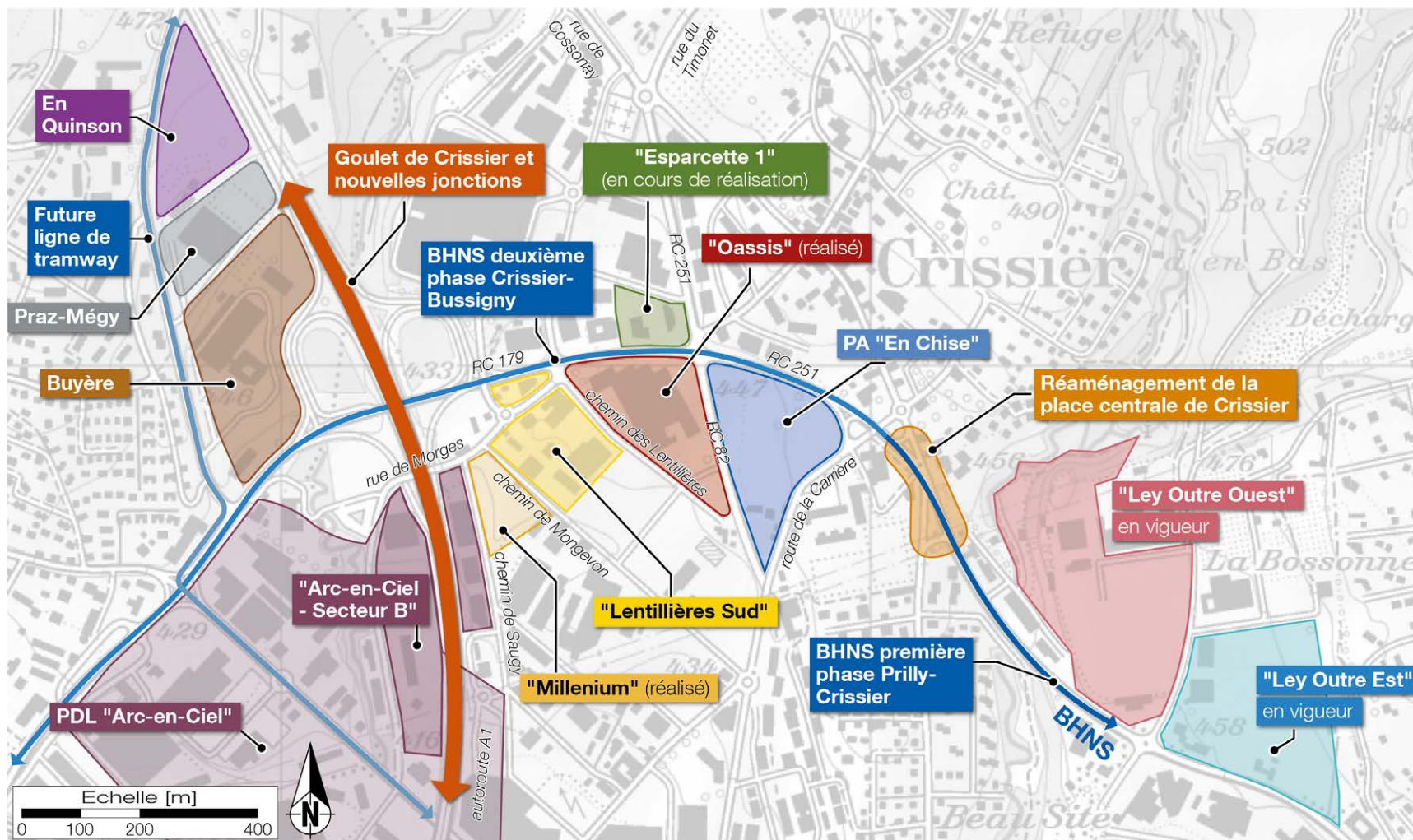
- définir les principes d'aménagement des tronçons routiers environnant et réaliser toutes les vérifications en termes de fonctionnement "trafic" (sécurité, capacité, etc.) et ce pour l'ensemble des modes;
- garantir la coordination des aménagements avec le PA "En Chise";
- collaborer avec le bureau de génie civil pour la mise au point du projet routier;
- réaliser des plans et profils des tronçons concernés (Boubaker Ingénieurs-Conseils SA).

Les objets traités par la présente étude seront les suivants :

- RC 82 : carrefour des Lentillières;
- RC 82 : organisation et dimensionnement des cheminements piétonniers;
- RC 251 : profils en travers pour plusieurs états :
 - avant réalisation du BHNS;
 - après réalisation du BHNS;
- "coin" nord-est du plan de quartier pour deux états :
 - avec maintien des bretelles, avec BHNS;
 - avec suppression des bretelles, avec BHNS;
- route de la Carrière, en tenant compte des accès au plan de quartier.

Ce périmètre est inclus dans le périmètre du volet mobilité de l'étude d'impact sur l'environnement du PA "En Chise".

Figure 1 – Contexte de l'étude



2. Diagnostic multimodal et évolution des réseaux de transport

2.1 Transports individuels motorisés

2.1.1 Offre actuelle en transports individuels motorisés

Fig. 2

Le Plan d'Affectation (PA) "En Chise" jouit d'une très bonne accessibilité en transports individuels motorisés à partir de toute l'agglomération lausannoise, étant bordé par plusieurs axes du réseau structurant :

- à partir du sud-ouest (Morges, Genève), de l'ouest (Bussigny) et du nord (Yverdon-les-Bains), le PA "En Chise" est accessible directement par la route de Crissier (RC 179) du réseau principal d'agglomération qui accueille les flux en provenance de la jonction autoroutière située à 500 mètres plus à l'ouest;
- les flux en provenance de Renens accèdent au PA "En Chise" par la galerie de Marcolet (RC 82) du réseau principal d'agglomération ou par la route de la Carrière appartenant au réseau local;
- les flux en provenance des communes du nord-ouest (Villars-Sainte-Croix, Cossonay) accèdent au PA "En Chise" par la rue du Timonet (RC 251) du réseau principal d'agglomération;
- les flux en provenance de l'est (Lausanne, Prilly) accèdent au PA "En Chise" par la route de Prilly (RC 251) du réseau principal urbain.

Ces flux convergent au niveau du carrefour d'En Praz qui est un carrefour structurant d'entrée de l'agglomération.

Le régime des vitesses actuellement en place est le suivant :

- 60 km/h sur tout le réseau principal d'agglomération (RC 179, RC 82, rue du Timonet) ainsi que sur la RC 251;
- 50 km/h sur la totalité du réseau secondaire desservant le secteur.

2.1.2 Offre future en transports individuels motorisés

Fig. 3

De nombreuses évolutions du réseau routier auront lieu à l'horizon de réalisation du plan d'affectation. **Certaines de ces évolutions sont indépendantes de la réalisation du plan d'affectation :**

- la création des jonctions autoroutières de Chavannes et d'Ecublens qui vont soulager la jonction de Crissier et modifier le schéma d'accessibilité à l'Ouest lausannois;
- le réaménagement de la RC 251 et de la RC 179 avec l'arrivée du BHNS en 2023 jusqu'à la place Centrale et à partir de 2030 jusqu'à Bussigny;
- le réaménagement de la place Centrale de Crissier en hub TP et la création de deux nouveaux giratoires à l'horizon 2023;
- le réaménagement du carrefour d'En Praz (2025-2030) pour en optimiser son fonctionnement.

D'autres évolutions sont liées à la réalisation du plan d'affectation "En Chise" :

- le réaménagement du carrefour Lentillières et la création d'un accès principal au PA "En Chise";
- la création d'un accès secondaire au PA "En Chise" sur la route de la Carrière (2020);
- la possible suppression des bretelles routières reliant la RC251 à la route de la Carrière afin de pouvoir développer un bâtiment sur la parcelle DP 8 sur l'emprise actuelle de ces bretelles (horizon : réaménagement de la place Centrale).

■ Accessibilité en transports individuels motorisés – Etat actuel

Figure n°2

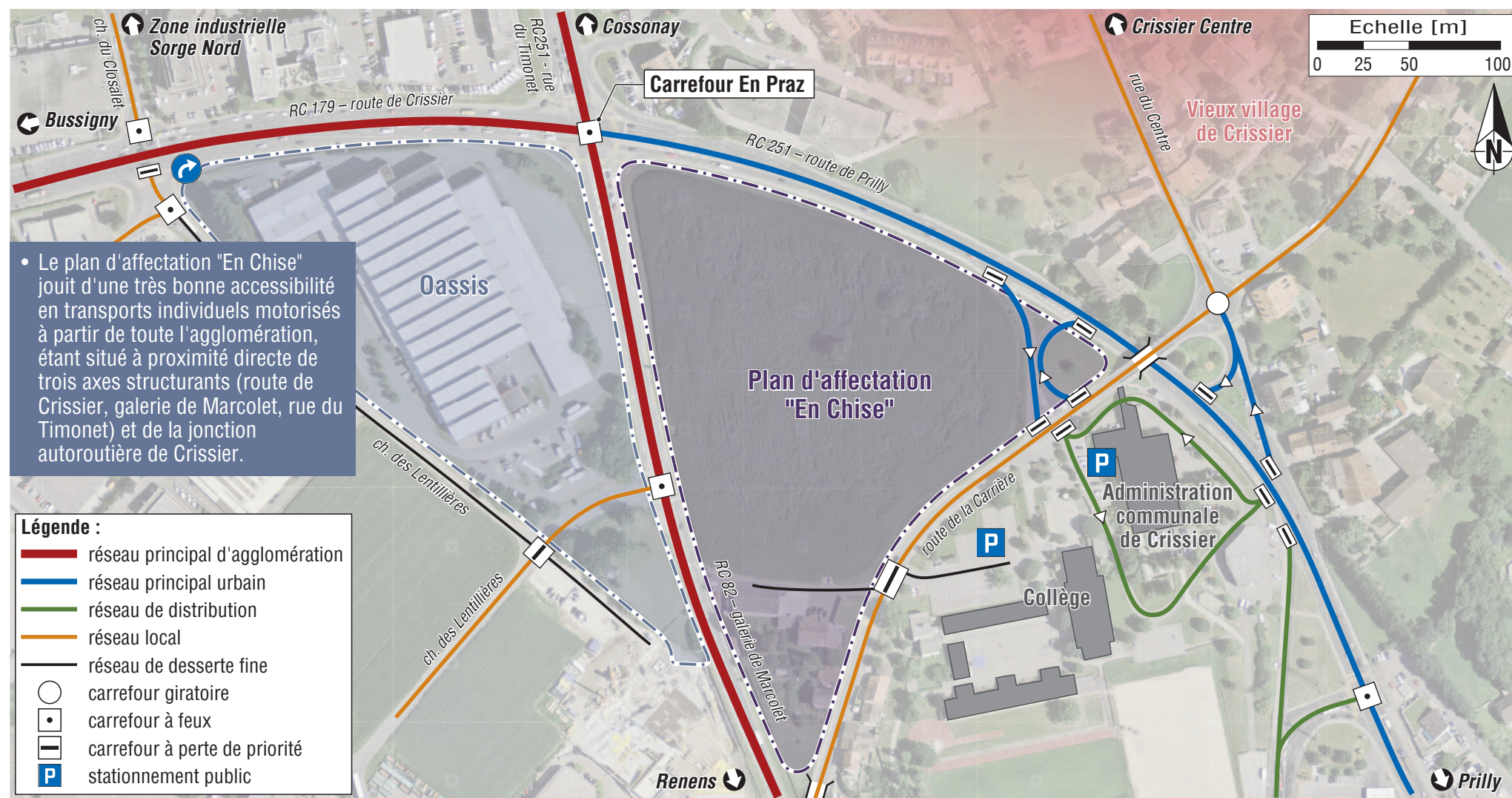
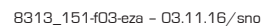


Figure n°3



2.1.3 Demande en transports individuels motorisés

Les charges de trafic actuelles (2014) sont fondées sur les comptages automatiques réalisés dans le cadre de la campagne de comptages quinquennale de Lausanne-Région et sur des estimations effectuées à partir de comptages directionnelles réalisés par Transitec aux intersections structurantes du secteur.

Fig. 4 Globalement, à l'état actuel, **les charges de trafic sont conformes à la hiérarchie du réseau :**

- 36'000 véh/j sur la route de Crissier (RC 179) du réseau principal d'agglomération;
- entre 20'400 et 22'300 véh/j sur la route de Prilly (RC 251) du réseau principal urbain;
- ~24'800 véh/j sur la rue du Timonet et ~17'600 véh/j sur la galerie de Marcolet, deux autres axes très chargés du réseau principal d'agglomération;
- ~6'100 véh/j sur la rue des Alpes, du réseau de distribution;
- entre 4'000 et 5'000 véh/j sur le réseau de desserte principale (route de la Carrière, rue du Centre);
- ~3'500 véh/j sur la bretelle d'entrée sur la RC 251 et 600 véh/j sur la bretelle de sortie;
- entre 600 et 800 véh/j sur le réseau de desserte fine (chemin des Lentillières, chemin de Chisaz);
- moins de 200 véh/j sur l'accès à Mosca Vins.

Fig.5
Ann. 2

L'heure de pointe du soir (HPS) est le moment déterminant de la journée en termes de saturation du réseau routier :

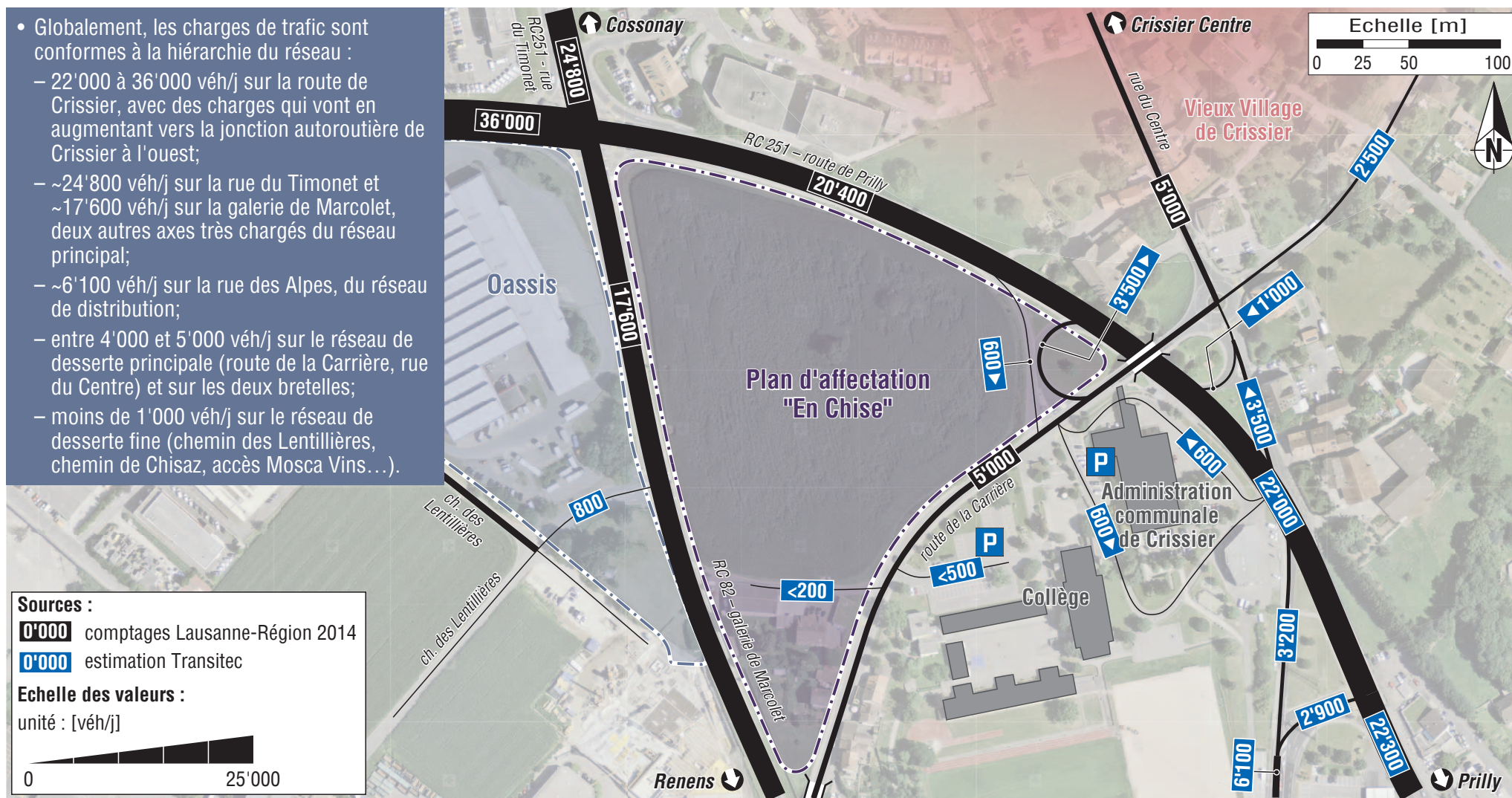
- **le carrefour à feu "En Praz" arrive à saturation** (capacité utilisée de 100%) avec des remontées de files importantes sur tout l'axe RC 179 / RC 251;
- **le carrefour à feux rue des Alpes / RC 251 arrive également à saturation** (capacité utilisée de 100%);
- **le carrefour à feux Lentillières dispose d'une réserve de capacité consistante** (capacité utilisée de 75%);
- les carrefours du réseau secondaire disposent de réserves de capacité substantielles (carrefour à perte de priorité Carrière / Chisaz, giratoire Carrière / Bré).



■ Trafic journalier moyen (TJM) – Etat actuel (2014)

Figure n°4

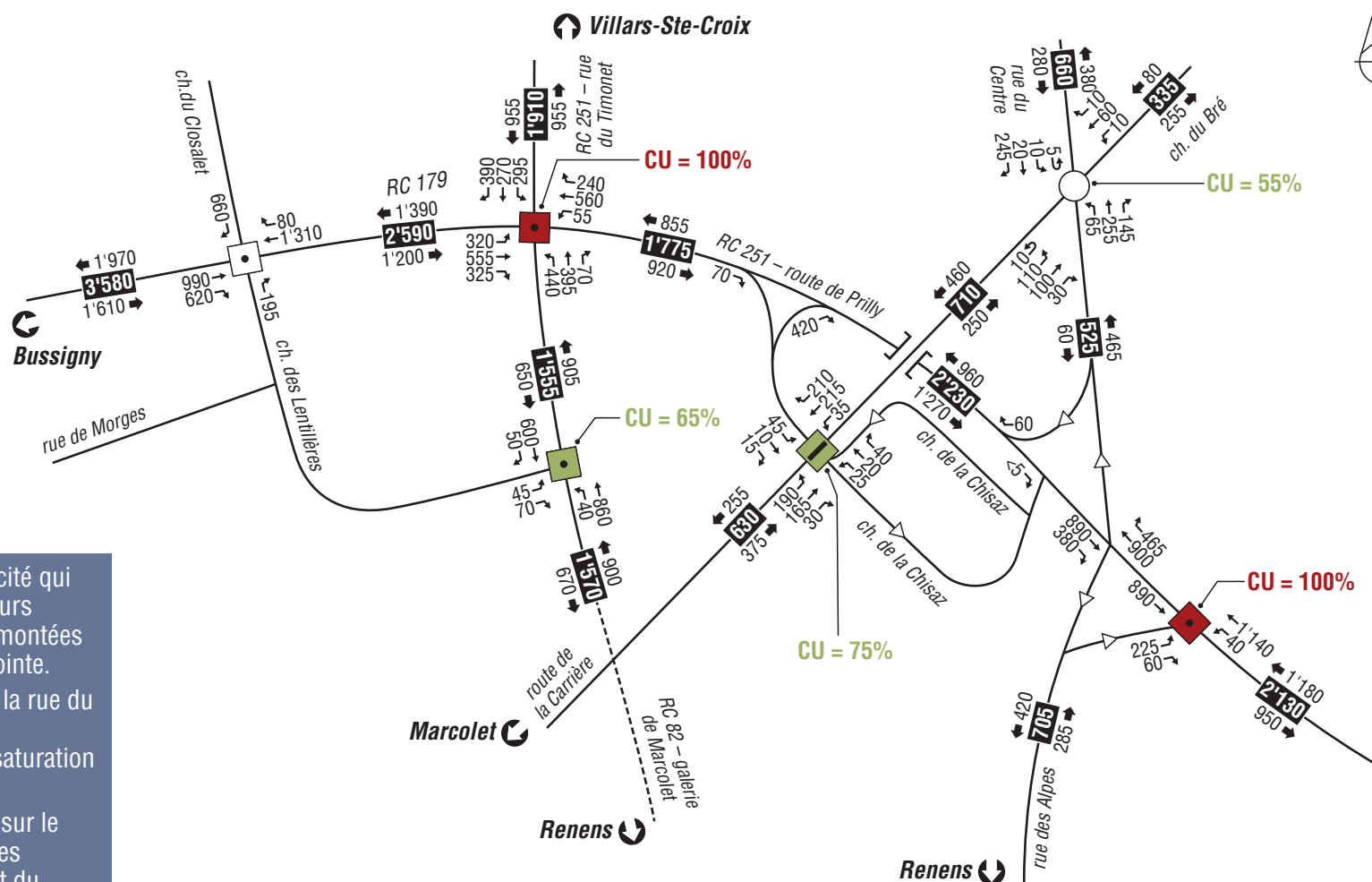
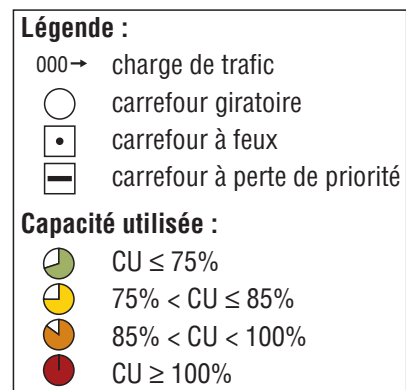
- Globalement, les charges de trafic sont conformes à la hiérarchie du réseau :
 - 22'000 à 36'000 véh/j sur la route de Crissier, avec des charges qui vont en augmentant vers la jonction autoroutière de Crissier à l'ouest;
 - ~24'800 véh/j sur la rue du Timonet et ~17'600 véh/j sur la galerie de Marcolet, deux autres axes très chargés du réseau principal;
 - ~6'100 véh/j sur la rue des Alpes, du réseau de distribution;
 - entre 4'000 et 5'000 véh/j sur le réseau de desserte principale (route de la Carrière, rue du Centre) et sur les deux bretelles;
 - moins de 1'000 véh/j sur le réseau de desserte fine (chemin des Lentillières, chemin de Chisaz, accès Mosca Vins...).





■ Charges de trafic à l'heure de pointe du soir (HPS) et capacités utilisées des carrefours – Etat actuel (2016)

Figure n°5



- La route de Crissier, un axe très sollicité qui peine à fonctionner, avec des carrefours saturés ("En Praz" et Alpes) et des remontées de files importantes aux heures de pointe.
- Deux autres axes fortement chargés, la rue du Timonet et la galerie de Marcolet, négativement impactés par l'état de saturation du carrefour "En Praz".
- Des marges importantes de capacité sur le réseau local, notamment au niveau des bretelles, du giratoire Carrière / Bré et du carrefour Lentillières Nord.

2.2 Transports publics

2.2.1 Offre actuelle en transports publics

Fig. 6-7 D'importantes modifications de l'offre en transports publics du secteur du projet sont prévues ces prochaines années; il est ainsi primordial de ne pas se limiter à présenter l'offre actuelle mais de décrire également l'offre planifiée à court-moyen terme afin de planifier des aménagements cohérents avec l'évolution du réseau des transports publics.

■ **Etat actuel :**

- la route de la Carrière accueille la ligne TL 54;
- le tronçon de la RC 251 à l'est du plan d'affectation accueille les lignes TL 18 et TL 32, qui se dirigent vers la rue du Centre et utilisent la bretelle Carrière -> RC 251 pour se réinsérer sur cet axe principal;
- les autres axes entourant le plan d'affectation n'accueillent pas de lignes de transports publics.

■ **Etat futur :**

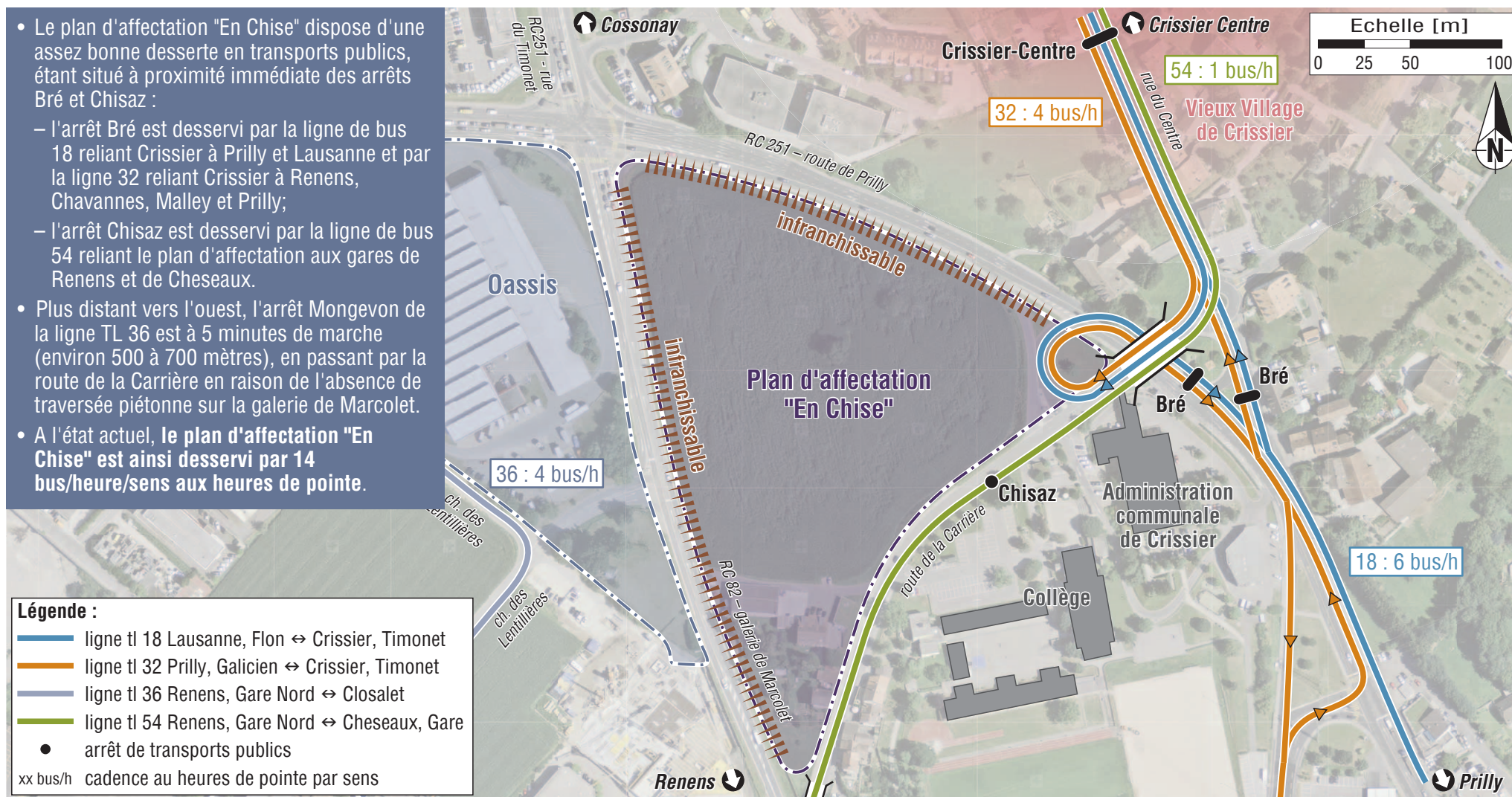
- mise en service du BHNS t2, dans un premier temps jusqu'à la place centrale de Crissier et dans un deuxième temps jusqu'à Bussigny sur la RC 251 et la RC 179, avec la création des arrêts Bré et Lentillières;
- maintien de l'itinéraire actuel des autres lignes desservant le PA, avec toutefois l'utilisation du nouveau giratoire de la place Centrale au lieu de la bretelle Carrière -> RC 251 pour les lignes TL 18 et TL 32.



■ Offre en transports publics – Etat actuel (2020)

Figure n°6

- Le plan d'affectation "En Chise" dispose d'une assez bonne desserte en transports publics, étant situé à proximité immédiate des arrêts Bré et Chisaz :
- l'arrêt Bré est desservi par la ligne de bus 18 reliant Crissier à Prilly et Lausanne et par la ligne 32 reliant Crissier à Renens, Chavannes, Malley et Prilly;
- l'arrêt Chisaz est desservi par la ligne de bus 54 reliant le plan d'affectation aux gares de Renens et de Cheseaux.
- Plus distant vers l'ouest, l'arrêt Mongevon de la ligne TL 36 est à 5 minutes de marche (environ 500 à 700 mètres), en passant par la route de la Carrière en raison de l'absence de traversée piétonne sur la galerie de Marcolet.
- A l'état actuel, **le plan d'affectation "En Chise" est ainsi desservi par 14 bus/heure/sens aux heures de pointe.**

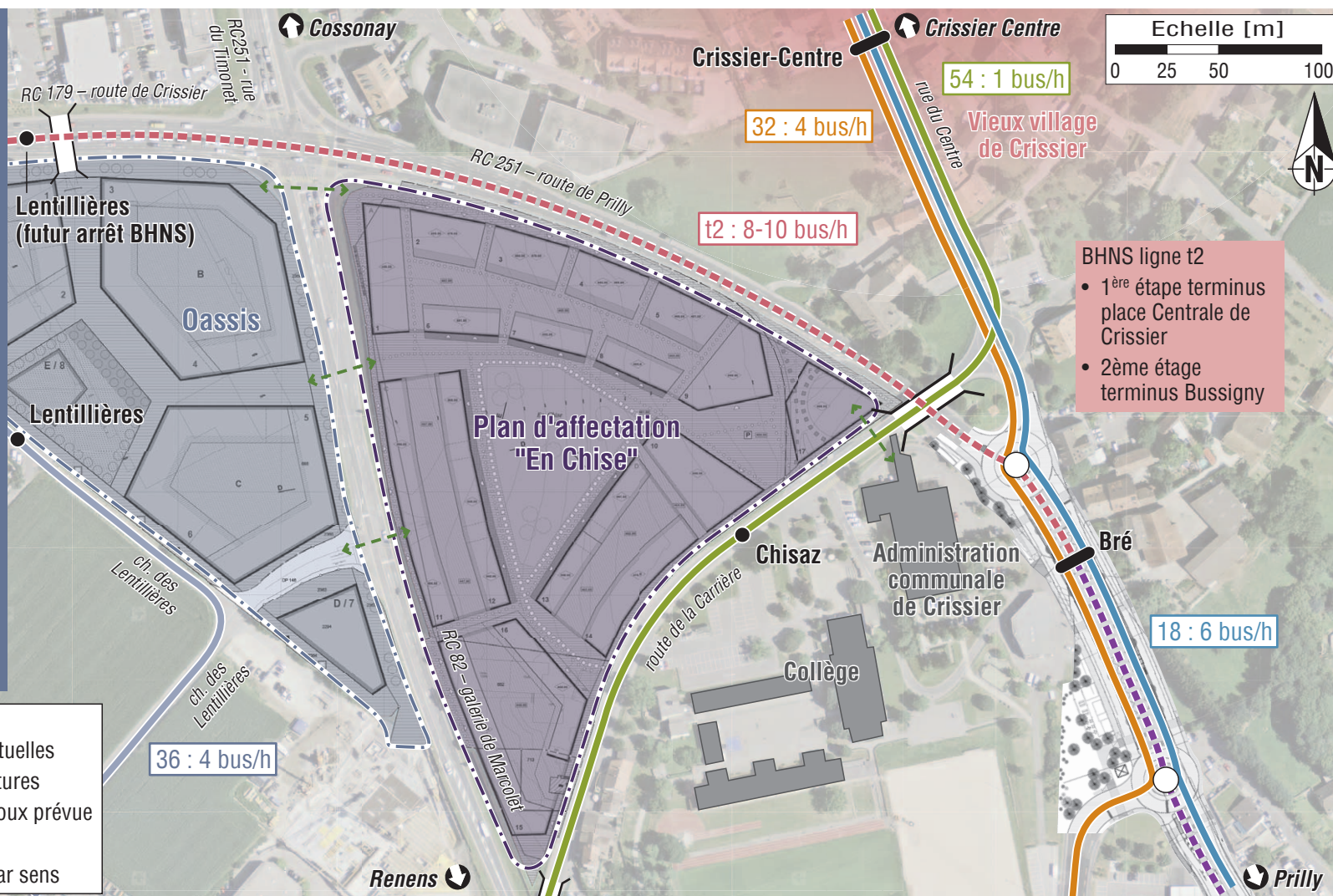




■ Offre en transports publics – Etat futur

Figure n°7

- Avec la mise en service du BHNS t2, la desserte en transports publics du plan d'affectation "En Chise" passera de "bonne" à "très bonne", à condition que des liaisons directes et confortables en mobilité douce soient assurées avec les arrêts du BHNS Bré et Lentillières.
- Le PA "En Chise" sera ainsi placé à moins de 20 minutes en transports en commun de Lausanne Flon avec la possibilité de se rabattre sur d'autres lignes structurantes (m1, m2, m3, t1...) et à moins de 10 minutes de la gare de Renens grâce au déplacement de la ligne TL 36 sur le chemin des Lentillières.
- A l'état futur, le PA "En Chise" sera desservi par plus de 20 bus/heure/sens aux heures de pointe.



2.3 Modes doux

2.3.1 Réseau modes doux actuel

Fig. 8

A l'état actuel, **le secteur d'En Chise possède un fort caractère routier, se distinguant par un manque d'intégration des modes doux** : peu d'aménagements longitudinaux et transversaux sont relevés, avec de nombreuses discontinuités et coupures, entraînant des détours importants et compromettant la sécurité des piétons et des cycles. Il est notamment à relever que la RC 179, la RC 251 et la galerie de Marcolet sont quasi infranchissables pour ces modes, non seulement à cause du volume de trafic sur ces axes et du nombre de voies élevé, mais aussi à cause du manque de passages pour piétons.

La route de la Carrière dispose d'une bande cyclable à la montée, mais celle-ci s'arrête peu avant l'administration communale, et les vitesses pratiquées sur cet axe (limite de 50 km/h) parfois élevées par rapport à sa vocation d'accessibilité locale.

En raison de la faible densité du secteur à l'ouest de l'administration communale (friches industrielles, champs) et du manque de mixité, la demande en modes doux est faible aujourd'hui.

2.3.2 Réseau modes doux futur

Le PALM 2016 prévoit de nombreuses mesures pour améliorer les déplacements en modes doux dans l'Ouest Lausannois en général et dans ce secteur en particulier.

Fig. 9

Le développement prévu des infrastructures pour les modes doux sur le secteur autour du PA "En Chise" prévoit la création de plusieurs franchissements sur les axes routiers qui constituent une barrière à l'état présent :

- une passerelle au-dessus de la RC 179 pour relier le PQ "Esparcette 1" au PQ "Lentillières Nord" et améliorant l'accès à la station du BHNS Lentillières prévue en site central sur ce tronçon;
- un passage inférieur (avec escaliers et ascenseurs) et possiblement un passage à niveau sur la RC 82 entre le PA "En Chise" et le PQ "Lentillières Nord" qui améliorera la liaison entre ces deux quartiers en développement et permettra de constituer une voie importante de mobilité douce en lien avec l'administration communale;
- plusieurs traversées piétonnes au niveau de la future place Centrale de Crissier permettant de facilement accéder à la station du BHNS Bré.

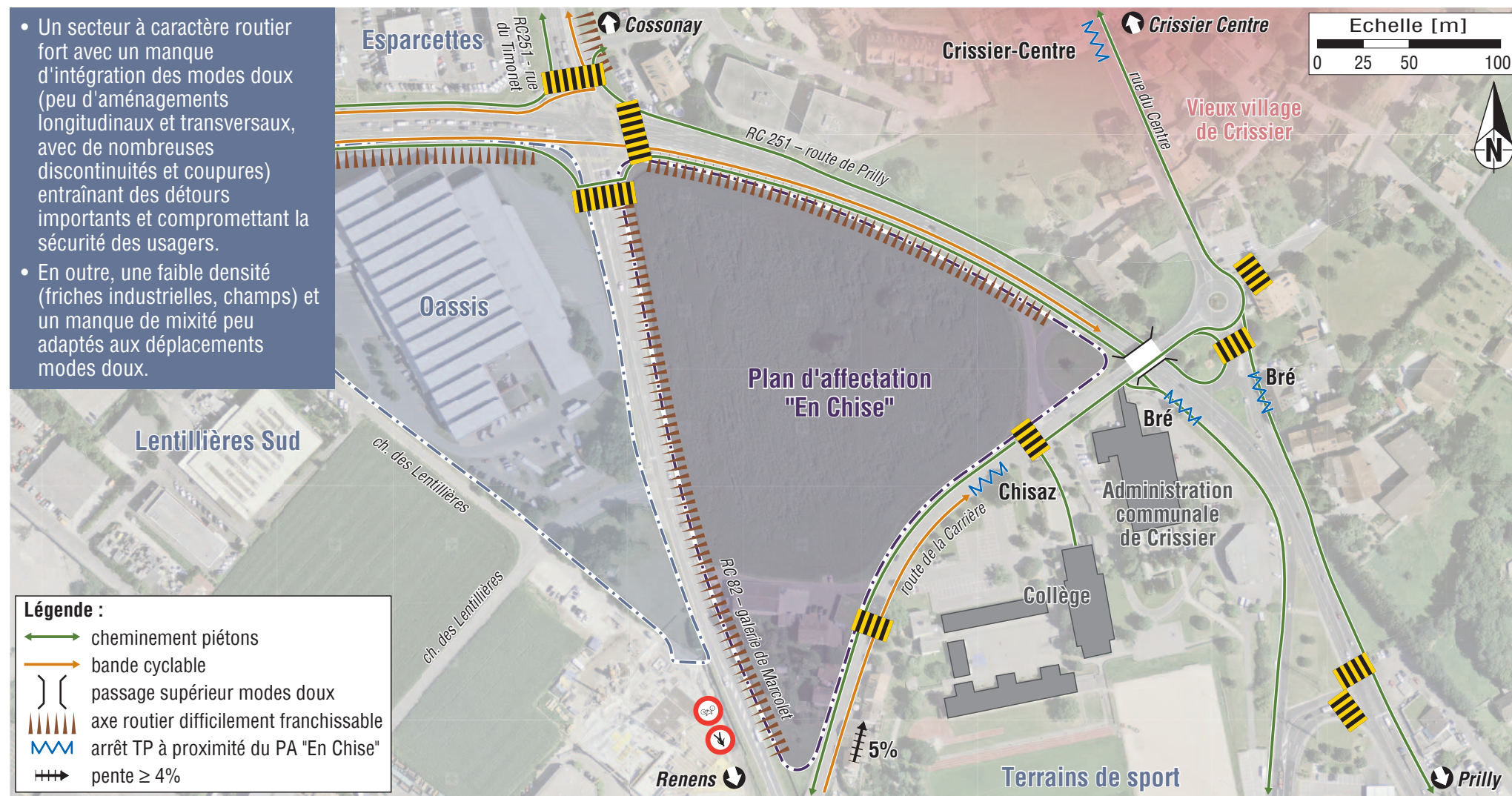
En outre, la création d'un axe fort bidirectionnel de 4 à 4.5 mètres de large pour les cycles et les piétons est prévue le long de la route de Crissier (RC 179) et de la route de Prilly (RC 251). Tous ces développements conduiront à **une nette amélioration des conditions d'usage**. Par ailleurs, la mise en place du BHNS t2 sur la RC 179 **renforcera les potentiels d'intermodalité entre les modes doux et les transports publics**.

Enfin, le développement des PQ "Lentillières Nord", "Lentillières Sud", "Esparcette 1" et "En Chise" amènera **de la densité et de la mixité sur le secteur, dans la continuité du centre de Crissier, rendant les déplacements de courte distance à pied ou à vélo beaucoup plus attractifs**.



■ Accessibilité en modes doux – Etat actuel (2020)

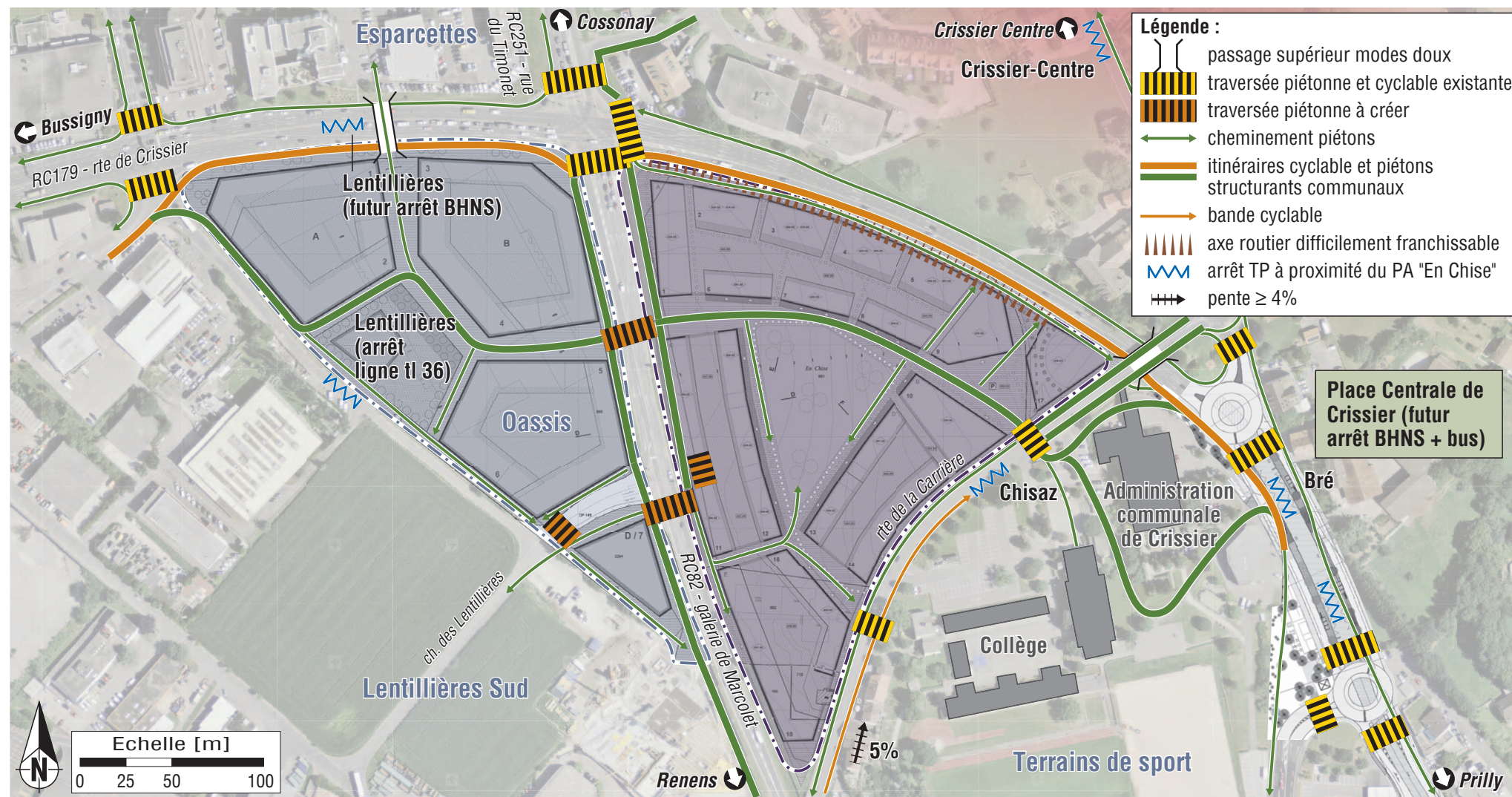
Figure n°8





■ Principes d'accès et itinéraires pour les modes doux – Etat futur

Figure n°9



3. Projet routier

3.1 Horizons de planification

Le projet routier s'inscrit dans un secteur en fort développement urbanistique et d'infrastructures de transport ayant des horizons de réalisation différents les uns des autres. Il est ainsi primordial de concevoir un projet cohérent avec l'évolution du secteur au moment de sa réalisation et, au même temps, qui s'intègre dans l'image à terme de la zone.

Les horizons de planification considérés dans cette étude sont les suivants :

- **état sans prolongement du BHNS** : cet état de planification à court terme correspond à la réalisation d'une partie du plan d'affectation En Chise, à l'arrivée du BHNS jusqu'à Bré et au réaménagement de la place Centrale de Crissier en hub;
- **état avec prolongement du BHNS** : cet état de planification à moyen-long terme correspond à la réalisation de la totalité du plan d'affectation En Chise, au prolongement du BHNS en direction de Bussigny sur la RC 179, au développement urbanistique complet prévu dans le PALM et à la réalisation des jonctions autoroutières de Chavannes et Ecublens.

Dans le cadre du plan d'affectation "En Chise", tous les aménagements qui peuvent être construits dans leur configuration finale à court terme devront l'être, parmi lesquels :

- le réaménagement du carrefour Lentillières pour construire l'accès principal au PA;
- la construction du passage inférieur sous la RC 82;
- la création de l'accès secondaire au PA sur la route de la Carrière;
- l'insertion des aménagements piétonniers et cyclables autour du PA.

3.2 Principes d'accessibilité multimodale

3.2.1 Accès routier principal et secondaire

Fig. 10

Etant donné la forme triangulaire de la parcelle, des accès sur chacune des voiries adjacentes ont été envisagés. Dans le cadre de l'étude de fonctionnement et de réaménagement du carrefour En Praz et du secteur En Chise¹ les éléments suivants ont été validés par la Municipalité de Crissier et la direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), deux accès ont été retenus :

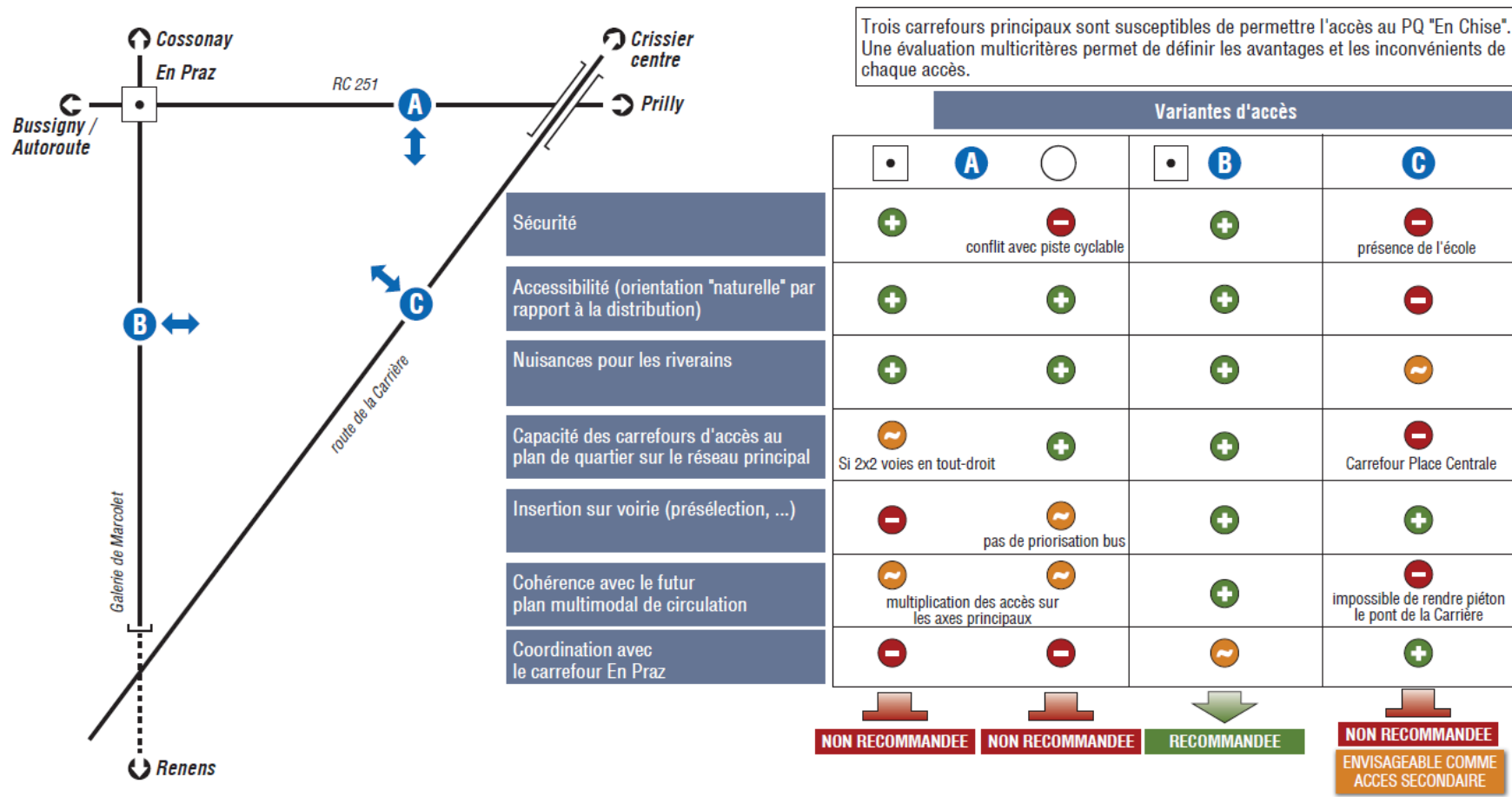
- **un accès principal sur la RC 82 au droit du carrefour "Lentillières".** Ce carrefour sera réaménagé afin de permettre l'insertion nécessaire au secteur En Chise;
- **un accès secondaire sur la route de la Carrière.** L'objectif visé est que cet accès soit utilisé par un nombre inférieur d'usagers à celui par l'accès principal sur la RC 82;
- aucun accès ne sera créé sur la RC 251 (route de Crissier). Etant donné les fortes charges de trafic et l'arrivée du BHNS sur cet axe, la mise en place d'un carrefour n'a pas été retenue.

Par ailleurs, il est important qu'aucun transit entre les deux accès de la RC 82 et de la route de la Carrière ne soit possible par le parking souterrain, puisque ce trafic nuirait au quartier "En Chise" et risquerait d'augmenter les nuisances sur la route de la Carrière. Cependant, ces deux accès doivent être connectés afin de permettre, notamment, le passage des véhicules de voirie. Une signalisation interdisant le passage "sauf ayants-droit" ou des potelets amovibles devront être mis en place.

En outre, la circulation et le stationnement en surface pour les véhicules motorisés seront proscrits sur le périmètre du plan d'affectation. Seuls les véhicules de service (ambulances, service de feu, voirie, livraisons, etc.) sont autorisés à circuler sur le réseau de mobilité douce à l'intérieur du plan d'affectation.

¹ Commune de Crissier – Direction générale de la mobilité et des routes du Canton de Vaud – Définition des principes de fonctionnement d'aménagement du carrefour En Praz et du secteur En Chise - Transitec

Figure 10 – Evaluation de variantes d'accès principal au PA "En Chise"



3.2.2 Galerie de Marcolet (RC 82)

Réaménagement du carrefour Lentillières

Une nouvelle branche doit être prévue pour accéder au plan d'affectation "En Chise" sur le carrefour RC 82 – chemin des Lentillières.

Fig. 11-12 Le réaménagement du carrefour Lentillières prévoit les modifications suivantes² par rapport à l'état actuel :

- création d'une nouvelle branche à l'est du carrefour pour accéder au parking souterrain du plan d'affectation, avec une voie d'entrée et une voie de sortie sur laquelle tous les mouvements sont permis (tourner-à-gauche vers la RC 82 direction sud, tout-droit vers le chemin des Lentillières, tourner-à-droite vers la RC 82 direction nord);
- sur la RC 82 au nord du carrefour :
 - réaffectation de la voie de tout-droit en voie de tourner-à-gauche vers le PA "En Chise";
 - réaffectation de la voie de tourner-à-droite vers le chemin des Lentillières en voie permettant les mouvements de tout-droit et de tourner-à-droite. En premier lieu, il avait été proposé de rajouter une voie de tourner-à-droite, mais cette voie est en conflit avec le parcellaire privé du PQ "Lentillières Nord" et elle n'est pas nécessaire en termes de fonctionnement du carrefour et de capacités utilisées;
- sur la RC 82 au sud du carrefour : ajout d'un mouvement de tourner-à-droite vers le PA "En Chise" sur la voie de tout-droit;
- sur le chemin des Lentillières : ajout d'un mouvement de tout-droit vers le PA "En Chise" sur la voie de tourner-à-droite;

² Par rapport au plan validé dans l'étude "Commune de Crissier – Direction générale de la mobilité et des routes du Canton de Vaud – Définition des principes de fonctionnement d'aménagement du carrefour En Praz et du secteur En Chise – Transitec" deux modifications mineures ont été apportées sur demande de la DGMR.

- ajout de deux traversées piétonnes sur la RC 82 au sud du carrefour et sur le nouvel accès au plan d'affectation à l'est du carrefour;
- il n'est pas nécessaire d'ajouter une traversée piétonne sur le chemin des Lentillières car une autre traversée est prévue 50 mètres à l'ouest. Cependant en termes de fonctionnement du carrefour, il serait envisageable d'ajouter une traversée piétonne à cet emplacement, à condition d'insérer un îlot suffisamment large pour pouvoir donner cette traversée soit en deux phases, soit en conflit avec le tourner-à-droite RC 82 -> chemin des Lentillières.

Liaison de mobilité douce entre les PQ "Lentillières Nord" et "En Chise"

Fig. 12

Dans la continuité de l'axe de mobilité douce reliant les PA "En Chise" et "Lentillières Nord" à l'administration communale et à la place Centrale, un passage inférieur (avec escaliers et ascenseurs) sera construit pour franchir la RC 82.

Il est également envisageable d'insérer une traversée piétonne régulée de la RC 82 en complément avec ce passage inférieur. Une étude de régulation menée par le bureau Transitec a démontré la faisabilité de cette solution en termes de régulation et d'exploitation du réseau³.

³ Etude sur la liaison de mobilité douce entre les PQ "Lentillières Nord" et "En Chise" – Commune de Crissier – 2016

Aménagements piétonniers longitudinaux

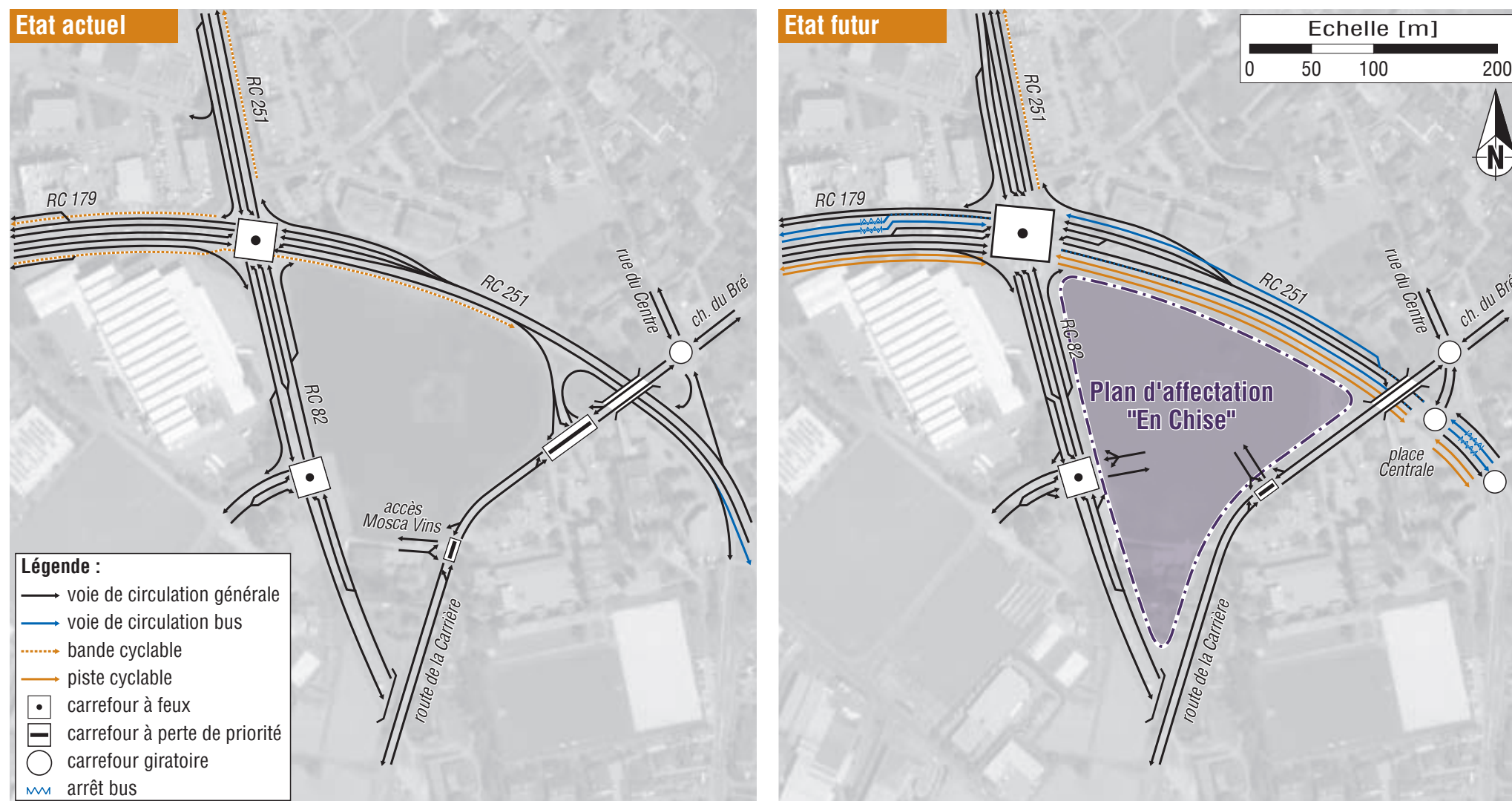
Fig. 12 Des aménagements piétonniers seront construits tout le long des façades des bâtiments du PA "En Chise" le long de la RC 82. Au nord du passage inférieur, la largeur de cet axe de mobilité douce sera de 4.50 mètres (1.50 mètre pour les piétons, et 1.50 x 2 pour une piste cyclable bidirectionnelle). Au sud du passage inférieur, la largeur des aménagements piétonniers sera réduite à 3 à 4 mètres, au vu du peu de vélos qui y circuleront.

Une rampe sera construite pour relier les aménagements piétonniers le long de la RC 82 à la placette sud du plan d'affectation.



■ Modification du plan des voies avec l'insertion du BHNS, le réaménagement du carrefour En Praz et le réaménagement du carrefour Lentillères

Figure n°11



3.2.3 Aménagement d'un accès secondaire au PA sur la route de la Carrière

Fig. 13 L'aménagement d'un accès secondaire sur la route de la Carrière implique de créer un nouveau carrefour à priorité sur l'axe et d'autoriser tous les mouvements possibles, soit :

- le tourner-à-droite et le tourner-à-gauche de la branche d'accès au plan d'affectation vers la route de la Carrière;
- le tourner-à-droite de la route de la Carrière vers le PA en venant du nord et le tourner-à-gauche en venant du sud.

En outre, l'accès livraisons est situé à proximité immédiate de la rampe d'accès au parking au niveau du PEC 10 qui comptera des activités commerciales. Cet accès est dimensionné pour des camions remorques réfrigérés (les plus contraignants). Les camions entreranno en marche-arrière pour pouvoir ressortir en marche avant. Les tests de girations sont présentés en annexe 2.

En outre, la création de cet accès secondaire au plan d'affectation induit un déplacement d'une dizaine de mètres vers le sud de l'arrêt de bus Chisaz de la ligne TL 54 et la suppression d'une traversée piétonne. Une nouvelle traversée piétonne est créée au niveau de la place de Chisaz pour compléter l'axe de mobilité douce traversant les quartiers "Oassis" et "En Chise" en direction de l'administration communale.

La traversée au sud de l'arrêt de bus Chisaz est relocalisée et équipée d'un îlot central pour améliorer la sécurité des écoliers qui la traversent.

Fig. 13-14 Dans un premier temps, les deux bretelles d'accès à la RC 251 seront maintenues. Ces bretelles pourront être supprimées dès lors que la place Centrale aura été réaménagée, grâce au nouveau giratoire qui permettra d'accéder au centre de Crissier.

[illegible]

3.2.4 Réaménagement et suppression des bretelles d'accès à la route de la Carrière

Fig. 2-3 Actuellement, l'accessibilité à la route de la Carrière depuis la route de Prilly se fait depuis deux bretelles routières. Dans l'état futur, la mise en place d'un giratoire sur la place Centrale rend possible la suppression de ces bretelles. La destruction de ces bretelles permet un gain de terrain (DP 8) pour le secteur En Chise, très intéressant dans une zone stratégique pour le développement de la place Centrale de Crissier.

Le réaménagement des bretelles est étudié à deux horizons de planification différents.

Avant le prolongement du BHNS

Fig. 15 Avant le prolongement du BHNS jusqu'à Bussigny les deux bretelles seront maintenues.

Cependant, il est recommandé de réduire l'emprise des bretelles au niveau de leur intersection avec la route de la Carrière afin de récupérer des espaces publics et de gagner en qualité sur la future place de Chisaz prévue par le plan d'affectation. En effet, ces bretelles ont une emprise très importante à l'état actuel, peu adaptée à un milieu urbain qui se constitue, ayant une largeur de près de 42 mètres à leur débouché sur la route de la Carrière. Le réaménagement illustré propose les modifications suivantes par rapport à l'état actuel :

- suppression de deux des trois îlots de séparation des voies d'entrée et de sortie des bretelles sur la route de la Carrière;
- suppression des bypass en tourner-à-droite des voies d'entrée et de sortie. Ainsi, les flux en tourner-à-droite et en tourner-à-gauche sur la bretelle RC 251 -> route de la Carrière circulent sur le même espace. Ceci n'a qu'un impact marginal en termes de la capacité utilisée du carrefour non régulé Carrière / Chisaz qui passe de 75% à 80% et sur le bon fonctionnement de ce carrefour;

- ces aménagements ont par ailleurs l'avantage d'inciter les usagers à réduire leur vitesse en approche de la route de la Carrière, qui est pour rappel un axe du réseau local et pourrait être requalifié à terme.

En outre, afin d'assurer la sécurité des usagers de la piste de mobilité douce de 4.5 mètres le long de la RC 251 planifiée par le PALM et d'assurer la traversée des bretelles, il est recommandé de ponctuellement élargir la RC 251 d'une voie. Ceci permettra de créer une courte pré-sélection de tourner-à-droite et de modifier l'angle d'entrée de la bretelle RC 251 -> Carrière afin d'inciter les véhicules à ralentir leurs vitesses. Cet aménagement est compatible avec l'état final puisque la RC 251 devra faire l'objet d'un élargissement pour y intégrer une voie bus. Par ailleurs, la piste de mobilité douce devra faire une légère déviation vers le sud lors de la traversée de cette bretelle pour garantir une visibilité suffisante aux véhicules arrivant de la RC 251.

Figure 15 – Réaménagement des bretelles d'accès à la route de la Carrière avant le prolongement du BHNS



Après le prolongement du BHNS

A partir de 2030 le BHNS sera prolongé jusqu'à Bussigny sur site propre. Ceci conduira au réaménagement de la route de Prilly (RC 251) à l'ouest du Pont de la Carrière ainsi que de la route de Crissier (RC 179). Ce réaménagement a déjà été étudié dans le cadre d'un avant-projet et fera l'objet d'un approfondissement par le projet d'extension du BHNS t2. Ce n'est donc pas au plan d'affectation de proposer un aménagement final de la voirie, mais de conserver les emprises nécessaires pour que cet axe puisse être réaménagé.

Fig. 16 Plusieurs variantes de gestion des bretelles sont possibles à cet horizon :

- **variante 1** : le maintien des bretelles dont l'emprise a été réduite;
- **variante 2** : le maintien de la bretelle RC 251 -> route de la Carrière uniquement;
- **variante 3** : le maintien de la bretelle route de la Carrière -> RC 251 uniquement;
- **variante 4** : la suppression des deux bretelles.

Fig. 17-18 Une analyse multicritères de ces quatre variantes permet d'analyser l'impact de chacune d'entre elles sur le fonctionnement du réseau routier, mais également la progression du BHNS, la sécurité des modes doux et le développement du plan d'affectation.

Comme le montre le tableau à la figure 21, l'analyse de la gestion des bretelles ne peut se baser sur le seul critère du fonctionnement du réseau routier. En effet, **si la variante 4 (suppression des deux bretelles) péjore légèrement la capacité utilisée du giratoire ouest de la place Centrale** (capacité qui passe de 90-100% à ~100% en 2030), **elle permet de :**

- **garantir la qualité et la sécurité du site propre du BHNS;**
- **garantir la qualité et la sécurité de l'axe fort de mobilité douce** et du lien entre les quartiers en développements (PQ "Lentillères Nord" et "En Chise") et la place Centrale;

- **structurer la place de Chisaz par trois façades de bâtiments et de l'isoler du trafic individuel motorisé**, lui conférant une qualité supérieure;
- **développer un bâtiment joker** (unité d'aménagement F) **qui rayonne entre le plan d'affectation "En Chise" et la place Centrale.**

Ainsi, **la variante 4 est recommandée.**

Les trois autres variantes ne sont pas recommandées puisqu'elles impliqueraient des cisaillements trop nombreux et une perte de sécurité pour tous les usagers. Les bretelles ne sont par ailleurs plus nécessaires pour l'accessibilité locale grâce à la création du giratoire Bré sur la place Centrale.

Figure 16 – Génération de variantes de gestion des bretelles

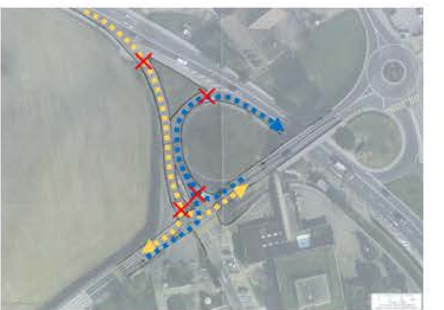
Variante 1 : Maintien des bretelles dont l'emprise a été réduite	Variante 2 : Maintien de la bretelle RC 251 -> route de la Carrière	Variante 3 : Maintien de la bretelle route de la Carrière -> RC 251	Variante 4 : Suppression des deux bretelles
			

Figure 17 – Analyse multicritères des variantes de gestion des bretelles à l'horizon du prolongement du BHNS en direction de Bussigny

Critères	Variante 1 « de base » : maintien des deux bretelles	Variante 2 : maintien de la bretelle RC 251 -> route de la Carrière uniquement	Variante 3 : maintien de la bretelle route de la Carrière -> RC 251 uniquement	Variante 4 : suppression des deux bretelles
Capacité utilisée du giratoire ouest de la place Centrale (HMP/HPS 2030)	En limite de saturation (90- 100%)	Meilleur équilibre des capacités utilisées sur les différentes branches (90-100%)	Légère péjoration (95-105%)	Légère péjoration (95-105%)
Accessibilité en transports individuels motorisés des riverains	Les bretelles ne sont pas nécessaires à l'accessibilité automobile des riverains puisque le giratoire ouest de la place Centrale permettra l'accès au centre de Crissier et à la route de la Carrière			
Qualité du site propre du BHNS	Intersectée par les flux TIM sur les deux bretelles	Intersectée par les flux TIM sur une bretelle	Intersectée par les flux TIM sur une bretelle	Site propre intégral
Qualité de l'axe fort de mobilité douce	Intersectée par les flux TIM sur les deux bretelles	Intersectée par les flux TIM sur une bretelle	Intersectée par les flux TIM sur une bretelle	Piste MD en site propre intégral
Qualité de l'aménagement de la place de Chisaz	La place de Chisaz n'est structurée que par deux façades et est traversée par tout un appareillage routier	La place de Chisaz n'est structurée que par deux façades et est traversée par tout un appareillage routier	La place de Chisaz n'est structurée que par deux façades mais elle gagne en surface grâce à la suppression de la bretelle ouest	La place de Chisaz est structurée par trois façades et est protégée du trafic TIM
Potentiel de développement du plan de quartier	Le bâtiment joker doit prendre en compte les bretelles comme contrainte	Le bâtiment joker doit prendre en compte une bretelle comme contrainte	Le bâtiment joker doit prendre en compte une bretelle comme contrainte	Le bâtiment joker peut entièrement rayonner entre le PQ et la place Centrale
 Non recommandée, mais envisageable temporairement  Non recommandée  Non recommandée  Recommandée				

Figure 18 – Suppression des bretelles d'accès à la route de la Carrière après le prolongement du BHNS



3.3 Route de Prilly (RC 251)

Le réaménagement de la RC 251 a déjà été étudié dans le cadre d'un avant-projet et fera l'objet d'un approfondissement dans le cadre du projet d'extension du BHNS t2.

Fig. 19 A court terme, avant le prolongement du BHNS, la piste de mobilité douce de 4 à 4.5 mètres de large prévue le long de cet axe sera intégrée dans le cadre du plan d'affectation. Le cisaillement avec les bretelles sera géré comme explicité au chapitre 3.3.4.

Sous le pont de la route de la Carrière, la piste de mobilité se rétrécit ponctuellement à 3.7 mètres, dont 1 mètre pour les piétons et 2.7 mètres pour la piste cyclable bidirectionnelle.

Fig. 20 A moyen terme, les bretelles seront supprimées, et la trajectoire de la piste de mobilité douce sera rectifiée pour être parallèle à la RC 251 au niveau des bretelles.

L'avant-projet du BHNS t2 prévoit en outre l'ajout possible de plusieurs voies de présélection au carrefour d'En Praz :

- le passage de 5 à 7 voies en section sur la route de Prilly (RC 251), avec l'ajout de 2 voies bus RC 251 -> RC 179 et RC 179 -> RC 251;
- le passage de 4 à 6 voies en section sur la rue du Timonet, avec l'ajout de 2 voies TIM RC 82 -> Timonet et Timonet -> RC 179;
- le passage de 5 à 8 voies en section sur la RC 179, avec l'ajout de 2 voies TIM RC 179 -> Timonet et RC 179 -> RC 251 ainsi que l'ajout d'une voie bus RC 179 -> RC 251.

Le scénario critique a été considéré pour fixer les limites du développement du plan d'affectation et garantir les emprises nécessaires si tous ces aménagements venaient à se réaliser.

En outre, il est prévu d'ajouter 2 voies bus le long de la RC 251 au nord du plan d'affectation.

Fig. 20 A moyen terme, les bretelles seront supprimées, et la trajectoire de la piste de mobilité douce sera rectifiée pour être parallèle à la RC 251 au niveau des bretelles.

Figure 19 – Réaménagement de la RC 251 avant le prolongement du BHNS



Figure 20 – Réaménagement de la RC 251 après le prolongement du BHNS



3.4 Vérification de l'exploitation du réseau routier

3.4.1 Construction de l'état de référence

L'horizon retenu pour l'état de trafic de référence est 2030. A cet horizon le PA "En Chise" sera réalisé dans son ensemble. Cet état est construit en incluant les éléments suivants :

- le développement urbanistique complet du potentiel prévu dans le PALM;
- un report modal grâce à la réalisation du réseau des axes forts de transports publics urbains (AFTPU), et notamment la mise en service du BHNS jusqu'à Bussigny;
- le soulagement de la jonction autoroutière de Crissier grâce à la réalisation des jonctions autoroutières de Chavannes et d'Ecublens;
- l'étalement des heures de pointe;
- l'éventuel réaménagement du carrefour En Praz;
- la possible suppression des bretelles routières reliant la RC251 à la route de la Carrière.

La source pour l'estimation des charges de trafic à l'horizon 2030 est le plan de charges validé dans le cadre du projet de BHNS (PP5); ces charges ont ensuite été affinées sur la base des données locales de génération de trafic du PA "En Chise" et de son affectation sur le réseau.

3.4.2 Charges de trafic journalières à l'horizon 2030 avec le PA "En Chise"

Fig. 21

Le volume de trafic circulant dans le secteur à l'état 2030 varie de manière sensible selon les axes considérés par rapport à l'état actuel et on observe notamment :

- une diminution de -15% de trafic sur la RC 179 et de -20% à -25% de trafic sur la RC 82;
- une augmentation de +15% à +20% de trafic sur la RC 251;
- une augmentation de +15% à +25% de trafic sur la route de la Carrière.

3.4.3 Charges de trafic à l'horizon 2030 à l'heure de pointe du soir avec le PA "En Chise"

Fig. 22

L'exploitation du réseau routier à l'heure de pointe du soir à l'horizon 2030 a été vérifiée; de cette analyse peuvent être tirées les conséquences suivantes :

- les carrefours situés sur la RC 179 et la RC 251 sont fortement chargés, avec des capacités utilisées qui avoisinent les 100%, en particulier :
 - le carrefour En Praz atteint une capacité utilisée de 95-100% avec son aménagement actuel, ou de 80% avec le nouvel aménagement proposé (illustré sur les plans de réaménagement de la RC 251);
 - le giratoire ouest de la place Centrale atteint une capacité utilisée de 95-100% avec le maintien des bretelles, et cette capacité augmente de +5% dans le cas de la suppression des bretelles;
 - le giratoire Alpes ne dispose pas de réserve de capacité, mais il n'est que marginalement impacté par le plan d'affectation "En Chise";

- le carrefour Lentillières où se connecte l'accès principal au plan d'affectation dispose d'une réserve de capacité de 5-10%;
- l'intersection des bretelles avec la route de la Carrière dispose d'une réserve de capacité d'environ 25%;
- les autres carrefours du réseau secondaire disposent de réserves de capacité substantielles excédant les 25%.

L'impact du PA "En Chise" sur le réseau routier est ainsi relativement modeste aux heures de pointe.

Figure n°21

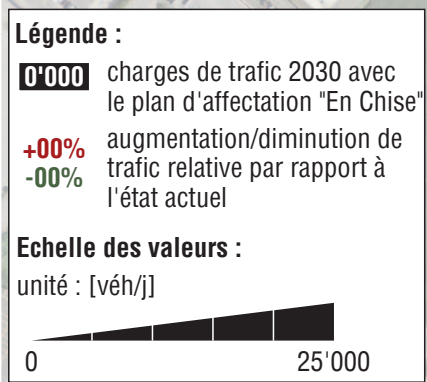
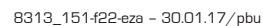


Figure n°22



3.5 Charges de trafic à court terme

Une vérification du fonctionnement des carrefours structurants est également effectuée à un horizon intermédiaire à court terme. Cet état est construit en incluant les éléments suivants :

- les jonctions de Chavannes et d'Ecublens n'ont pas encore délesté le secteur d'une partie du trafic en lien avec la jonction de Crissier;
- le BHNS n'est pas encore prolongé jusqu'à Bussigny et le report modal considéré est faible;
- le carrefour En Praz n'est pas encore réaménagé et son plan des voies correspond à l'état actuel;
- par ailleurs, les développements urbanistiques suivants ont été considérés⁴ :
 - 50% du PQ En Broye;
 - 100% du PPA Corminjoz nord;
 - 60% du PQ Ley Outre ouest;
 - 100% du PQ Lentillières nord;
 - 70% du PQ Les Uttins;
 - 40% du PA En Chise.

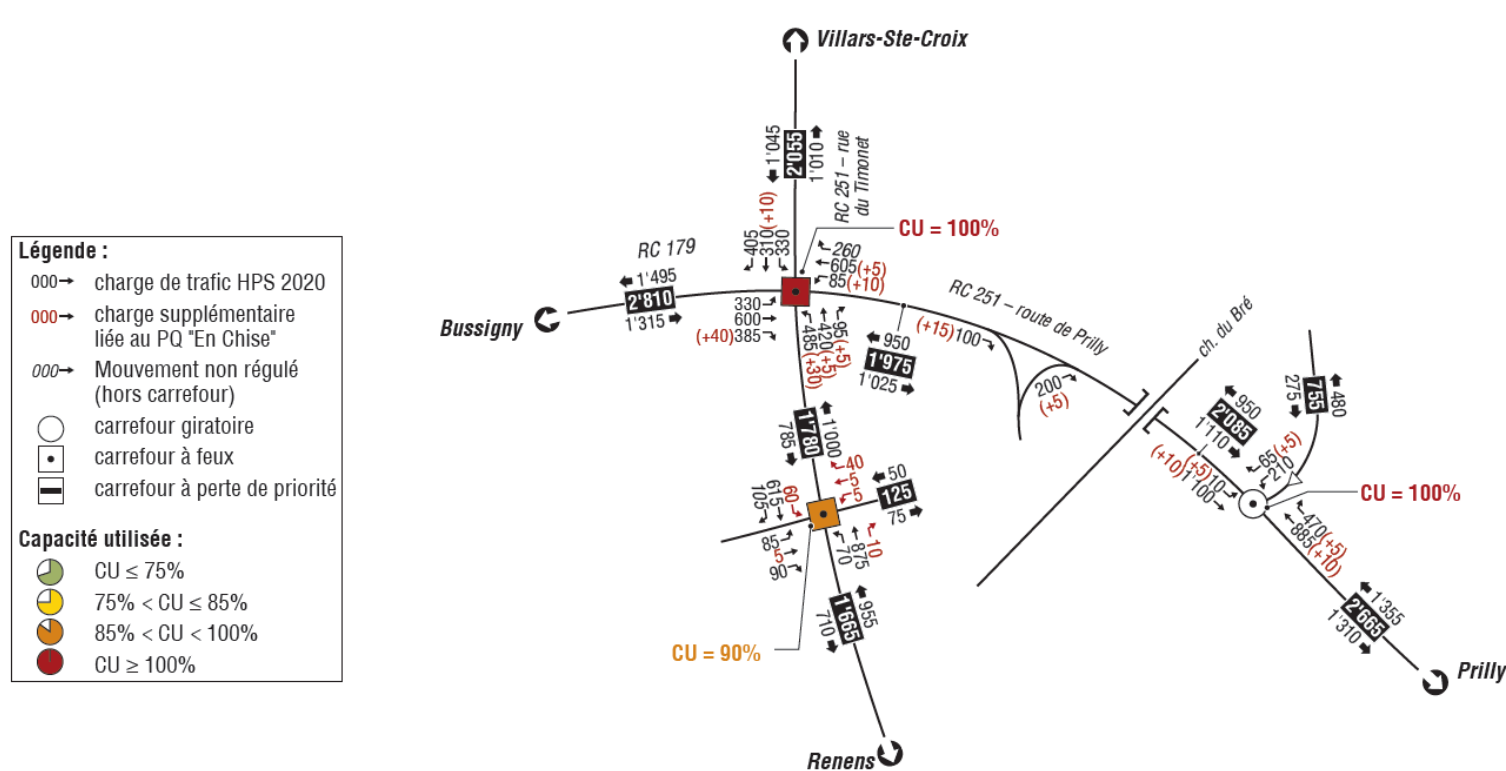
Fig. 23 A l'heure de pointe du soir, en 2020, les conséquences suivantes ont pu être tirées :

- Le carrefour En Praz arrive à saturation (CU=100%), mais l'impact du plan de quartier est marginal (+1%);
- le giratoire ouest de la place Centrale arrive également à saturation (CU=100%);

- le carrefour Lentillières dispose d'une réserve de capacité de 10%;
- les autres carrefours du réseau secondaire disposent de réserves de capacité substantielles (plus de 25%).

⁴ Ces hypothèses de réalisation à l'horizon 2020 sont optimistes en termes de réalisation et les charges considérées sont donc du côté de la sécurité.

Figure 23 – Charges de trafic à l'heure de pointe du soir (HPS) et capacités utilisées des carrefours structurants impactés par le PA "En Chise" – Etat court terme



3.6 Protection contre le bruit

Article 8, OPB : "Limitation des émissions d'installations fixes modifiées"

L'éventuelle suppression des bretelles entre la RC 251 et la route de la Carrière induit un report de trafic sur plusieurs axes routiers. Ces modifications de répartitions du trafic impliquent une évaluation au sens de l'art. 8 OPB.

1. Lorsqu'une installation fixe déjà existante au moment de l'entrée en vigueur de la présente ordonnance est modifiée, les émissions de bruit des éléments d'installation nouveaux ou modifiés devront, conformément aux dispositions de l'autorité d'exécution, être limitées dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation, et économiquement supportable.
2. Lorsque l'installation est notablement modifiée, les émissions de bruit de l'ensemble de l'installation devront au moins être limitées de façon à ne pas dépasser les valeurs limites d'immissions.
3. Les transformations, agrandissements et modifications d'exploitation provoqués par le détenteur de l'installation sont considérés comme des modifications notables d'une installation fixe lorsqu'il y a lieu de s'attendre à ce que l'installation même ou l'utilisation accrue des voies de communication existantes entraînera la perception d'immissions de bruit plus élevées. La reconstruction d'installations est considérée dans tous les cas comme modification notable.
4. Lorsqu'une nouvelle installation fixe est modifiée, l'art. 7 est applicable.

Valeurs limites d'exposition

Toutes les zones adjacentes au périmètre du projet ont un degré de sensibilité III (DS III). Le tableau ci-dessous résume les valeurs d'exposition en fonction du DS et de l'affectation des locaux à usage sensible au bruit.

	VP (valeur de planification) [dB(A)]				VLI (valeurs limites d'immission) [dB(A)]			
	Habitation		Activité		Habitation		Activité	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
DS III	60	50	65	55	65	55	70	60

Tableau 1 Valeurs d'exposition des DS II et DS III en dB(A)

Les valeurs ci-avant s'appliquent au milieu des fenêtres ouvertes des locaux à usage sensible au bruit. Les locaux sensibles au bruit sont les locaux d'habitation, ainsi que les locaux d'exploitations, dans lesquels des personnes séjournent régulièrement durant une période prolongée ; en sont exclus les locaux destinés à la garde d'animaux de rente et les locaux où le bruit inhérent à l'exploitation est considérable.

3.6.1 Résultats et commentaire Art. 8 OPB : "Limitation des émissions d'installations fixes modifiées"

Contexte

Le projet de PA En Chise prévoit la suppression des bretelles routières entre la RC 251 et la route de la Carrière induisant aussi un réaménagement de la RC 251.

Le trafic sera reporté sur la rue du Centre. Cet axe subit ainsi une forte augmentation de la charge de trafic. Ceci constituant une modification notable au sens de l'art. 8 OPB, il est nécessaire de vérifier le respect des VLI sur les LUS⁵ environnant.

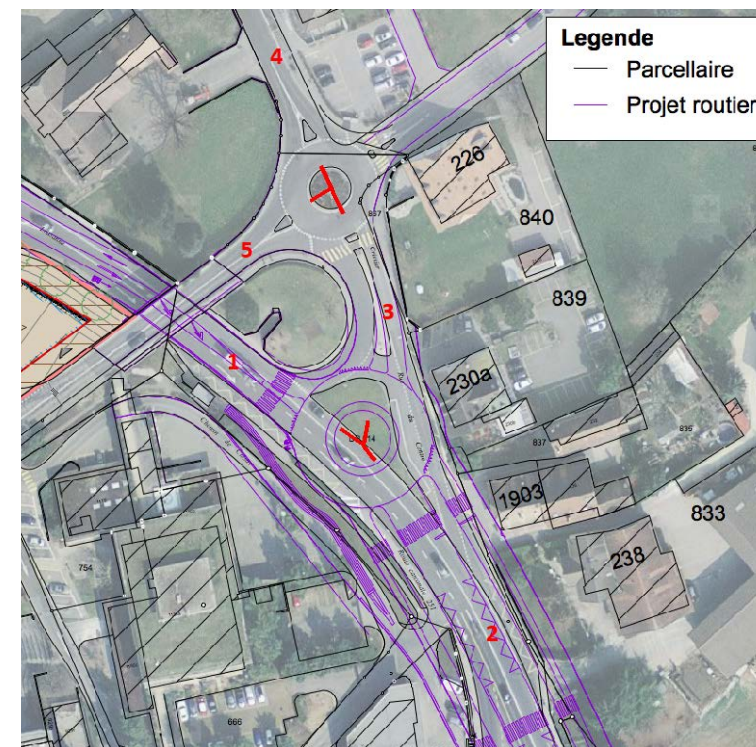
À noter que dans le cadre du projet de BHNS, un giratoire sera construit à la jonction entre la rue du Centre et la RC 251.

Les études relatives au projet de BHNS étant en cours lors de la rédaction du présent rapport, l'évaluation suivante constitue une information des contraintes établie sur la base des données à disposition. Une coordination avec le mandataire environnement du projet de BHNS a été réalisée afin d'optimiser la prise en compte de la problématique.

Le dossier d'assainissement du bruit de la commune de Crissier⁶ avait déjà constaté des dépassements des VLI sur plusieurs bâtiments le long de la rue du Centre à l'horizon 2030.

N° ECA	Mesures d'allègement	
	Lr (jour) dB(A)	Lr (nuit) dB(A)
230a	66	56
1903	67	60
238	64	57

Tableau 2 Nouvelles immissions admissibles au niveau de la rue du Centre selon par le rapport d'assainissement (source : Fiches d'allègements)



Situation et tronçons de route considérés dans l'étude

Méthode

La première étape consiste à la vérification du modèle (calage du modèle) par rapport au plan d'assainissement du bruit routier. Pour se faire, un modèle est créé sur le logiciel SLIP en prenant les hypothèses du dossier d'assainissement soit les TJM à l'horizon 2030, avant assainissement, ainsi que les corrections au niveau des émissions.

⁵ Locaux à utilisation sensible au sens de l'OPB

⁶ Assainissement du bruit routier – District de l'ouest-lausannois – Commune de Crissier – Schopfer & Niggli SA – Juin 2012

Les résultats sur les trois bâtiments sont comparés avec les résultats du dossier d'assainissement.

La deuxième étape consiste en la vérification du respect de l'art. 8. ceci en trois points:

- Evaluation de la situation à l'horizon 2030 sans le projet En Chise, avec les bretelles maintenues, en tenant compte des mesures d'assainissement.
- Evaluation de la situation à l'horizon 2030 avec le projet En Chise, en tenant compte de la suppression des bretelles et des mesures d'assainissement.
- Comparaison des résultats du point b. avec les immissions admissibles fixées par le dossier d'assainissement.

Hypothèses

3.6.2 Données trafic

Les données trafic proviennent pour le premier modèle du rapport d'assainissement de 2012 (p.11). Pour les deux autres modèles, les données fournies par Transitec Ingénieurs-Conseils SA dans le cadre du PA En Chise sont utilisées.

Les différences jour-nuit en dB(A) sont celles utilisées dans le dossier d'assainissement (p.28 et 29), soit 7dB(A) pour les routes cantonales et 9 dB(A) pour les routes communales.

À noter que l'on ne tient pas compte des émissions du chemin du Bré (prolongement de la route de la Carrière vers le nord) qui n'est pas pris en compte dans les modélisations du rapport d'assainissement (p.10 et p.11 du rapport).

Le dossier d'assainissement prend en compte une vitesse de 70km/h sur la RC 251. Pour les deux autres modèles, une vitesse de 50km/h est considérée pour la RC 251. En effet, cette portion de la route recevra le hub du BHNS, la vitesse légale sera plus faible que celle prévue dans le dossier d'assainissement.

	N° tronçon	Dénomination	TJM	Vitesse	Pente	Différence jour/nuit
	[-]	[-]	[v/j]	[km/h]	[%]	[dB(A)]
Modélisation selon les hypothèses du dossier d'assainissement H2030 Avant assainissement	1	RC 251 - Rte de Prilly, ouest	27 2 00	70	1%	7
	2	RC 251 - Rte de Prilly, est	27 2 00	70	2%	7
	3	Rue du Centre sud	5 20 0	50	5%	9
	4	Rue du Centre ouest	4 80 0	50	2%	9
	5	Route de la Carrière	5 80 0	50	2%	9
Modélisation sans PA En Chise, bretelles maintenues - H2030 Après assainissement	1	RC 251 - Rte de Prilly, ouest	24 1 50	50	1%	7
	2	RC 251 - Rte de Prilly, est	26 4 00	50	2%	7
	3	Rue du Centre sud	6 15 0	50	5%	9
	4	Rue du Centre ouest	4 70 0	50	2%	9
	5	Route de la Carrière	6 75 0	50	2%	9
Modélisation avec PA En Chise - bretelles supprimées - H2030 Après assainissement.	1	RC 251 - Rte de Prilly, ouest	23 8 00	50	1%	7
	2	RC 251 - Rte de Prilly, est	26 8 00	50	2%	7
	3	Rue du Centre sud	9 30 0	50	5%	9
	4	Rue du Centre ouest	4 80 0	50	2%	9
	5	Route de la Carrière	6 30 0	50	2%	9

Tableau 3 Hypothèses de trafic pour l'art. 8 OPB

3.6.3 Correction au niveau des émissions

Deux différents types de corrections sont apportés au niveau des émissions sur le modèle selon les hypothèses du dossier d'assainissement, à l'horizon 2030, avant assainissement :

- le rapport d'assainissement mentionne un mauvais état de la RC 251 (p.14 du rapport d'assainissement). Une correction **+2dB(A)** a été ajoutée au niveau des émissions de la RC 251 (p.33 du rapport d'assainissement);
- selon le rapport d'assainissement, une correction de **+1dB(A)** est ajoutée aux immissions :
 - "afin de tenir compte de l'évolution du trafic et de dimensionner les mesures de protection de manière optimale, les mesures d'assainissement sont établies en prenant en compte une charge de trafic à l'horizon 2030 correspondant aux prévisions de trafic 2020 +1dB(A)." Source : dossier d'assainissement, p.11.

Pour les deux autres modèles, soit à l'horizon 2030 après assainissement, les mesures suivantes sont considérées :

- au niveau des modélisations à l'horizon 2030, un revêtement ACMR8 est pris en compte sur la RC 251 **-1dB(A)**, ainsi qu'un revêtement haute performance sur la partie ouest de la rue du Centre : **-3dB(A)**.

	N° tronçon	Dénomination	Emissions avec corrections		Types de corrections			
			Lr,e jour	Lr,e nuit	Mauvais revêt.	TJM20 20 -> TJM20 30	ACMR 8	Revêt. HP
Modélisation selon les	1	RC 251 - Rte de Prilly, ouest	85.9	78.9	+2 dB(A)	+1 dB(A)		
	2	RC 251 - Rte de Prilly, est	85.9	78.9	+2 dB(A)	+1 dB(A)		
	3	Rue du Centre sud	74.4	62.1		+1 dB(A)		
	4	Rue du Centre ouest	74.1	61.4		+1 dB(A)		
	5	Route de la Carrière	74.9	63.1		+1 dB(A)		
Modélisation sans PA En	1	RC 251 - Rte de Prilly, ouest	79.1	72.1			-1 dB(A)	
	2	RC 251 - Rte de Prilly, est	79.5	72.5			-1 dB(A)	
	3	Rue du Centre sud	74.2	62.6				
	4	Rue du Centre ouest	70.0	57.3				-3 dB(A)
	5	Route de la Carrière	74.6	63.4				
Modélisation avec PA En	1	RC 251 - Rte de Prilly, ouest	79.0	72.0			-1 dB(A)	
	2	RC 251 - Rte de Prilly, est	79.6	72.6			-1 dB(A)	
	3	Rue du Centre sud	76.0	66.2				
	4	Rue du Centre ouest	70.1	57.4				-3 dB(A)
	5	Route de la Carrière	74.3	62.8				

Tableau 4 Calcul des émissions pour l'art. 8 OPB

Vérification de la validité du modèle

À l'exception de l'immeuble ECA N° 230a, le modèle SLIP effectué avec les hypothèses du dossier d'assainissement est similaire aux résultats du dossier d'assainissement. Pour le N° ECA N° 230, la différence de -1 dB(A) reste dans la marge d'erreur du modèle. Ce dernier peut donc être considéré comme valable pour la modélisation de l'effet du PA "En Chise".

À noter que dans le dossier d'assainissement, on observe une différence J/N au niveau des immissions de 10 dB(A) pour cet immeuble alors que les deux immeubles à proximité ont une différence de 7 dB(A). Dans le cadre du projet de BHNS les études acoustiques ont mis en évidence que la différence jour/nuit est de 7 dB(A) en lien avec l'effet des routes cantonales. Cette différence est donc appliquée aussi pour le N° ECA N° 230.

LUS ECA	Extrait du dossier d'assainissement H2030 – Avant assainissement			Modélisation selon les hypothèses du dossier d'assainissement H2030 Avant assainissement				
	Lr,e jour	Lr,e nuit	ΔJ/N	Lr,e jour	Δ	Lr,e nuit	Δ	ΔJ/N
226	<70	<60		66	ok	58	ok	8
230a (h=8m)	71	64	7	70	-1	63	-1	7
1903 (h=6m)	72	65	7	72	0	65	0	7
238 (h=5m)	69	62	7	69	0	62	0	7
Source : fiches d'allègements du dossier d'assainissement								

Vérification du respect de l'art. 8

Le projet de BHNS a été informé en février 2017 de la problématique en lien avec l'art. 8 causé par le projet "En Chise" et l'éventuelle fermeture des bretelles d'accès à la RC251. Le bureau Prona en charge du volet "bruit" du projet de BHNS a confirmé que l'impact du projet "En Chise" ainsi que les éventuelles demandes d'allègements sur les bâtiments de la rue du Centre seront prises en compte.

Les informations suivantes sont reprises du rapport BHNS et décrivent les conclusions du point de vue de l'art. 8 OPB en intégrant la disparition des bretelles.

Sur la commune de Crissier, l'élargissement de la chaussée nécessaire à la mise en site propre du BHNS engendrera une augmentation perceptible des immissions sonores pour 2 bâtiments. Il s'agit des bâtiments rue du Centre 25 et 29. Cette augmentation est due, d'une part au rapprochement des sources de bruit et, d'autre part, au report de trafic suite à la mise en service du BHNS et la mise en vigueur du plan de quartier En Chise.

Lorsqu'il n'est pas possible de respecter les valeurs limites d'immission (VLI) par les mesures d'assainissement proposées et lorsque d'autres mesures ne sont pas envisageables, car elles sont, soit techniquement pas réalisables et/ou économiquement pas supportables, alors les propriétés touchées par ces dépassements font l'objet d'une décision d'allègement de l'obligation d'être assainie, selon l'art. 14 OPB. Ces propriétés sont en conséquence soumises à de nouveaux niveaux sonores dits "nouvelles immissions maximales admissibles (IMA)" qui devront être approuvées par la DGE. Ces allègements doivent être publiés et sont mis à l'enquête dans le cadre du projet BHNS.

Le tableau suivant résume la situation sur Crissier à l'horizon 2030.

	Nombre de bâtiments évalués (parcelles)	Nombre de bâtiment				Nombre de personnes	
		Dépassant les VLI		Dépassant les VA			
		Sans projet	Avec projet	Sans projet	Avec projet	Sans projet	Avec projet
Crissier	16 (2)	4 (0)	2 (0)	0	0	30	20

4. Génie civil

4.1 Route cantonale 251 – Route de Prilly à l'état final avec le BHNS

4.1.1 Elargissement de la RC 251 pour création d'une voie bus BHNS côté Sud

- Démolition du trottoir existant;
- élargissement de 2,00 m à 3,50 m de la route : encaissement, cylindrage, grave I 0/45 mm épaisseur 500 mm, bordures type Etat 20 x 25 cm, Grave I 0/30 pour réglage, coupes enrobé existant, joint type IGAS, couche de support : enrobé AC T 22 S épaisseur 100 mm, couche d'usure (tapis) : AC 11 S épaisseur 35 mm, banquettes en terre végétale et réglages.

4.1.2 Composition des espaces, depuis la bordure de route RC 251, jusqu'aux façades du Plan d'Affectation

- Banquette et zone verte, d'une largeur variable de 6,00 m à 0,50 m, entre le bord de la RC 251 et l'aménagement des bandes de plantations en limite du périmètre du Plan d'affectation;
- puis dans le périmètre du Plan d'affectation : zone verte de 2,00 m de largeur avec plantation d'arbres * (* voir chapitre Arbres);
- puis cheminement de mobilité douce composé comme suit :
 - 2 x 1,50 m = 3,00 m pour pistes vélos et minimum 0,50 m pour cheminement piétons, avec un dégagement supplémentaire de 2,00 m jusqu'aux façades du plan d'affectation;

- composition du cheminement de mobilité douce : Grave I 0/45 mm épaisseur 300 mm, couche de support : enrobé AC T 16 N épaisseur 50 mm, couche d'usure (tapis) : AC 8 N épaisseur 20 mm en pente à 2 % en direction de l'îlot en zone verte de 1,50 m et rangée de pavés granit 11/13 cm.

4.2 Route cantonale 251 – sans le BHNS

4.2.1 La RC 251 reste en l'état (avant la création d'une voie bus BHNS côté Sud)

- Trottoir existant reste provisoirement (ne sera pas utilisé car la nouvelle voie de mobilité douce sera exécutée le long des façades du Plan d'Affectation);
- pas d'élargissement de la RC 251 (sauf pour présélection d'accès aux bretelles de liaison à la route de la Carrière – Voir ci- dessous);
- élargissement de la RC 251, sur une largeur de 4,00 m, pour création d'une présélection de 30,00 m de longueur, pour accès aux bretelles de liaison de la route de la Carrière: encaissement, cylindrage, grave I 0/45 mm épaisseur 500 mm, bordures type Etat 20 x 25 cm, Grave I 0/30 pour réglage, coupes enrobé existant, joint type IGAS, couche de support : enrobé AC T 22 S épaisseur 100 mm, couche d'usure (tapis) : AC 11 S épaisseur 35 mm, banquettes en terre végétale et réglages.

4.2.2 Composition des espaces, depuis la bordure de route RC 251, jusqu'aux façades du Plan d'Affectation

- Banquette et zone verte, d'une largeur variable de 6,00 m à 0,50 m, entre le bord existant de la RC 251 et l'aménagement des bandes de plantations en limite du périmètre du Plan d'Affectation;
- puis dans le périmètre du Plan d'Affectation : zone verte de 2,00 m de largeur avec plantation d'arbres* (*voir chapitre Arbres);
- puis cheminement de mobilité douce composé comme suit : 2 x 1,50 m = 3,00 m pour pistes vélos et minimum 0,50 m pour cheminement piétons, avec un dégagement supplémentaire de 2,00 m jusqu'aux façades du Plan d'Affectation;
- composition du cheminement de mobilité douce : Grave I 0/45 mm épaisseur 300 mm, couche de support : enrobé AC T 16 N épaisseur 50 mm, couche d'usure (tapis) : AC 8 N épaisseur 20 mm en pente à 2 % en direction de l'îlot en zone verte de 1,50 m et rangée de pavés granit 11/13 cm.

4.3 Route cantonale 82 – à l'état final avec le BHNS

4.3.1 Elargissement de la RC 82 pour création de voies de présélection

- Elargissement de 0,50 m à 2,00 m de la route : encaissement, cylindrage, grave I 0/45 mm épaisseur 500 mm, bordures type Etat 20 x 25 cm, Grave I 0/30 pour réglage, coupes enrobé existant, joint type IGAS, couche de support : enrobé AC T 22 S épaisseur 100 mm, couche d'usure (tapis) : AC 11 S épaisseur 35 mm, banquettes en terre végétale et réglages;

- accès au nouveau Plan d'Affectation sur la RC 82, largeur de 18,00 m à 8,00 m, longueur 20,00 m : encaissement, cylindrage, grave I 0/45 mm épaisseur 500 mm, bordures type Etat 20 x 25 cm, Grave I 0/30 pour réglage, coupes enrobé existant, joint type IGAS, couche de support : enrobé AC T 22 S épaisseur 100 mm, couche d'usure (tapis) : AC 11 S épaisseur 35 mm, bordures d'îlot.

4.3.2 Composition des espaces, depuis la bordure de route RC 82, jusqu'aux façades du Plan d'Affectation

- Banquette et zone verte, d'une largeur variable de 3,00 m à 0,50 m, entre le bord de la RC 82 et l'aménagement des bandes de plantations en limite du périmètre du Plan d'Affectation;
- puis dans le périmètre du Plan d'Affectation : zone verte de 2,00 m de largeur avec plantation d'arbres* (*voir chapitre Arbres);
- puis cheminement de mobilité douce composé comme suit : largeur de 4,50 m pour piste mixte piétons – vélos (très peu fréquenté par les vélos);
- composition du cheminement de mobilité douce : Grave I 0/45 mm épaisseur 300 mm, couche de support : enrobé AC T 16 N épaisseur 50 mm, couche d'usure (tapis) : AC 8 N épaisseur 20 mm en pente à 2 % en direction de l'îlot en zone verte de 1,50 m et rangée de pavés granit 11/13 cm.

4.4 Route cantonale 82 – Route de Marcolet sans le BHNS

4.4.1 La RC 82 reste en l'état (avant la création de voies de présélection)

- Pas d'élargissement de la RC 82 (sauf pour création d'un accès au nouveau Plan d'Affectation – voir ci-dessous);
- accès au nouveau Plan d'Affectation sur la RC 82, largeur de 18,00 m à 8,00 m, longueur 20,00 m : encaissement, cylindrage, grave I 0/45 mm épaisseur 500 mm, bordures type Etat 20 x 25 cm, Grave I 0/30 pour réglage, coupes enrobé existant, joint type IGAS, couche de support : enrobé AC T 22 S épaisseur 100 mm, couche d'usure (tapis) : AC 11 S épaisseur 35 mm, bordures d'îlot.

4.4.2 Composition des espaces, depuis la bordure de route RC 82, jusqu'aux façades du Plan d'Affectation

- Banquette et zone verte, d'une largeur variable de 6,00 m à 0,50 m, entre le bord existant de la RC 82 et l'aménagement des bandes de plantations en limite du périmètre du Plan d'Affectation;
- puis dans le périmètre du Plan d'Affectation : zone verte de 2,00 m de largeur avec plantation d'arbres* (*voir chapitre Arbres);
- puis cheminement de mobilité douce composé comme suit : largeur de 4,50 m pour piste mixte piétons – vélos (très peu fréquenté par les vélos);
- composition du cheminement de mobilité douce : Grave I 0/45 mm épaisseur 300 mm, couche de support : enrobé AC T 16 N épaisseur 50 mm, couche d'usure (tapis) : AC 8 N épaisseur 20 mm en pente à 2 % en direction de l'îlot en zone verte de 1,50 m et rangée de pavés granit 11/13 cm.

4.5 Route de la Carrière DP 9 – à l'état final selon Plan d'Affectation

4.5.1 Elargissement de la voie de mobilité douce côté Ouest

- Démolition du trottoir existant (bord de chaussée actuel reste le même pour la route de la Carrière);
- nouvelle bordure Type Etat 20 x 25 cm au même emplacement que la bordure existante;
- puis : élargissement à 4,50 m du cheminement de mobilité douce jusqu'aux façades du Plan d'Affectation.

4.5.2 Composition des espaces, depuis la bordure du Route de la Carrière, jusqu'aux façades du Plan d'Affectation

- composition du cheminement de mobilité douce : Grave I 0/45 mm épaisseur 300 mm, couche de support : enrobé AC T 16 N épaisseur 50 mm, couche d'usure (tapis) : AC 8 N épaisseur 20 mm en pente à 2 % en direction de l'îlot en zone verte de 1,50 m et rangée de pavés granit 11/13 cm.

4.6 Arbres

4.6.1 Plantation d'arbres en bordure de RC 251, de RC 82 et route de la Carrière (DP 9)

Les plantations d'arbres respecteront les exigences suivantes :

- essences avec racines profondes et pivotantes (pas de racines traçantes);
- essences dont la couronne respecte le gabarit d'espace libre des routes adjacentes existantes et futures, soit une hauteur de 5,00 m minimum sous le couronnement de l'arbre;
- essences à petites feuilles pour limiter le risque d'obturation des grilles d'écoulement;
- les plantations seront réalisées dans des fosses;
- la position des arbres ne doit pas limiter la visibilité aux accès, aux sorties, aux intersections, ni masquer la signalisation routière;
- l'entretien de ces plantations sera à la charge du propriétaire, une convention sera établie dans ce sens avec la DGMR.

4.7 Canalisations

Canalisations et grilles de reprise des eaux pluviales des routes :

- sur les zones où des élargissements sont créés, les grilles existantes et les raccordements aux eaux claires seront adaptés.

4.8 Conduites industrielles

- Sur les zones où des élargissements sont créés, il n'y a pas d'incidence sur les conduites industrielles existantes.

4.9 Eclairage public

- Sur les zones où des élargissements sont créés, les candélabres pour les Routes et leurs raccordements aux réseaux existants seront adaptés.

4.10 Eclairage des cheminements de mobilité douce

- Sur les bords des cheminements de mobilité douce, des candélabres adaptés seront à la charge des promoteurs du nouveau Plan d'Affectation.

5. Synthèse

5.1 Projet de développement et besoins associés

Le secteur "En Chise" est un site stratégique cantonal et se situe dans un milieu en fort développement urbanistique et infrastructurel qui va modifier sensiblement le tissu urbain dans lequel il s'inscrit. Plusieurs études de planification à des échelles plus globales (niveaux d'agglomération, cantonal et confédéral) sont à prendre en considération pour une meilleure intégration du PA dans le secteur.

En parallèle du plan d'affectation (PA) "En Chise" la commune de Crissier a mandaté les bureaux Transitec Ingénieurs-Conseils SA (mobilité) et Boubaker Ingénieurs-Conseils SA (génie civil) afin de mener un projet routier couvrant l'intégralité du périmètre du plan d'affectation. La contrainte de la coordination des procédures pour la légalisation de ce plan d'affectation a imposé à la commune de mettre à l'enquête conjointement, et donc à déposer à l'examen préalable des services de l'état en parallèle, le projet routier nécessaire au bon fonctionnement du PA.

5.2 Mise en œuvre par étape

Le secteur d'étude est sujet à nombreuses évolutions dans les prochaines années, qu'il s'agit de coordonner avec soin.

Afin de planifier l'évolution des réseaux de transport de manière cohérente, deux états d'aménagement ont été étudiés :

- état court terme, avant le prolongement du BHNS (2018-2025);
- état moyen terme, après le prolongement du BHNS (2025-2030).

Le projet routier est conçu de manière d'intégrer l'évolution du secteur (développement urbanistique et d'infrastructures de transport). Tous les aménagements qui peuvent être construits dans leur configuration finale devront l'être en phase initiale.

Le fonctionnement du réseau routier a été vérifié pour le cas de charges de trafic déterminant (état 2030).

5.3 Description du projet

A court terme, avant le prolongement du BHNS, les aménagements suivants sont planifiés :

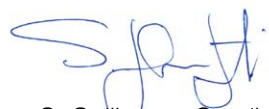
- sur la RC 82 :
 - réaménagement du carrefour des Lentillières avec la création d'une branche d'accès au PA En Chise;
 - construction de cheminements piétonniers longitudinaux;
 - création d'un passage inférieur pour les modes doux entre les PA En Chise et Lentillières Nord prévu par le PALM, éventuellement complété d'une traversée à niveau;
- sur la RC 251 :
 - création d'une courte préselection de tourner-à-droite pour les véhicules dirigés vers la bretelle d'accès à la route de la Carrière;
 - construction de la piste modes doux prévue par le PALM compatible avec la vision finale sauf au niveau des bretelles où une légère déviation vers le sud est nécessaire pour garantir la visibilité;
- au "coin" nord-est du plan d'affectation :
 - correction de la géométrie des bretelles pour réduire les vitesses pratiquées par les véhicules et en diminuer l'emprise;

- sur la route de la Carrière :
 - création de l'accès secondaire au PA En Chise;
 - léger déplacement de l'arrêt de bus Chisaz vers le sud, suppression d'une traversée piétonne et création de deux nouvelles traversées piétonnes, entre la place de Chisaz et l'administration communale et en lien avec l'arrêt de bus.

A moyen terme, après le prolongement du BHNS, les aménagements suivants sont planifiés :

- sur la RC 251 :
 - réaménagement du carrefour En Praz;
 - insertion de deux voies bus le long de la RC 251;
- au "coin" nord-est du plan d'affectation :
 - suppression des bretelles d'accès à la route de la Carrière;
 - rectification du tracé de la piste modes doux.

Pour le groupement
Transitec & Boubaker Ingénieurs-Conseils



S. Guillaume-Gentil
Directeur

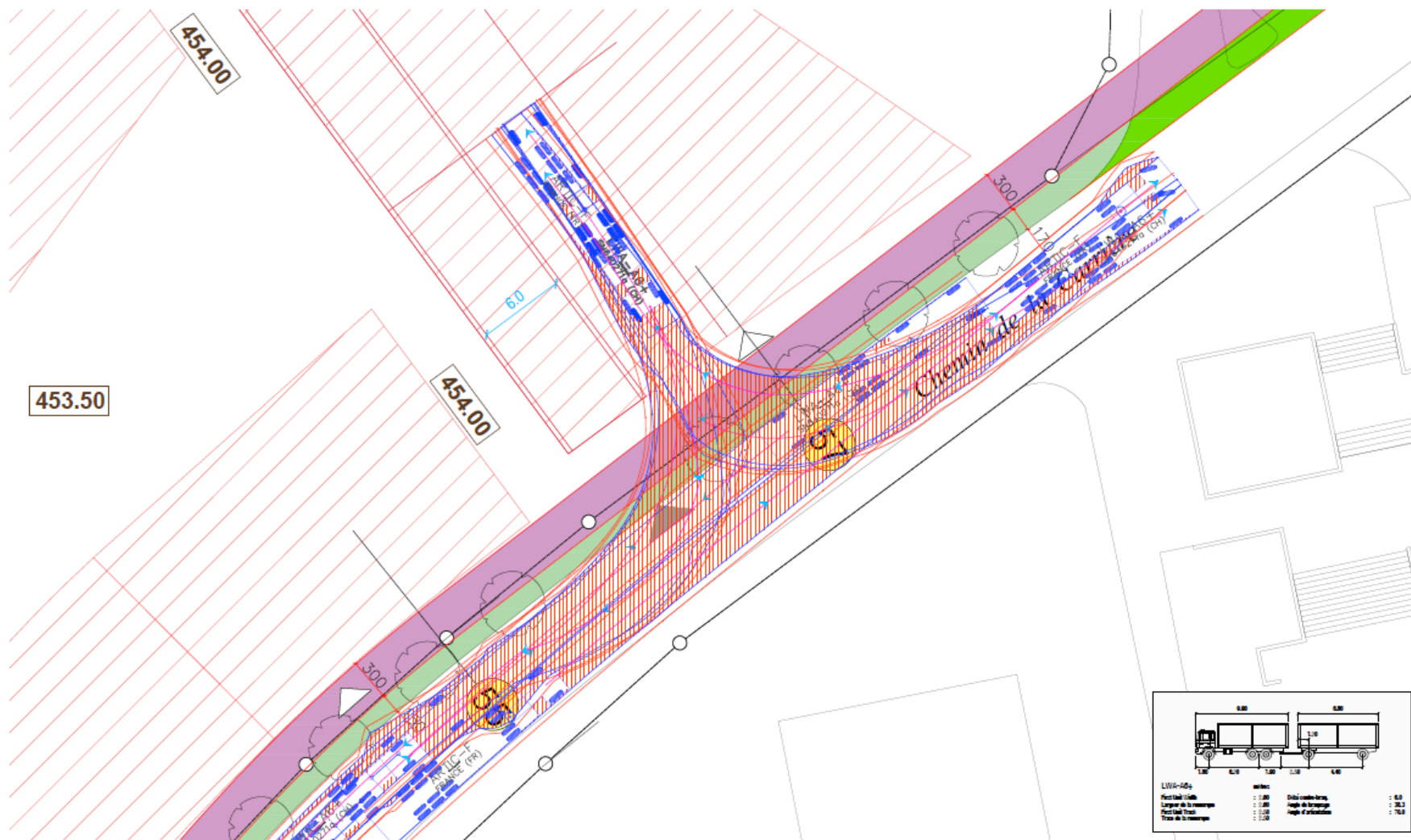
Lausanne, le 23 septembre 2020

6. Annexes

Annexe 1 – Projet du plan d'affectation "En Chise"



Annexe 2 – Test de giration en accès en marche arrière avec camion-remorque TYPE LWA-A6+ (SN 640 271a) de 18 m



**Direction générale de
la mobilité et des routes DGMR**
Coordination et administration - routes

Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

COMMUNE DE CRISSIER Urbanisme, développement et mobilité Police des constructions				
R 24 JAN. 2018				
Pilotage:				

40.31 RC 82

MUNICIPALITE DE CRISSIER				
Intérêt public prép. <i>Peni</i>				
R 24 JAN. 2018 <i>Original: Urbanisme</i>				
Syndic	2	3	4	5

Municipalité de la
Commune de Crissier
Chemin de Chisaz 1
Case postale 146
1023 Crissier

Courriel : isabelle.molina@vd.ch
Tél. : 021.316.70.46

N/Réf.: 031 /743/IMa - PR 174'098
V/Réf.: M. Jacques Liaudet

Lausanne, le 22 janvier 2018

PREAVIS POSITIF AVEC MODIFICATIONS

CRISSIER – RC 251 B-P en et hors traversée de la localité,
RC 82 B-P hors traversée de la localité et route communale – (N° 142)

**Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P),
la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière**

Projet routier lié au PQ "En Chise"

Monsieur le Syndic,
Mesdames les Conseillères municipales et Messieurs les Conseillers municipaux,

Votre demande qui nous a été transmise par l'intermédiaire de M. S. Domon, responsable de région-voyer de l'arrondissement du centre, nous est bien parvenue et a retenu notre meilleure attention.

Conformément aux dispositions des articles 3 et 10 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou ; RSV 725.01), les services intéressés ont examiné ce projet et se sont déterminés comme suit :

SERVICE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Aménagement cantonal et régional

Ce Service relève que l'accès optionnel au garage collectif enterré ou semi-enterré, situé au nord du DP 46 selon le Plan de quartier « En Chise », est inexistant sur les plans représentant les deux projets routiers.

Mise à part la remarque relevée ci-dessus, les projets routiers sont conformes au projet de plan de quartier « En Chise », actuellement à l'examen préalable.

***CRISSIER – Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P),
la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière
Projet routier lié au PQ "En Chise"***

La procédure relative aux deux projets routiers ainsi que celle qui est liée au plan de quartier doivent être coordonnées et les mises à l'enquête devront ainsi être effectuées de manière simultanée.

Ce Service souligne également que les plans représentant les emprises devront être joints au dossier soumis à l'enquête publique.

Ce Service rappelle que la réalisation des deux projets routiers assure la faisabilité du plan de quartier.

Ce Service n'a pas d'autre remarque à formuler et préavise favorablement ce projet routier.

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENVIRONNEMENT

Direction des ressources et du patrimoine naturels

Division Biodiversité et paysage

Situation

Le projet se situe dans l'inventaire cantonal des réserves de faune.

Analyse du projet

La réalisation du projet n'exercera pas d'effet négatif sur des espèces ou des milieux naturels.

Préavis

Considérant ce qui précède, cette Division préavise favorablement le projet aux conditions suivantes :

- Les arbres qui ne seront pas touchés par les travaux devront être préservés de toute atteinte. Pour ce faire, la norme VSS 640'577a concernant la protection des arbres lors des travaux de chantier sera appliquée.
- Les porteurs de projet sont invités à privilégier la plantation d'arbres et arbustes d'essences indigènes dans le cadre des aménagements extérieurs.
- Les chantiers sont aujourd'hui les sources de dispersion des plantes exotiques envahissantes les plus importantes (renouée asiatique, buddleja, solidages, etc.). A la suite des travaux et pendant trois ans, un contrôle doit être effectué par le maître d'ouvrage pour constater qu'aucune plante exotique ne s'est développée sur les surfaces réaménagées. En cas d'apparition de ces plantes, les travaux d'élimination seront entrepris à la charge du maître de l'ouvrage (prévention de la propagation des plantes exotiques envahissantes conformément aux articles 15, al. 2 et 52, al. 1 de l'ordonnance sur la dissémination dans l'environnement du 10 septembre 2008 (ODE ; RS 814.911).

CRISSIER – Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P), la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière
Projet routier lié au PQ "En Chise"

Division Ressources en eau et économie hydraulique

Economie hydraulique

Gestion des eaux claires

Les nouvelles surfaces imperméabilisées par les routes et chemins seront prises en compte dans le calcul de la rétention des eaux claires du quartier.

Base légale :

Articles 12 ss de la loi sur la police des eaux dépendant du domaine public du 3 décembre 1957 (LPDP ; RSV 721.01).

Eaux souterraines - Hydrogéologie

Cette Division n'a pas de remarque à formuler.

Division Géologie, sols et déchets

Bases légales, normes et directives applicables :

- Ordonnance du 1^{er} juillet 1998 sur les atteintes portées aux sols (OSol ; RS 814.12)
- Ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets du 4 décembre 2015 (ordonnance sur les déchets, OLED ; RS 814.600)
- Directive cantonale, Protection des sols sur les chantiers, Direction générale de l'environnement, division Géologie, Sols et Déchets, 2014 (DMP 863).

Cette Division préavise favorablement moyennant le respect scrupuleux des charges listées ci-après :

- Le maître d'ouvrage doit prendre les mesures nécessaires de manière à prévenir le tassement du sol naturel par les véhicules en cas de conditions humides (articles 6 et 7 de l'OSol). Les travaux seront menés conformément aux directives listées plus haut et notamment aux normes VSS Terrassements, sol 640'582, 583 et à la directive cantonale DMP 863.
- Les travaux en pleins champs seront effectués uniquement en conditions hydriques adaptées (sols secs et friables, a priori entre avril et septembre), et uniquement avec des engins à chenilles (dumper et pelles mécaniques, maximum 20 tonnes). En cas de travaux en période défavorable, les circulations et le poids des engins seront réduits au maximum (limites caractéristiques des engins de maximum 10cbar), et des arrêts des travaux sur les sols seront prononcés lorsque la protection de la fertilité des terres ne pourra pas être garantie.
- En raison des travaux d'ampleur prévus sur le périmètre du PQ, de l'absence dans le dossier d'emprises (notamment temporaires) clairement définies et des risques induits par ces travaux sur la surface du PQ, une personne spécialisée en protection des sols sur les chantiers, agréée par cette Division, est requise pour le suivi de tous les travaux sur les sols selon le cahier des charges disponible sous www.vd.ch/themes/environnement/sols/lois-et-directives/.

**CRISSIER – Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P),
la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière
Projet routier lié au PQ "En Chise"**

Direction de l'environnement industriel, urbain et rural

Division Assainissement urbain et rural

Bases légales :

*Loi fédérale sur la protection des eaux du 24 janvier 1991 (LEaux ; RS 814.20),
article 7 Evacuation des eaux*

1. *Les eaux polluées doivent être traitées. Leur déversement dans une eau ou leur infiltration sont soumis à une autorisation cantonale.*
2. *Les eaux non polluées doivent être évacuées par infiltration conformément aux règlements cantonaux. Si les conditions locales ne permettent pas l'infiltration, ces eaux peuvent être déversées dans des eaux superficielles; dans la mesure du possible, des mesures de rétention seront prises afin de régulariser les écoulements en cas de fort débit.*

Instructions – Aide à l'exécution

*« Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication »,
OFEFP 2002*

Préavis

Selon les rapports de Transitec, la charge de trafic des tronçons est supérieure à 14'000 véhicules/jour, atteignant la limite supérieure de la classe de pollution élevée des eaux de ruissellement (selon les instructions « Protection des eaux lors de l'évacuation des eaux des voies de communication » éditée par l'OFEV.

Ces eaux doivent donc être traitées avant leur déversement dans le milieu naturel (article 7 de la LEaux) avec comme ordre de priorité en fonction de la faisabilité :

- Infiltration des eaux
- Déversement dans les eaux superficielles
- Déversement dans les égouts publics (traitement à la STEP).

Le choix du système de traitement doit se faire conformément aux normes en vigueur. Pour juger de la proportionnalité de variantes de projets, une analyse coût/utilité doit être développée par l'auteur du projet afin de déterminer la possibilité de mettre en place les systèmes d'évacuation et de traitement des eaux de chaussées (SETEC) ayant le meilleur degré d'efficacité.

Lorsque le choix d'un système mécanique décentralisé s'impose, le degré d'efficacité du SETEC doit être égal ou supérieur à 70 %. A savoir que le constructeur du SETEC doit garantir de pouvoir retenir au moins 70% des matières en suspension (MES) présentes dans les eaux de ruissellement. Les systèmes décentralisés doivent être dimensionnés à l'aide de pluies types, selon la norme VSS 640'350. Au niveau hydraulique, le système doit être conçu pour filtrer au moins 90% des eaux de ruissellement récoltées.

**CRISSIER – Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P),
la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière
Projet routier lié au PQ "En Chise"**

Le dossier final devra contenir un concept d'évacuation des eaux de chaussée respectant les exigences ci-dessus.

Lors des contacts ultérieurs avec cette Division, il est prié de faire état de la référence suivante : PR 129.

Division Air, climat et risques technologiques

LUTTE CONTRE LE BRUIT

Les exigences en matière de lutte contre le bruit de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE ; RS 814.01) ainsi que celles décrites dans l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB ; RS 814.41) sont applicables.

Le projet de BHNS entraîne des modifications de la chaussée assimilables à une modification notable au sens de l'article 8 de l'OPB.

La suppression de la bretelle dans le cadre du PPA « En Chise » va entraîner un report de trafic sur la rue du Centre, ce qui constitue également une modification notable au sens de l'article 8 de l'OPB. Plusieurs bâtiments sont impactés et l'évaluation acoustique dans le cadre du dossier de PPA ne tient pas compte du projet précis de BHNS.

Ces modifications vont entraîner une augmentation du niveau sonore pour des bâtiments nécessitant un assainissement simultané au sens de l'article 18 de la LPE.

En conséquence, cette Division demande que le projet routier soit coordonné avec l'étude d'assainissement du bruit routier sur ce tronçon afin d'évaluer précisément les différents scénarios, et, que le dossier du projet routier soit complété afin de documenter les aspects de lutte contre le bruit.

Cette Division fait remarquer que malgré les mesures d'assainissement, les valeurs limites ne seront probablement pas respectées pour certains bâtiments, et nécessiteront des allègements qui devront également être mis à l'enquête.

Cette Division recommande par conséquent de profiter du projet pour mettre également les allègements définitifs à l'enquête.

En outre, un subventionnement est octroyé par la Confédération pour les aménagements prévus dans le cadre de cette procédure d'assainissement, pour autant qu'ils participent à la réduction des niveaux de bruit et qu'ils soient coordonnés au niveau cantonal par la Cellule bruit de la DGMR - Infrastructure routière.

**CRISSIER – Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P),
la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière
Projet routier lié au PQ "En Chise"**

PROTECTION DE L'AIR - Emissions

Les prescriptions fixées par l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair ; RS 814.318.142.1) sont à respecter.

Les points mentionnés ci-dessous sont les plus importants.

Protection de l'air durant le chantier

La directive concernant la protection de l'air sur les chantiers (Directive Air Chantiers) a pour but de faciliter l'application uniforme des prescriptions préventives réglant la lutte contre la pollution de l'air sur les chantiers, en application du chiffre 88, annexe 2 de l'OPair. A ce titre, elle devra être appliquée pour le chantier faisant l'objet de la présente autorisation.

Lors des phases de travail, de l'entreposage ou du transbordement en plein air de produits formant des poussières, il y a lieu de prendre des mesures (confinement) empêchant les fortes émissions de poussières. Lors du transport de produits formant des poussières, on utilisera des équipements empêchant de fortes émissions.

Si la circulation sur les chemins entraîne de fortes émissions de poussières, on prendra toutes les dispositions utiles pour éviter la formation de poussières.

Sur les chantiers, les machines et les appareils équipés de moteurs diesel doivent être dotés de systèmes de filtres à particules (SFP) en fonction de leur puissance, conformément aux recommandations de la liste des filtres (OFEV, Suva) ou de filtres de même efficacité.

La conformité avec l'OPair doit être prouvée pour toute machine de chantier équipée d'un système de filtre à particules.

Les machines doivent en outre être dotées des documents suivants : fiche d'entretien du système antipollution, vignette antipollution, déclaration de conformité et plaquette de la machine.

SERVICE IMMEUBLES, PATRIMOINE ET LOGISTIQUE

Section archéologie cantonale

Cette Section n'a pas de remarque à formuler.

CRISSIER – Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P), la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière
Projet routier lié au PQ "En Chise"

DIRECTION GENERALE DE LA MOBILITE ET DES ROUTES

PLANIFICATION et ADMINISTRATION - MOBILITÉ

Dans le cadre de la conception de l'aménagement des routes cantonales (RC 82 et 251) et communale (route de la Carrière) qui ceinturent le futur plan de quartier « En Chise », la DGMR – Planification et la commune de Crissier ont eu des séances de coordination. Le projet soumis répond donc globalement aux demandes du Canton.

La DGMR – Planification préavise donc favorablement le projet soumis, moyennant néanmoins la prise en compte des remarques suivantes, remarques pour la plupart déjà exprimées en séance et qui ne remettent pas en cause le projet :

- Selon la compréhension de la DGMR – Planification, dans la coordination entre la procédure d'affectation du PQ « En Chise » et la procédure routière qui est soumise, celle du PQ devrait être découpée en deux étapes distinctes : l'une sans le bâtiment 18 et l'autre avec le bâtiment 18, chacune de ces étapes étant à coordonner avec les objets routiers nécessaires à sa faisabilité (en termes d'espace et d'accessibilité multimodale).

La DGMR – Planification relève, à cet égard, que pour l'implantation du bâtiment 18, la suppression de la bretelle entre la RC 251 et le chemin de la Carrière est nécessaire. Cette suppression n'est cependant possible que si le giratoire entre la route de Crissier et la rue du Centre, plus au sud, se réalise avec le projet de la première étape du BHNS (projet PP5) qui vient de faire l'objet d'une enquête publique. La finalisation du PQ avec le bâtiment 18 est donc liée à la suppression de cette bretelle et à la réalisation du projet PP5 mais pas au projet de prolongement du BHNS sur la RC 251 (PP10) comme le laisse entendre le plan « avec BHNS » qui est soumis. Ce plan « avec BHNS » permet néanmoins de montrer la compatibilité des aménagements du PQ avec le projet de prolongement du BHNS (PP10).

Les deux plans routiers soumis correspondent aux deux étapes du plan de quartier évoquées ci-dessus et à deux étapes d'aménagement du réseau routier alentours « sans » et « avec le BHNS ». Ainsi :

- La DGMR – Planification relève au préalable que de nombreuses coupes ne semblent pas correspondre aux plans ou à certains horizons de planification des plans (coupes 4, 11, 32, 46, 52, 55).
- L'évolution du secteur entre la situation sans BHNS et celle avec BHNS n'est pas encore connue. Ainsi, si le prolongement du BHNS et le réaménagement de la RC 251 venaient à se réaliser avant le bâtiment 18, la DGMR – Planification demande que la bretelle soit fermée à la circulation, voire détruite, car incompatible avec le site propre du BHNS.
- La possibilité d'une traversée piétons-vélos de la RC 82 en surface sera examinée en lien avec les études du projet de prolongement du BHNS (PP10). La DGMR – Planification demande que cette traversée en surface soit retirée des plans tant que les études ne sont pas achevées. Si à l'issue des réflexions cette traversée s'avère possible, elle sera introduite dans l'enquête du projet de BHNS (PP10). Un îlot

CRISSIER – Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P), la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière
Projet routier lié au PQ "En Chise"

intermédiaire serait à ajouter entre les deux sens de circulation. La DGMR – Planification relève en outre que cette traversée en surface ne serait pas une variante de la traversée dénivelée mais un complément de cette dernière.

- La présence de la traversée dénivelée de la RC 82 sur les plans suppose que celle-ci fait partie du projet soumis et qui sera mis à l'enquête. Si tel est le cas, les caractéristiques techniques de cet ouvrage (coupes, profils, accès) démontrant sa conformité vis-à-vis des normes, doivent être fournies.
- Au sud du PQ, le long de la RC 82, une rampe de 6% de pente et de 3,00 m de largeur relie le trottoir et la route de la carrière : le traitement de l'extrémité supérieure de cette rampe doit être complété dans les plans. La DGMR – Planification rend attentif au fait que, selon sa longueur, des paliers intermédiaires sont éventuellement nécessaires, en application des normes.
- Sur le chemin de la Carrière :
 - La DGMR – Planification relève qu'un petit muret qui divise le trottoir en deux parties de niveaux différents, au droit des coupes 52 et 55, n'apparaît pas sur les plans. La faisabilité de l'abri bus prévu entre les deux coupes est donc à vérifier.
 - Concernant l'accessibilité aux TP pour les personnes handicapées, conformément aux dispositions fixées par l'article 5 de l'ordonnance fédérale sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics du 12 novembre 2003 (OTHand ; RS 151.34), la DGMR – Planification rappelle que l'accès aux équipements et aux véhicules des transports publics doit être garanti pour les chaises roulantes. La DGMR – Planification demande que les arrêts de bus répondent à ces exigences légales. Concernant les dimensions géométriques à respecter, la DGMR – Planification recommande au requérant de se référer à la norme VSS 640'075 « Espace de circulation sans obstacles ».
 - Les arrêts bus doivent être rectilignes et la vérification que les bus peuvent bien s'aligner le long des quais doit être faite.
 - Les travaux nécessaires à la réalisation du projet sur la route de la Carrière ne devront pas entraver l'exploitation des lignes de transports publics. La DGMR – Planification demande à la commune de prendre contact avec l'entreprise de transports publics TL, au moins un mois avant le démarrage des travaux.
- Pour ce qui concerne le plan d'aménagement sans BHNS (PP10) en particulier, la DGMR – Planification relève qu'en rive sud de la RC 251, il y aura deux cheminements modes doux en parallèle, l'existant et le nouveau. Ces deux cheminements devront être reliés entre eux au moins à leurs deux extrémités.
- Pour ce qui concerne le plan d'aménagement avec BHNS (PP10) en particulier, la DGMR – Planification relève que l'aménagement de la chaussée sur la RC 251, entre le passage dénivelé du chemin de la Carrière et le carrefour En Praz (inclus), est celui de l'étude préliminaire menée conjointement par la DGMR – Planification et la commune de Crissier en 2015.
 - Vu que l'avant-projet de ce tronçon est en cours d'étude, des adaptations sont possibles et les géométries sont encore à préciser. La vérification de la compatibilité du PQ avec le projet de BHNS est faite avec l'étude préliminaire,

CRISSIER – Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P), la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière
Projet routier lié au PQ "En Chise"

mais la DGMR – Planification demande qu'une marge d'adaptation du projet d'au moins 1,00 m soit réservée sur les limites de chaussée de part et d'autre de ce tronçon.

- Ce tronçon de la RC 251 fera l'objet d'une enquête publique spécifique ultérieure qui portera sur les aménagements liés au prolongement du BHNS (PP10). La DGMR – Planification demande que le plan intitulé « avec BHNS » soit adapté avec une couleur/trame spécifique sur la RC 251 (y compris le carrefour En Praz) accompagnée d'une légende précisant que l'enquête ne porte pas sur cette partie du plan.
- Néanmoins, dans la perspective de l'implantation du futur prolongement du BHNS sur la RC251, la DGMR – Administration demande que le projet soumis en tienne compte dès à présent. Etant situé sur une parcelle contiguë au domaine d'exploitation de cette future ligne de trolleybus est par conséquent soumis aux dispositions de l'article 18m de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF ; RS 742.101) – renvoi de la loi fédérale sur les entreprises de trolleybus; RS 744.21). Conformément à ces dispositions légales, le requérant doit solliciter le préavis de l'entreprise concernée et en tenir compte dans son projet. Aucun document attestant de la démarche requise n'est joint au dossier mis en consultation. Le requérant, ou son mandataire, est prié de prendre contact avec l'entreprise de transport TL afin d'obtenir le préavis ou de fournir à la DGMR – Administration tout document attestant de la prise en compte des dispositions légales précitées.
- La DGMR – Administration attire en outre l'attention sur les dispositions de l'article 18m, al. 3 de la LCdF (droit de recours de l'OFT en cas de décision contraire aux intérêts du chemin de fer).
- Deux cheminements piétons relient la RC 251 et le chemin de la Carrière par la future place de la Chisaz. Les caractéristiques de ces cheminements doivent être conformes aux normes, notamment concernant les personnes à mobilité réduite sur le cheminement qui passe entre les bâtiments 9 et 18.

La DGMR – Planification se tient à disposition de la commune pour préciser ce qui précède, en vue de l'établissement du dossier d'enquête.

COORDINATION ET ADMINISTRATION - ROUTES

Dossier de plans

Les pièces 1 et 2 du dossier ont le même titre, la même page de garde et les mêmes numéros de plans et de dossier. Cependant les plans ont des contenus différents, notamment au niveau du carrefour RC 251 / RC 82 et du pont de la route de la Carrière sur la RC 251. Le dossier devra être corrigé.

Arrêt de bus

Sur la route de la Carrière, au niveau de la parcelle 14, la courbe de la route ne permettra pas un bon alignement du bus le long de son quai. La DGMR – Routes vous rend attentifs à cette géométrie défavorable qui ne permettra pas d'être conforme aux

CRISSIER – Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P), la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière
Projet routier lié au PQ "En Chise"

exigences de la LHAND à l'échéance, en terme d'alignement, et ne permettra pas la mise en place de bordures suffisamment hautes, à cause des problèmes de balayage du porte-à-faux avant des bus.

Largeur de voies

Sur la pièce n° 2 (plan de situation), au niveau de la parcelle 455, la voie de droite de la RC 251 est dessinée avec une largeur de 2,55 m. Cette largeur n'est pas admissible et doit être portée à 3,00, comme c'est le cas quelques mètres plus loin. Si cette largeur insuffisante n'est que le fait de la position de la cote dans la zone d'élargissement, il faut déplacer la cote. De plus, cette voie, marquée 2,55 m, débute par un sifflet beaucoup trop long, qui n'a pas de raison d'être. La géométrie de cette zone de déboîtement doit être conforme à la norme VSS 640'262.

Remarques générales

Les futures limites du domaine public (DP) aux abords de la route cantonale (RC 251 B-P) ne sont pas admissibles par la DGMR – Routes. Conformément à l'article 2 de la LRou, la DGMR – Routes demande qu'un seul domaine public soit créé aux abords de la route cantonale, incluant les trottoirs, les accotements, les pistes cyclables, etc.

Conformément à l'article 39 de la LRou « les ouvrages, plantations, cultures ou aménagements extérieurs importants ne doivent pas diminuer la visibilité ni gêner la circulation et l'entretien ni compromettre la réalisation des corrections prévues de la route » et à l'article 10 du règlement d'application du 19 janvier 1994 de la LRou (RLRou ; RSV 725.01.1), « aucun arbre ne peut être planté sur les fonds riverains de toutes les routes cantonales et des routes communales de première classe à moins de 6 mètres de la limite du domaine public ».

Compte tenu de cette base légale, de la présence de la future ligne de bus sur la voie contiguë et des risques inhérents aux plantations en bord de chaussée, le concept d'arborisation doit être entièrement revu en termes de nombre et de position des plantations notamment.

Une convention relative à l'entretien des différentes installations et aménagement bordant la route cantonale hors traversée de localité sera établie entre la DGMR – Routes et la commune de Crissier avant la mise à l'enquête.

Eclairage

En cas de réalisation des passages pour piétons, la DGMR – Routes vous rappelle qu'il est nécessaire d'équiper ceux-ci d'un éclairage public. Selon la directive SLG 202, il est conseillé de placer les éclairages en contraste positif de part et d'autre de la route au droit des passages pour piétons afin de garantir une bonne visibilité des usagers.

En application des articles 3 al. 3 et 21 al. 3 de la LRou, les projets d'éclairage public sur les routes cantonales doivent être approuvés par le canton. A cet effet un dossier d'étude luminotechnique doit être soumis au Département, accompagné du formulaire type de demande d'approbation à télécharger sur le site Internet du Canton. Ce lien se

**CRISSIER – Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P),
la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière
Projet routier lié au PQ "En Chise"**

trouve à l'adresse www.vd.ch/dgmr à la rubrique "Documentation", sous-rubrique "Documents techniques et normes", puis "Eclairage public".

Outre le formulaire de demande, le dossier comprendra au minimum les courbes d'éclairement reportées sur un plan de situation, à une échelle utilisable (par exemple 1/500 ou 1/200).

INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE**LUTTE CONTRE LE BRUIT**

La Cellule bruit de la DGMR - Infrastructure routière constate que le projet de réaménagement routier « En Chise » ne traite pas du bruit routier.

Pourtant, la pièce 2 montre une transformation des chaussées et la suppression de la bretelle entre le chemin de la Carrière et la RC 251, suite à la construction du bâtiment 18.

Ces modifications sont assimilables à une modification notable au sens de l'OPB.

Au vu de ce qui précède, la Cellule bruit de la DGMR - Infrastructure routière émet un préavis négatif et demande :

- une étude du bruit routier sur ce secteur lié au PPA « En Chise » ;
- une coordination de cette étude avec celles du BHNS (PP5 et PP10) en tenant compte des résultats de l'assainissement du bruit de Crissier (2012) ;
- l'adjonction au dossier d'enquête d'un chapitre concernant la protection contre le bruit routier.

La Cellule bruit de la DGMR - Infrastructure routière rappelle que le délai pour l'assainissement des nuisances sonores est fixé au 31 mars 2018, et que la Confédération accorde des subventions pour l'étude et les mesures de protection contre le bruit réalisées avant cette date.

CRISSIER – Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P), la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière
Projet routier lié au PQ "En Chise"

Conclusion et suite de la procédure :

En synthèse de l'examen préalable susmentionné, la Direction générale de la mobilité et des routes préavise favorablement ce projet sous réserve des réponses et modifications qui y seront apportées.

En premier lieu, votre Autorité est priée de se déterminer, par écrit auprès de notre DGMR, sur les remarques émises ou de présenter directement un nouveau projet modifié et complété, en particulier avec les demandes émises par notre DGMR.

Nous rendons d'ores et déjà attentifs au fait qu'une coordination entre les procédures est nécessaire vu que ce projet routier est directement en relation avec le plan de quartier « En Chise » actuellement à l'examen préalable.

Ainsi que le demande la Division Air, climat et risques technologiques de la Direction générale de l'environnement, corroboré par la Cellule bruit de la DGMR - Infrastructure routière, le projet routier doit être coordonné avec l'étude d'assainissement du bruit routier

En restant à votre disposition pour tout complément d'information, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Syndic, Mesdames les Conseillères municipales et Messieurs les Conseillers municipaux, nos salutations distinguées.

Le directeur général

Pierre-Yves Gruaz

CRISSIER – Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P), la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière
Projet routier lié au PQ "En Chise"

Annexes :

- dossiers en retour

Copies :

- Service du développement territorial, Mme P. Yoakim
- Services consultés (*copie informatique*)
- DGMR – planification (*copie informatique*)
- DGMR – routes, MM. H. Tanoh, Y. Christinet et D. Brun *avec un dossier*
- M. C. Fonjallaz, Chef du Centre d'entretien et d'exploitation de la signalisation routière (*copie informatique*)
- M. S. Domon, responsable de région-voyer de l'arrondissement du centre, Centre de la Blécherette, 1014 Lausanne

Note : Nous vous rendons attentifs au fait que nous nous réservons le droit de refacturer nos prestations si nous estimons que ce projet a été établi pour un privé.



**Direction générale de
la mobilité et des routes DGMR**
Division finances et support

Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

COMMUNE DE CRISSIER				
Urbanisme, développement et mobilité				
Police des constructions				
R		08 JUN 2020		
Pilotage:				

Municipalité de la
Commune de Crissier
Chemin de Chisaz 1
Case postale 146
1023 Crissier

Courriel : isabelle.molina@vd.ch

Tél. : 021.316.70.46

N/Réf.: /762/IMa – PR 191'982

Lausanne, le 5 juin 2020

V/Réf.: Urbanisme
M. Jacques Liaudet

PREAVIS POSITIF

CRISSIER – RC 251 B-P en et hors traversée de la localité,
RC 82 B-P hors traversée de la localité et route communale – (N° 142)

**Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P),
la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière**

Projet routier lié au PQ "En Chise"

Examen préalable complémentaire - Réponse à la détermination de la commune

Monsieur le Syndic,
Mesdames les Conseillères municipales et Messieurs les Conseillers municipaux,

Nous accusons réception de votre envoi du 13 décembre 2019, faisant suite à l'examen préalable du 22 janvier 2018, qui a retenu toute notre attention.

Suite à une nouvelle consultation auprès des services concernés, nous vous informons de ce qui suit :

DIRECTION GENERALE DU TERRITOIRE ET DU LOGEMENT

Service du développement territorial

Division Aménagement communal

Le projet de réaménagement routier sur les routes de Prilly, de Marcolet et de la Carrière assure la faisabilité de l'accessibilité au plan d'affectation En Chise.



Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH)

www.vd.ch – T 41 21 316 71 10

www.vd.ch/dgmr - www.vd.ch/routes - info.dgmr@vd.ch

F12-20/04.18/En Chise Exa. complémentaire.docx

***CRISSIER - Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P),
la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière - Projet routier lié au PQ "En Chise"
Examen préalable complémentaire - Réponse à la détermination de la commune***

Les deux procédures sont coordonnées et les deux projets seront approuvés simultanément par les Départements concernés.

En l'état, le projet routier soumis à l'examen préalable complémentaire est conforme au projet du plan d'affectation En Chise également en procédure d'examen complémentaire.

Cette Direction n'a pas d'autre remarque.

DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENVIRONNEMENT

Direction de l'environnement industriel, urbain et rural

Division Protection des eaux - Section Assainissement urbain et rural

Le dossier ne traite que des concepts routiers et ne renseigne pas sur l'évacuation des eaux générées par le projet routier, en particulier l'impact quantitatif et qualitatif des eaux sur les réseaux existants et le milieu naturel n'est pas renseigné.

Cette Division part du principe que ces aspects ont été traités par votre Autorité.

Pour rappel, les eaux de ruissellement des routes et chemins doivent être évacuées conformément à la directive VSA « Gestion des eaux urbaines par temps de pluie » (2019).

Conformément à l'article 20 de la loi sur la protection des eaux contre la pollution du 17 septembre 1974 (LPEP ; RSV 814.31), les communes organisent l'évacuation des eaux sur leur territoire.

Le plan général d'évacuation des eaux (PGEE) de la Commune de Crissier sera mis à jour en tenant compte des données induites par ce projet.

Division Air, climat et risques technologiques

LUTTE CONTRE LE BRUIT

Préavis conjoint Cellule bruit de la DGMR Infrastructures et DGE Division Air, climat et risques technologiques

Les exigences en matière de lutte contre le bruit de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE ; RS 814.01) ainsi que celles décrites dans l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB ; RS 814.41) sont applicables.

Différence Jour - Nuit :

L'analyse acoustique de la notice technique relève qu'une différence de niveaux sonores de 10 dB(A) a été retenue pour le bâtiment ECA 230a. Toutefois, ce bâtiment étant

CRISSIER - Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P), la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière - Projet routier lié au PQ "En Chise"
Examen préalable complémentaire - Réponse à la détermination de la commune

doublement exposé à la rue du Centre et la route de Crissier (RC 251), et compte tenu de la situation du futur giratoire, il est demandé qu'une différence Jour-Nuit de 7 dB(A) soit prise en compte dans l'évaluation. Cette différence Jour-Nuit est déjà retenue dans le cadre du dossier BHNS PP5.

Article 8 de l'OPB

La suppression de la bretelle de raccordement à la RC 251 / route de la carrière, dans le périmètre du PQ, va entraîner un report de trafic sur la rue du Centre, ce qui constitue une modification notable au sens de l'article 8 de l'OPB. Plusieurs bâtiments sont impactés. Tenant compte de la réalisation du giratoire (prolongation Bus à haut niveau de service (BHNS)), cette modification va entraîner une augmentation du niveau sonore pour un bâtiment nécessitant un assainissement simultané au sens de l'article 18 de la LPE. Ce bâtiment est également concerné par un assainissement dans le cadre du projet de BHNS PP5 en cours jusqu'à la rue du Centre. Une analyse plus fine de la situation acoustique devra être menée dans le cadre des projets routiers du BHNS pour les deux variantes avec et sans suppression de la bretelle du PQ En Chise.

Enfin, les allègements à octroyer devront être mis à l'enquête avec le projet routier.

PROTECTION DE L'AIR - Emissions

Les prescriptions fixées par l'ordonnance fédérale sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair ; RS 814.318.142.1) sont à respecter. Les points mentionnés ci-dessous sont les plus importants.

Protection de l'air durant le chantier

La directive concernant la protection de l'air sur les chantiers (Directive Air Chantiers) a pour but de faciliter l'application uniforme des prescriptions préventives réglant la lutte contre la pollution de l'air sur les chantiers, en application du chiffre 88, annexe 2 de l'OPair. A ce titre, elle devra être appliquée pour le chantier faisant l'objet de la présente autorisation.

Lors des phases de travail, de l'entreposage ou du transbordement en plein air de produits formant des poussières, il y a lieu de prendre des mesures (confinement) empêchant les fortes émissions de poussières. Lors du transport de produits formant des poussières, on utilisera des équipements empêchant de fortes émissions. Si la circulation sur les chemins entraîne de fortes émissions de poussières, on prendra toutes les dispositions utiles pour éviter la formation de poussières.

Sur les chantiers, les machines et les appareils équipés de moteurs diesel doivent être dotés de systèmes de filtres à particules (SFP) en fonction de leur puissance, conformément aux recommandations de la liste des filtres (OFEV, Suva) ou de filtres de même efficacité. La conformité avec l'OPair doit être prouvée pour toute machine de chantier équipée d'un système de filtre à particules. Les machines doivent en outre être dotées des documents suivants : fiche d'entretien du système antipollution, vignette antipollution, déclaration de conformité et plaquette de la machine.

***CRISSIER - Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P),
la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière - Projet routier lié au PQ "En Chise"
Examen préalable complémentaire - Réponse à la détermination de la commune***

DIRECTION GENERALE DE LA MOBILITE ET DES ROUTES

Procédure

Ce préavis est réalisé sur le projet soumis pour examen complémentaire. Au vu de l'évolution des projets connexes, en particulier le bus à haut niveau de service (BHNS), il peut être complété de précisions par rapport au projet préalablement soumis.

Le découpage temporel du projet soumis présente deux horizons : sans et avec BHNS. Il est important de noter que le projet de BHNS se réalisera en deux étapes. La première étape (PP5) doit être réalisée pour permettre la suppression des bretelles d'accès situées à l'ouest du Pont de la Carrière (par la création d'un giratoire sur la RC 251 à l'est du pont de la carrière). La réalisation du bâtiment 18, qui nécessite la suppression de la bretelle d'accès, ne pourra donc pas être réalisée avant la mise en service de la première étape du BHNS (PP5). La réalisation de la deuxième étape du BHNS (PP10) implique la suppression de la bretelle d'accès qui est incompatible avec la réalisation de celui-ci. Il sera donc nécessaire de les interdire à la circulation au plus tard à la mise en service de la deuxième étape du BHNS (PP10).

Les plans intitulés « sans BHNS » sont compris dans ce sens comme ceux avant la mise en service du PP5 et ceux intitulés « avec BHNS » comme ceux après la mise en service du PP5. Ils comprennent également les vérifications pour le projet de PP10, mais peuvent être réalisés avant la mise en service de celui-ci.

La terminologie « Mobilité douce » est utilisée à de nombreuses reprises. Ce terme désigne tant les usagers cyclistes que piétons. Il convient sur les plans de bien préciser ce qui est en usage mixte, séparé ou réservé à un mode pour une meilleure compréhension des aménagements qui seront mis en place. Le cheminement « mobilité douce » situé le long de la RC 82 est indiqué sur les plans de situation comme cheminement piétons (code couleur). Il y a donc un problème d'accessibilité au stationnement vélos ou sur la traversée du nouvel accès privé au quartier.

Les coupes n° 8, 11 et 18 montrent le projet avec l'emprise prévue pour le prolongement du BHNS. A la lecture des coupes 8 et 11, il est possible de remarquer qu'en cas d'activation de la « marge d'adaptation pour le BHNS », le « gabarit élagage RLrou » entre en conflit avec l'arborisation. De plus, la DGMR souligne que le prolongement du BHNS intervenant après la réalisation de l'arborisation, il sera nécessaire de prévoir les éléments constructifs permettant l'élargissement de la chaussée (notamment le coffre) sans impacter le système racinaire des arbres le moment venu.

Les coupes 32, 37 sont intitulées « avec BHNS ». Or, ce secteur doit être réalisé indépendamment du BHNS afin de permettre l'accès au quartier. Le périmètre d'influence du BHNS deuxième étape s'arrête à proximité du passage inférieur projeté sur la RC 82. Les modifications sur le secteur plus au sud sont dictées par l'accès au projet OASSIS et l'accès principal au plan de quartier « En Chise ». Les coupes doivent donc être définies comme définitives et liées à l'accès au quartier. Les coupes 46 à 57 sont également indépendantes du BHNS et présentent donc la situation définitive.

***CRISSIER - Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P),
la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière - Projet routier lié au PQ "En Chise"***
Examen préalable complémentaire - Réponse à la détermination de la commune

Géométrie

La géométrie de la rampe reliant la RC 251 et le chemin de la carrière, est revue. La traversée piétonne est déplacée à proximité du sommet de la rampe et équipée d'un îlot. La DGMR recommande de vérifier que la giration des véhicules soit possible en tourner à droite au sommet de la rampe.

La DGMR attire l'attention du requérant sur les dispositions de la norme VSS 40'241, qui recommande une largeur d'îlot de 2,00 m. Une largeur de 1,50 m représente un minimum. La DGMR recommande d'élargir la taille de l'îlot dans la mesure du possible.

L'accès des camions projeté depuis la route de la Carrière au quai de livraison en marche arrière n'est pas idéal à proximité des arrêts de bus et d'un collège. La DGMR vous recommande de s'assurer de la présence d'une aide externe lors des manœuvres.

La sortie du parking souterrain de l'immeuble devra permettre à l'automobiliste d'avoir une distance de visibilité suffisante sur les usagers du trottoir et ceux circulant sur la chaussée. La norme VSS 40 273a donne les distances de visibilité nécessaires avant de pouvoir s'engager dans un premier temps sur le trottoir (point 12.2 de la norme) et, dans un second temps, sur la chaussée (point 12.1 de la norme). De plus, la largeur du trottoir traversant ne doit pas excéder 3,50 m selon la norme VSS 40'242. Cette modification permettra d'améliorer notamment la visibilité en sortie de la rampe.

Au droit des accès sur la route de la Carrière, les bordures en arc de cercle délimitant le franchissement du trottoir par les véhicules ne doivent pas être matérialisées.

Ingénierie routière.

Les profils en travers de la piste mixte le long de la route de Prilly montrent une contre-pente entre les talus et le dévers de la piste. Si aucun système de récolte ou de drainage des eaux n'est prévu à cet endroit, une accumulation risque de se produire sur la piste.

Mobilité douce

Le long de la RC 251, l'aménagement cyclable fait partie du réseau structurant du PALM. Le projet prévoit une circulation bidirectionnelle des cycles au sud de la RC 251. Dès lors, le gabarit pour l'aménagement de la piste cyclable bidirectionnelle est de 3,00 m et de 2,00 m pour le trottoir. Le plan présente une largeur de 4,00 m augmentée d'un espace de 2,00 m sous le surplomb du bâtiment. Cet espace sous les bâtiments doit donc rester libre d'obstacle car il fait partie de l'espace de circulation des piétons. De plus, il est nécessaire de représenter la manière dont l'aménagement est connecté à son extrémité est, en particulier pour les cycles.

Au sud du PQ, le long de la RC 82, une rampe de 6 % de pente et de 3,00 m de largeur relie le trottoir et la route de la carrière : le traitement de la liaison entre cette rampe et la route de la Carrière doit être complété dans les plans. La DGMR rend attentif au fait que, selon sa longueur, des paliers intermédiaires sont éventuellement nécessaires, en application des normes.

**CRISSIER - Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P),
la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière - Projet routier lié au PQ "En Chise"**
Examen préalable complémentaire - Réponse à la détermination de la commune*Transport public*

Concernant l'accessibilité aux transports publics pour les personnes handicapées, conformément aux dispositions fixées par l'article 5 de l'ordonnance fédérale sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand ; RS 151.34), la DGMR rappelle que l'accès aux équipements et aux véhicules des transports publics doit être garanti pour les chaises roulantes.

La DGMR demande que les arrêts de bus répondent à ces exigences légales. Concernant les dimensions géométriques à respecter, la DGMR recommande au requérant de se référer à la norme VSS SN 640'075 « Espace de circulation sans obstacles ». Les arrêts bus doivent être rectilignes et la vérification que les bus peuvent bien s'aligner le long des quais doit être faite.

Eclairage

En cas de réalisation des passages pour piétons, la DGMR rappelle qu'il est nécessaire d'équiper ceux-ci d'un éclairage public. Selon la directive SLG 202, il est conseillé de placer les éclairages en contraste positif de part et d'autre de la route au droit des passages pour piétons afin de garantir une bonne visibilité des usagers.

En application des articles 3, al. 3 et 21, al. 3 de la LRou, les projets d'éclairage public sur les routes cantonales doivent être approuvés par le Canton. A cet effet, un dossier d'étude luminotechnique doit être soumis au Département, accompagné du formulaire type de demande d'approbation à télécharger sur le site Internet du Canton. Ce lien se trouve à l'adresse www.vd.ch/dgmr à la rubrique Documentation, sous rubrique Documents techniques et normes, puis Eclairage public.

Outre le formulaire de demande, le dossier comprendra au minimum les courbes d'éclairement reportées sur un plan de situation, à une échelle utilisable (par exemple 1/500 ou 1/200).

*Travaux**Itinéraire vélo PALM :*

Le projet est en partie situé sur ou à proximité d'un itinéraire cyclable jalonné de l'agglomération. Sur la base de l'article 3, ali. 3c de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT ; RS 700), la DGMR demande que la continuité de l'itinéraire jalonné soit maintenue pendant la phase des travaux. Au besoin, le requérant mettra en place un itinéraire de déviation pendant la phase de chantier et en informera le Chef du centre d'entretien et d'exploitation de la signalisation routière (CeES), de la DGMR (Centre Blécherette, 1014 Lausanne, Email : info.dgmr-cees@vd.ch).

Transport public :

Les travaux nécessaires à la réalisation du projet ne devront pas entraver l'exploitation des lignes de transports publics. La DGMR demande au requérant de prendre contact avec l'entreprise de transports publics exploitante au moins un mois avant le démarrage des travaux.

CRISSIER - Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P), la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière - Projet routier lié au PQ "En Chise"
Examen préalable complémentaire - Réponse à la détermination de la commune

Conclusion et suite de la procédure :

En synthèse de l'examen préalable susmentionné, la Direction générale de la mobilité et des routes préavise favorablement ce projet.

Celui-ci devra être **adapté selon les remarques émises ci-dessus** et complété par les pièces énumérées à l'article 3, al. 1^{er} du règlement d'application du 19 janvier 1994 de la LRou (RLRou ; RSV 725.01.1). Il devra ensuite faire l'objet d'une enquête publique et être soumis à l'adoption du Conseil Communal, conformément aux articles 13, al. 3 de la LRou et 38 ss de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (LATC ; RSV 700.11).

Les procédures du PQ « En Chise » et ce projet routier devront être coordonnées.

Tout droit du Département des infrastructures et des ressources humaines pour l'approbation définitive demeure expressément réservé.

Votre Autorité est priée de prendre contact avec M. D. Brun (tél.: 021.316.72.50), inspecteur de la signalisation auprès de notre Division entretien, afin d'examiner les questions liées à la mise en place de la signalisation verticale et horizontale. Nous vous rappelons que la signalisation verticale fait l'objet d'une publication séparée (selon l'article 107 de l'ordonnance fédérale sur la signalisation routière, OSR). Le présent préavis n'a donc pas pour effet de légaliser cette signalisation.

Pour une bonne compréhension du projet et en vertu du principe de coordination, il serait souhaitable que la publication de la signalisation et la mise à l'enquête publique du projet se fassent simultanément.

En restant à votre disposition pour tout complément d'information, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Syndic, Mesdames les Conseillères municipales et Messieurs les Conseillers municipaux, nos salutations distinguées.



Chef de la division

Jean-Claude Brentini

***CRISSIER - Projet de réaménagement routier "En Chise" sur la route de Prilly (RC 251 B-P),
la route de Marcolet (RC 82 B-P) et la route de la Carrière - Projet routier lié au PQ "En Chise"***
Examen préalable complémentaire - Réponse à la détermination de la commune

Copies informatiques :

- Services consultés
- DGMR – Planification
- DGMR – Routes, MM. H. Tanoh, Y. Christinet et D. Brun
- M. C. Fonjallaz, Chef du Centre d'entretien et d'exploitation de la signalisation routière
- M. S. Domon, responsable de région-voyer de l'arrondissement du centre, Centre de la Blécherette, 1014 Lausanne



RAPPORT A LA MUNICIPALITE

Présentation du projet lauréat du mandat d'études parallèles (MEP) « En Chise »

Monsieur le Syndic,
Mesdames, Messieurs les Municipaux,

Donnant suite à votre convocation, la Commission permanente d'urbanisme et d'environnement s'est réunie le **10 mars 2016** au bâtiment administratif, pour traiter du sujet cité en titre.

Elle était composée des membres suivants :

M.	BLONDEL Bernard	CDC
M.	DEMAUREX Aurélien	CDC, président
M.	KNÖPFEL Peter	PS
Mme	OSWALD Joan	CDC
M.	VEILLARD Serge	CDC
M.	ZYSSET Anton	CDC

La délégation de la Municipalité et du service de l'urbanisme était composée de :

M.	TENDON Michel	Syndic
Mme	JATON Nathalie	Municipale
M.	MUEHLETHALER Pierre	Municipal
M.	REZSO Stéphane	Municipal
M.	LIAUDET Jacques	Chef service
Mme	GROSSENBACHER Nathalie	Adjointe du Chef de service

Les concepteurs du projet lauréat étaient représentés par :

M.	CABANE Philippe	CABANE
M.	SCHIHIN Yves	BURKHALTER SUMI

Les personnes suivantes étaient excusées :

Mme	BEAUD Michelle	Municipale
Mme	GAY Bernadette	PS
M.	GERMOND Jacques-Edouard	ROLC
M.	OLELA Wembo	PS
M.	PENSEYRES Claude	ROLC
M.	POLETTI Jean-Philippe	ROLC
M.	RUEGGER Ernest	ROLC

Cette séance, proposée par la Municipalité, avait pour but de présenter à la Commission le projet lauréat du mandat d'études parallèles (MEP) « En Chise » par ses concepteurs.

La Municipalité, le service d'urbanisme et les concepteurs du projet lauréat sont remerciés pour leurs présentations et pour les réponses aux questions de la commission.

1. APPROBATION DU PROCES-VERBAL DE LA DERNIERE SEANCE

Le PV de la dernière séance n'a pas fait l'objet de remarques de la part de la Commission, il est donc approuvé.

2. INTRODUCTION

En l'absence du président de la Commission, Aurélien DEMAUREX le remplace pour cette séance. En introduction, celui-ci déplore le nombre élevé de commissaires absents pour cette présentation d'un quartier stratégique et central pour Crissier. Il informe également qu'il avait été lui-même membre du collège d'experts qui avait choisi à l'unanimité le projet de Burkhalter Sumi lors du MEP. Ce projet l'avait beaucoup enthousiasmé.

M. Michel TENDON, Syndic, informe du planning du présent projet :

- Le MEP a eu lieu en 2015 et constitue l'avant-projet
- La demande de crédit d'étude du plan de quartier sera votée au Conseil Communal le 21 mars 2016
- Comme pour les autres quartiers d'importance, la Commission d'urbanisme sera consultée durant la réalisation du plan de quartier
- Une fois réalisé, le plan de quartier sera soumis au Conseil Communal en 2018.

Il rappelle également la centralité de ce futur quartier et sa complémentarité par rapport à celui des Lentillères en construction. Ces 2 quartiers participeront à la liaison entre le nord et le sud de Crissier. Plus globalement, tous les nouveaux quartiers prévus à Crissier s'inscrivent dans une vision d'ensemble de développement de Crissier sur plusieurs années.

Il insiste également sur l'impact financier des nouveaux quartiers qui permettront d'améliorer la marge d'autofinancement de la commune à moyen terme (à partir de 4 à 6 ans après leur construction). Sans ces nouveaux projets, la dette communale atteindrait 65 millions à terme. Il ne s'agit donc pas seulement d'une question d'aménagement du territoire, mais également d'équilibre financier à long terme de la commune. Un rapport détaillé sur l'impact financier des nouveaux quartiers sera distribué aux membres du Conseil Communal en mai 2016.

M. Jacques LIAUDET, chef du Service de l'urbanisme, rappelle que le but de la séance est la présentation du projet lauréat du MEP « En Chise » et d'un premier échange avec leurs concepteurs. Il informe également la Commission de l'état d'avancement des grands projets urbanistiques en cours à Crissier :

- Lentillères-Nord : le désamiantage est en cours, la destruction des halles suivra prochainement. Cette étape sera suivie de la construction de l'îlot sud (futur siège de l'entreprise propriétaire de la parcelle, entre autres), les autres îlots suivront rapidement après.
- Ley Outre ouest (L'Orée) : Le plan de quartier a été approuvé par la Canton en février 2016.
- Les Uttins : La présentation officielle du projet a eu lieu le lundi 29 février 2016

Au niveau infrastructures de transport, de grands projets sont en cours et auront un impact direct sur la mobilité à Crissier :

- La Confédération a donné son feu-vert aux « axes forts » (tram + BHNS). Les crédits d'ouvrage vont être demandés au Grand Conseil vaudois
- La Confédération a également validé l'investissement de plus de 500 millions pour la suppression du goulet d'étranglement de Crissier ainsi que de nouvelles sorties d'autoroutes à Ecublens et Chavannes
- La RC 177 est en cours de construction et soulagera l'accès aux entrées/sorties d'autoroutes de Crissier en déviant une partie du trafic sur Cossonay.

3. PRESENTATION

MM. SCHIHIN et CABANE présentent le projet lauréat. Leur présentation Power Point est jointe en annexe. Seuls les points principaux et discutés en séance sont repris ci-dessous.

L'extérieur du quartier agit comme une barrière anti-bruit pour l'intérieur dont le centre est un grand parc public (« square »). Les axes de mobilité douce passent à travers le quartier, liant les Lentillères, au futur

hub de transports publics de Chisaz et le bourg ou le sud de la Commune. Un système de double épaisseur permet des ouvertures sur le centre tout en étant protégé des nuisances des 2 routes cantonales qui bordent le futur quartier. Les parkings sont situés sous le quartier avec des accès à l'ouest et au nord-est. La centralité de ce nouveau quartier se situe au coin nord-est avec l'arrivée d'un bâtiment emblématique comportant notamment un centre commercial et un hôtel. Ce bâtiment sera construit sur l'actuelle bretelle routière et permettra tant son maintien que sa suppression (et sa transformation en axe de mobilité douce le cas échéant) en fonction du développement du futur hub de transports publics de Chisaz.

Le projet permet une grande flexibilité en termes de phasage.

Une très grande variété d'offre est prévue dans les rez-de-chaussée. Par exemple, des ateliers d'artisans sur le long de la route de Marcolet, les show rooms le long de la route de Prilly (les futures « vitrines de Crissier »), des logements collectifs, des maisons mitoyennes et des villas urbaines au centre et le long de la route de la Carrière, des petits commerces/ateliers au centre. Les étages supérieurs seront principalement occupés par des logements. La pointe sud du quartier se veut multigénérationnelle avec une grande variété de programme : EMS, centre médical, restaurant, logements d'étudiant et en cluster (colocations, espaces communs, etc.). Au total, il devrait y avoir environ 260 appartements et 700 habitants dans ce nouveau quartier. Cette large diversité de morphologie vise une grande mixité sociale, sans être trop urbain.

En termes de durabilité, le parc central va amener une grande biodiversité et l'utilisation du bois est prévue pour les bâtiments de la « couronne » intérieure. Des jardins collectifs sont également prévus sur certaines toitures (notamment entre les « tourettes » au nord). Le chauffage du quartier sera fourni par CRICAD.

4. QUESTIONS ET DISCUSSIONS

Lors de la discussion, différentes questions sont abordées :

- Un commissaire s'attendait à ce que les lauréats demandent l'avis de la Commission sur des questions spécifiques, par exemple en cas de choix entre différentes variantes. Il est rappelé qu'à ce stade, c'est une première présentation générale du projet, d'autres séances en rapport avec le PQ suivront.
- Le quartier semble tourné sur lui-même, n'y a-t-il pas un risque d'isoler le quartier ? Au contraire, le quartier se veut le nouveau centre-ville de Crissier, un lien entre les différents quartiers (Lentillères, hub des TP, bourg, sud). Le quartier « En Chise » est une des perles d'un collier reliant les différents espaces verts allant des Lentillères aux terrains de sport de Chisaz. Il est traversé par des voies de mobilité douce et est accessible en voiture. Sa porte d'entrée principale est la future place de Chisaz au nord-est, complétée par de grandes ouvertures sur tout le pourtour du quartier, malgré leur fonction protectrice contre le bruit.
- L'un des commissaires trouve le quartier très hétéroclite, peu lisible et menant à l'impression d'une densité trop élevée. Quelle sera la spécificité du nouveau quartier par rapport au reste du village et comment sera organisée sa gouvernance ? Le jury du MEP a unanimement émis un avis très différent : dans son rapport, la morphologie urbaine choisie est au contraire relevée comme très innovante avec une typologie bâtie extrêmement diversifiée permettant de définir plusieurs « échelles d'habiter » (rapport du Collège d'Experts, page 38). Il est également rappelé que le projet présenté est le résultat d'un concours et que nous sommes au début d'un processus encore long qui permettra au projet de s'affiner et s'améliorer jusqu'à la finalisation du plan de quartier (prévu en 2018). Les questions de gouvernance seront traitées comme pour les autres grands quartiers Crissier.
- Le quartier se protégeant du bruit, la question du bruit renvoyé vers d'autres quartiers, notamment le bourg, est soulevée. Cette question devra être adressée dans le PQ.
- L'habituelle question du nombre de places de parcs est posée. Il est répondu que la norme VSS a été appliquée (soit environ 1 place par 100 m² + 1% pour les visiteurs), ce qui correspond à environ 250 places pour les commerces et 300 pour les logements.
- Le lien avec le bourg semble faible, pourquoi ne pas couvrir l'espace entre l'administration et le café du Soleil ? Il est répondu qu'il n'est techniquement pas faisable de le faire, sans parler des coûts qui seraient astronomiques et 100% à charge de la Commune. Cette question a déjà été abordée à plusieurs reprises. De plus, le futur hub de TP se retrouverait sous terre avec une

telle option. Une passerelle au-dessus de la route de Prilly n'est pas possible non plus à cause des différences de niveau et du manque d'accroche des 2 côtés de la route cantonale. Par contre, l'élargissement du pont de la carrière semble être possible.

- Quel est le profil de l'investisseur ? Le propriétaire de la parcelle la plus importante est Realitim. Contrairement au quartier voisin, il semble peu probable que ce propriétaire développe seul l'entier du quartier. Il est dès lors impossible de savoir au jour d'aujourd'hui qui seront les futurs investisseurs.
- Faudra-il construire de nouvelles écoles ? Les futurs enfants de ce quartier sont inclus dans la planification scolaire. De plus, le promoteur participera aux coûts via les taxes pour les équipements communautaires.
- Les façades en bois vieillissent mal, est-ce vraiment une bonne solution pour l'intérieur de ce quartier ? Le choix du bois est une possibilité et n'est pas définitive. De plus, le bois ne sera pas brut mais qu'il sera traité et peint.

5. PRISE DE POSITION DE LA COMMISSION

S'agissant d'une séance d'informations, la Commission n'a pas à prendre position globale.

Elle remercie toutefois la Municipalité, le service d'urbanisme et les concepteurs du projet lauréat pour cette première présentation qui lui permettent de recevoir une bonne information et donner son avis à ce stade de la procédure.

Des discussions, il ressort les points suivants qui devront être encore développés :

La connexion avec le bourg de Crissier semble insuffisante en l'état et devra être améliorée afin que la fonction de lien entre le nord et le sud de la commune de ce futur quartier soit réalisée.

Le quartier se protégeant des nuisances sonores, un travail sur **le traitement des façades des bâtiments** doit être effectué afin d'éviter que le bruit ne soit renvoyé vers d'autres quartiers de la commune, notamment le bourg.

Réfléchir à des **places de parc en surface** pour desservir les petits commerces du quartier, notamment autour du square.

L'utilisation du **bois pour les façades des bâtiments** de la couronne intérieure semble intéressante, mais son vieillissement posera certainement problème. A bien analyser avant de l'imposer dans le PQ.

6. ANNEXES

Le dossier de présentation élaboré par les concepteurs du projet lauréat est joint au PV.

Au nom de la Commission
Aurélien DEMAUREX
Président-rapporteur



Distribution : - Municipalité
 - Service communal de l'urbanisme
 - Membres de la Commission

Crissier, le 18 mars 2016



RAPPORT A LA MUNICIPALITE

Plan de Quartier « En Chise » - Situation avant examen préalable

Monsieur le Syndic,
Mesdames, Messieurs les Municipaux,

Donnant suite à votre convocation, la Commission permanente d'urbanisme et d'environnement s'est réunie le **02 mars 2017** dans le bâtiment administratif communal, pour traiter du sujet cité en titre.

Elle était composée des membres suivants :

M.	DEMAUREX Aurélien	CDC
M.	BESSON Yves	PS
M.	EBNER Patrick	ROLC
M.	GERMOND Jacques-Edouard	ROLC
M.	JACCARD Ludovic	CDC
M.	JELMINI Carlo	PS
Mme	OSWALD Joan	CDC
M.	PENSEYRES Claude	ROLC, Président
Mme	REZSO Tatiana	CDC
M.	RUEGGER Ernest	ROLC
Mme	VAUDENAY Christine	PS
M.	VEILLARD Serge	CDC

La délégation de la Municipalité et du service de l'urbanisme était composée de :

M.	REZSO Stéphane	Syndic
M.	BOVAY Laurent	Municipal
M.	LIAUDET Jacques	Chef service
M.	Damien VILLIGER	Service urbanisme

Le Maître de l'Ouvrage et les mandataires étaient représentés par :

M.	Daniel MOSER	REALITIM
M.	Daniel HURNI	REALITIM
M.	Yves SCHIHIN	BURCKHALTER SUMI
MM.	Yvon ALLAIN et ZBINDEN	PLAREL
M.	Jérôme DUVAL	ECOSCAN
M.	Sylvain GUILLAUME-GENTIL	TRANSITEC

Les personnes suivantes étaient excusées :

Mme	BEAUD Michelle	Municipale
Mme	JATON Nathalie	Municipale
M.	MUEHLETHALER Pierre	Municipal
M.	RUEGGER Ernest	ROLC

La Municipalité, le service technique, les représentants du Maître de l'Ouvrage et les mandataires sont remerciés pour leurs présentations et pour les réponses aux questions de la commission.

0. APPROBATION DU PROCES-VERBAL DE LA DERNIERE SEANCE

Le procès-verbal de la dernière séance n'a pas fait l'objet de remarque, il est donc approuvé.

1. INTRODUCTION

M. Stéphane Rezso, Syndic, rappelle les principaux Plans de Quartier en cours de développement sur le territoire communal :

- OASSIS (Lentillières Nord) : projet en cours, chantier dès 2017, nouveaux habitants 2019-2020.
- L'OREE DE CRISSIER (Ley Outre Ouest) : PQ en force, mises à l'enquête (constructions) été 2018.
- EN CHISE : Présentation avant examen préalable.
- LES HUTTINS : Examen préalable en cours, enquête été 2017.

M. Daniel Moser, représentant du propriétaire (REALITIM, 70%, en copropriété avec 3 propriétaires privés), présente sa société et son implication dans le projet.

Realitim est un fond immobilier et un développeur immobilier (véhicule d'investissement) détenu à 85% par des Caisses de Pensions romandes à majorité vaudoises.

M. Moser relève sa satisfaction dans le déroulement exemplaire de ce PQ et les relations avec la Commune et les mandataires. C'est une garantie de qualité qui a permis d'obtenir un objet très intéressant à tout point-de-vue.

Realitim a la volonté de rester le M.O. et assurer ainsi la cohérence du PQ en tout cas jusqu'aux permis de construire.

2. CONTEXTE ET CADRAGE

M. Jacques Liaudet, chef de service de l'urbanisme, présente la feuille de route qui a conduit le développement de ce PQ, depuis l'accord cadre de janvier 2015 et le Mandat d'Etudes Parallèles (MEP) de janvier 2016, jusqu'à aujourd'hui.

Il relève l'implication des autres propriétaires (Commune, André Mosca) dans cette procédure.

Il rappelle que la Commission d'urbanisme a traité ce sujet, le 10.03.16, après le MEP. Les remarques de la commission ont bien été intégrées dans la suite du développement du PQ.

3. PRESENTATION DU PLAN DE QUARTIER

M. Yvon Allain, du bureau PLAREL, précise que le développement s'est déroulé en coordination avec le bureau lauréat du MEP (Burckhalter Sumi), les ingénieurs spécialisés et un bureau paysagiste.

Il relève que ce PQ se trouve dans une zone cruciale et centrale de Crissier et qu'il est entouré d'importantes voies de circulation cantonales sur 2 côtés. Ceci a conduit à développer un système de double épaisseur bâtie le long des routes.

Les remarques de la CU, ont été traitées comme suit :

- Connexion avec le Bourg : Retrait du PEC 18 permettant un élargissement du pont de la Carrière. Liaison complémentaire au Bourg depuis la tête Nord-Ouest du quartier (passage piétons). Accès secondaire par route de la Carrière déplacé dans le PEC 10 permettant de dissocier les flux.
- Réflexion du bruit sur les façades : La distance entre les premiers bâtiments du bourg et le projet fait que ce problème n'est pas significatif. La perméabilité de la pièce urbaine Nord a été augmentée par la création de césures.
- Réflexion sur places de parc en surface : La volonté est de libérer le cœur du quartier du trafic. Le projet propose un système performant de parking en sous-sol incluant les places visiteurs et clients.
- Façades en bois : Le règlement du PQ n'impose pas les façades en bois, mais la charte le suggère. L'évolution des connaissances et des techniques permet aujourd'hui de garantir le processus de vieillissement (exemples à disposition).

La présentation, mise à disposition de la commission, met en valeur la morphologie urbaine innovante du quartier et la richesse typologique de celui-ci. Elle décrit l'identité du quartier et ses différentes zones et affectations (Pôle commercial, vitrines-showrooms, habitations, villas urbaines, pointes représentatives, galeries artisanales, jardins, square).

Les diverses affectations sont présentées.

Le développement et les études aboutissent à un coefficient d'Indice d'Utilisation du sol (IUS) de 1.38. Il est légèrement plus faible que celui obtenu à la fin du MEP (1.45). Par comparaison, celui du PQ Lentillières Nord est de 1.80.

Les réflexions ont conduit à la volonté de réaliser une première étape plus importante permettant une viabilisation immédiate avec notamment les 2 accès au parking.

La souplesse dans le système d'affectation permet de faire varier les parts de logement ou l'artisanat en fonction de l'évolution du marché.

Enfin, des images de synthèse montrent la qualité attendue au centre de ce Plan de Quartier.

M. Guillaume-gentil du bureau TRANSITEC, explique le développement du volet « mobilité ». L'étude tient compte des autres Plans de Quartier, aboutis ou en cours de développement.

Le développement des transports publics est primordial, il est bien sûr intégré à cette étude et démontre que la situation de ce PQ est favorable de ce point-de-vue.

Les services cantonaux imposent que la traversée de la RC 82 (Galerie de Marcolet) se fasse en dénivelé, alors que les calculs permettent de prouver qu'un passage à niveau serait gérable avec la proximité du carrefour de Praz.

Seul 1/3 de la circulation générée par ce PQ transitera par la Route de la Carrière.

Ce PQ générera environ 3'000 véhicules/jour (scénario avec max. commerces). Il nécessite 710 places de parc et 685 places de vélos en première étape.

L'éventuelle suppression de la bretelle entre la RC 251 et la Route de la Carrière sera possible.

A l'horizon 2030, tous les carrefours auront encore une capacité de fonctionnement inférieure à 100%.

Jérôme Duval du bureau ECOSCAN présente les thématiques environnementales. La qualité de l'air n'est pas satisfaisante et influence les décisions nécessaires pour respecter le plan OPAIR (mixité, stationnement, transports publics, mobilité douce, concept énergétique). Le raccord au Chauffage à distance CRICAD est confirmé.

En matière de protection contre le bruit, des dépassements par rapport aux normes sont constatés sur les fronts Nord et Ouest imposant des mesures organisationnelles et architecturales.

Les autres domaines (protection des eaux, pollution des sols, OPAM, milieux naturels, etc.) ne posent pas de problèmes majeurs mais devront être intégrés dans les phases suivantes de développement.

L'architecte représentant le bureau lauréat du MEP est satisfait du développement de son projet durant cette phase.

Enfin, M. Liaudet présente la boussole analysant les divers critères du PQ. Celle-ci est relativement favorable. Un effet négatif est mis en évidence par l'utilisation d'une parcelle vierge de constructions. Les incidences financières sont favorables pour la Commune, mais l'indice IUS ne devrait pas être encore diminué sous risque de faire pencher cette balance entre les charges et les revenus.

4. QUESTIONS - DISCUSSIONS

La question du bois sur les façades est reposée. Il est précisé que cela n'est plus imposé dans le règlement, bien que suggéré par la charte. Il est également relevé qu'il ne s'agit pas des façades en périphérie mais à l'intérieur du PQ.

Le projet a évolué dans sa partie Sud. La petite maison appartenant à la commune a été conservée dans le principe d'une « maison clou » établissant le lien avec le passé et les constructions voisines de l'autre côté de la route de la Carrière. Le front bâti en face de celles-ci a ainsi beaucoup diminué.

Le passage sous la RC 82 impose des rampes conséquentes (max. 6%), un escalier et éventuellement un ascenseur.

Les principaux parkings à vélos se trouvent sous les éléments bâtis. Il n'y a pas de possibilité de transit sous le PQ par le parking.

La circulation supplémentaire générée sur la route de la Carrière est à analyser en fonction des cheminements piétonniers des jeunes écoliers. Les mandataires relèvent que la circulation n'augmentera que de 15% et que le taux d'utilisation reste en-dessous des 50% sur cette route communale.

Le passage du futur BHNS est prévu en bordure de la RC 179 et non pas au centre, en site propre, comme ailleurs. Cette situation provient des études du Carrefour en Praz. Cela est encore à confirmer.

La définition des villas urbaines permet des affectations très flexibles (duplex, triplex, PPE, location).

La hauteur des bâtiments le long de la RC 179 est relevée. Ce front ne sera pas linéaire (contrairement au PQ Lentillières Nord) et d'importantes césures permettront un bon dégagement.

La charte n'est pas contractuelle, le SDT ne veut pas la lier juridiquement au règlement du PQ. Elle consiste toutefois en une bonne aide au travail et peut aider le service d'urbanisme pour mettre en avant certaines demandes.

Les jardins entre les 2 fronts construits seront partiellement privés.

Le PQ permet une mise en valeur différée pour les divers propriétaires.

M. Mosca a signé un accord cadre, il a participé au jury du MEP et il est régulièrement informé du développement du PQ.

La Commune pourra choisir le moment opportun pour réaliser le PEC 16 qui bénéficie d'un accès depuis la Route de la Carrière (voir encore réaction du Canton à la suppression de la bretelle). Le PEC 18 pourrait avoir une destination parapublique.

L'abaissement de la densité depuis le MEP est accepté par les divers propriétaires. Ils pourront encore éventuellement bénéficier d'une majoration de 5% en cas de réalisations avec le label Minergie.

4. PRISE DE POSITION DE LA COMMISSION

La commission d'urbanisme tient à relever la qualité des diverses procédures et études qui ont amenés au projet présenté ce jour. La qualité de la charte, bien que non contraignante, est également relevée et montre la volonté de tous les partenaires d'arriver à un Plan de Quartier de qualité. Le résultat, au stade actuel, convainc la commission.

La commission relève toutefois 3 points qui, elle l'espère feront l'objet d'un réexamen plus approfondi :

- Le principe de la « maison clou » n'a pas convaincu la commission. Si l'amélioration de la disposition des volumes, depuis le projet du MEP, est évidente à cet endroit, l'idée de conserver cette bâtisse l'est un peu moins aux yeux des commissaires. Une nouvelle construction, dans cet ordre de volume paraît plus judicieuse est plus en rapport avec la logique et la qualité du PQ.
- Le passage inférieur, imposé par le Canton, sous la RC 82 est très contraignant pour la circulation de la mobilité douce (piétons, vélos). La commission encourage la Municipalité à reprendre les discussions avec le Canton et l'appui des bureaux spécialisés (TRANSITEC notamment) pour essayer d'obtenir un passage à niveau qui bénéficiera aux 2 PQ concernés et à la mobilité douce d'une manière plus générale.
- La sécurité des piétons, et notamment des enfants en scolarité, devra faire l'objet de réflexions tenant compte de l'augmentation du trafic sur la Route de la Carrière, notamment pour le passage à piétons au droit du giratoire sur la rue du Centre dont la visibilité est mauvaise (patrouilleurs ou autres mesures).

Au nom de la Commission
Claude PENSEYRES
Président-rapporteur



Distribution : - Municipalité
 - Service communal de l'urbanisme
 - Membres de la Commission

Annexes : - néant

Crissier, le 19 mars 2017



RAPPORT A LA MUNICIPALITE

Plan d'affectation « EN CHISE »
Présentation avant examen complémentaire

Monsieur le Syndic,
Mesdames, Messieurs les Municipaux,

Donnant suite à votre convocation, la Commission permanente d'urbanisme et d'environnement s'est réunie le **27 juin 2019** dans le bâtiment administratif communal, pour traiter du sujet cité en titre.

Elle était composée des membres suivants :

M.	BESSON Yves	PS
M.	DEMAUREX Aurélien	CDC
M.	GERMOND Jacques-Edouard	ROLC
M.	JELMINI Carlo	PS
M.	RUEGGER Ernest	ROLC
M.	PENSEYRES Claude	ROLC, Président
Mme	REZSO Tatiana	CDC
Mme	VAUDENAY Christine	PS
M.	VEILLARD Serge	CDC
M.	STEINER, Christophe	CDC (à titre d'auditeur)

La délégation de la Municipalité et du service de l'urbanisme était composée de :

M.	REZSO Stéphane	Syndic
M.	BOVAY Laurent	Municipal
M.	MUEHLETHALER Pierre	Municipal
M.	LIAUDET Jacques	Chef service urbanisme

Mandataires :	Mme BOUSQUET Juliette	TRANSITEC
	M. ALLAIN Yvon	PLAREL

Invités :	M. MOSER Daniel	REALITIM
	M. HURNI Daniel	REALITIM

Les personnes suivantes étaient excusées :

Mme	BEAUD Michelle	Municipale
Mme	JATON Nathalie	Municipale
Mme	FIORI Marcella	ROLC
M.	JACCARD Ludovic	CDC
Mme	OSWALD Joan	CDC

La Municipalité, le service technique, les mandataires et les invités sont remerciés pour les présentations et pour les réponses aux questions des membres de la commission.

1. INTRODUCTION

Le Président remercie M. Aurélien DEMAUREX, pour tout le travail accompli, à l'occasion de sa dernière séance au sein de la commission et souhaite la bienvenue à M. Christophe Steiner qui lui succédera à partir de la prochaine séance.

La commission d'urbanisme (CU) a déjà traité du PA « En Chise » en mars 2017 avant l'examen préalable au Canton. Aujourd'hui, elle revoit ce projet juste avant son envoi pour un examen complémentaire exigé par le Canton.

Pour rappel, les propriétaires qui développent ce Plan d'Affectation (PA) sont REALITIM (pour 85%), la famille MOSCA et la Commune de Crissier.

2. PRESENTATION

La présentation étant mise à disposition des participants, seuls les points particuliers de la présentation sont relevés dans ce PV.

Les 3 points relevés par la CU en mars 2017 ont été traités. La sécurité des piétons sera améliorée par une modification de la géométrie de la route au droit du Pont de la Carrière et le passage à niveau sur la RC82 devrait être possible. Par contre, les projeteurs maintiennent l'idée de conserver la « maison clou » qui, pour eux, intègre le nouveau quartier dans le tissu urbain existant.

De nombreux sujets ont fait l'objet de coordination avec les divers services de l'Etat (bruit, micropolluants, transports publics sur RC, arborisation le long RC, etc.).

Les principes structurants du quartier sont à nouveaux présentés et commentés. Il en va de même pour le Plan d'Affectation.

Le projet routier est présenté. Il a subi une modification avec le déplacement de l'arrêt de bus TL 54, sens descente, le long de la route de la Carrière. Cela évitera que les éventuels bouchons, derrière le bus à l'arrêt, puissent perturber la circulation sur le pont, voir sur le giratoire.

Les charges de trafic ont été recalibrées. Les besoins en places de parc ont été également rétablis. Un volet traitant de la mobilité douce met en évidence les éléments structurant des réseaux prévus qui passent par ce futur quartier.

Enfin les mesures de protection contre le bruit, contre les accidents majeurs, ainsi que les mesures énergétiques ont été adaptés.

Des photomontages permettent de se rendre compte de la qualité intérieure de ce quartier, de même que sa bonne intégration dans le tissu urbain existant et en cours de développement.

Le Plan d'Affectation est prêt à être soumis à l'examen complémentaire qui devrait durer environ 3 mois, avant d'être soumis à l'enquête publique. Les propriétaires, la Municipalité et le Service de l'Urbanisme vont utiliser cette période pour préparer les outils adéquats à une bonne communication.

3. DISCUSSION ET QUESTIONS

La mise à l'enquête publique du BHNS est terminée. Les préavis pour les demandes de budget seront déposés simultanément dans toutes communes concernées à fin 2019 (pp 5). Il est rappelé l'importance de ce moyen de transport pour la desserte de ce quartier et de ceux développés ou en cours. Le prolongement du BHNS jusqu'à Bussigny (pp 10) est intégré dans les projets routiers (en principe pas de voie centrale. L'étape 1 est prévue d'ici 2025, alors que l'étape 2 ne devrait pas voir le jour avant 2030.

Les travaux pour l'amélioration du Carrefour « En Praz » devraient être effectués avant 2030.

La charge de trafic induite par le quartier est qualifiée de relativement « faible », elle est maîtrisable avec les adaptations prévues du réseau routier.

Des discussions sont encore en cours entre la Commune, les propriétaires et la DGMR pour la réalisation du passage inférieur sous la RC Route de Marcolet ou l'alternative d'un passage à niveau.

L'Indice d'Utilisation du Sol sera de 1.38, avec des affectations variables.

Ce plan de quartier s'est développé avant l'obligation de mise en œuvre de démarches participatives. Il a toutefois déjà fait l'objet de mesures de participation (MEP, présentations publiques) et les propriétaires vont développer un outil de communication performant sur le principe d'une maquette virtuelle. Celle-ci intégrera le quartier voisin « OASSIS ».

Il est encore un peu tôt pour connaître la typologie des appartements qui doit encore faire l'objet de vérifications.

D'ores et déjà, il est prévu de faire une première de dimension importante permettant la réalisation d'espaces publics de qualité.

La mise en place de gabarits n'est pas obligatoire et serait difficile à comprendre avec le type de morphologie du quartier qui sera composé de nombreux bâtiments de hauteurs différentes et séparés par des césures limitant l'impact. Le principe de la maquette virtuelle, permettant des vues depuis les endroits stratégiques est beaucoup mieux adapté.

4. PRISE DE POSITION DE LA COMMISSION

Tout d'abords, il est fait part des différents points-de-vue des membres qui ont mis en avant les sujets suivants :

Une certaine « grogne » de la population s'est fait entendre au sujet des importantes façades en béton du quartier OASSIS. Il est important de prendre en compte ces remarques. Le projet, par sa morphologie, ne prévoit heureusement pas façades aussi monolithiques. Il est souhaité que d'autres matériaux viennent agrémenter les façades de front de rue.

Selon certaines promesses faites lors des discussions au sujet du PQ « UTTINS », il est rappelé que des loyers abordables devraient être mis à disposition, en compensation dans ce quartier. Cela devrait surtout être le cas pour les parties maîtrisables par la Commune.

Un membre s'inquiète des besoins réels de poursuivre encore le développement de notre Commune. Il est rappelé les nombreuses études faites à ce sujet (Canton, SDOL, etc.).

L'appui d'un bon outil de communication, dès la phase de l'enquête publique du PA, semble vital aux yeux des commissaires.

Il est également relevé que le projet d'arborisation le long des axes routiers est vraiment une bonne solution malgré les réticences du service des routes. Cela atténuera l'impact visuel des façades depuis le village et contribuera à l'absorption phonique et au maintien climatique.

En résumé, dans sa grande majorité, la commission reste persuadée de la grande qualité de ce Plan d'Affectation. Elle rappelle également que ce projet avait fait l'unanimité du Jury lors du MEP. Les adaptations et modifications apportées durant cette phase de développement n'ont pas modifié l'esprit d'ensemble et qualitatif qui avait été relevé initialement.

Dès lors, la Commission d'urbanisme n'a pas d'objections ou de demandes de corrections à apporter au Plan d'Affectation avant la poursuite de son parcours administratif.

Au nom de la Commission
Claude PENSEYRES
Président-rapporteur

A blue ink signature, likely of Claude Penseyres, written in a cursive style.

Distribution : - Municipalité
 - Service communal de l'urbanisme
 - Membres de la Commission

Annexes : - Dossier de présentation du 27.06.19

Crissier, le 03 août 2019

Plan d'affectation « En Chise » – Aménagements routiers

Réponses aux oppositions

Enquête publique n° 92/20 du 4 novembre au 3 décembre 2020

- En Chise – Route de Prilly – Route de Marcolet – Route de la Carrière
- Aménagement routier - Travaux

Enquête publique n° 93/20 du 4 novembre au 3 décembre 2020

- En Chise – Route de Prilly – Route de la Carrière
- Désaffectation partielle du domaine public cantonal
- Rétrocession partielle de terrain du DP n°8 (domaine public cantonal) et immatriculation d'une nouvelle parcelle privée communale « A »

08 juillet 2022

Pour adoption par le Conseil communal en séance du 26 septembre 2022

Oppositions collectives 1 et 2	2
Opposition collective 3.....	13
Opposition Richard	17
Opposition Gonnet et opposition Thonney Suter Gattoni Castro.....	20
Opposition Cuérel.....	23
Opposition Ramelet Vulliez Vallon.....	24
Opposition PRO VELO	26

Oppositions collectives 1 et 2

Note : la numérotation des oppositions est interne, à des fins de classement. L'opposition 2 correspond au même texte que l'opposition 1, mais tronqué d'une page.

Pierrette Aeschlimann, Chemin Pré-Fleuri 3, 1023 Crissier
Jean-Marc Aeschlimann, Chemin Pré-Fleuri 3, 1023 Crissier
Zeynep Akten Platel, Chemin de la Crésentine 37, 1023 Crissier
Corinne Andermatt, Rue de Villars 8, 1307 Lusser-Villars
Danielle Annen, Chemin de Plan-Soleil 32, 1023 Crissier
Diana Araujo, Chemin des Vignes 7b, 1024 Ecublens
Sylvain Avondet, Chemin des Lentillières 13a, 1023 Crissier
Myriam Avondet, Chemin des Lentillières 13a, 1023 Crissier
Bruno Bard, Chemin du Ferrage 13, 1023 Crissier
Kyriacoula Barrat, Rue du Centre 16, 1023 Crissier
Latif Bas, Chemin du Mont-Tendre 1, 1023 Crissier
Tim Bayet, Chemin de Curtenaux 17, 1023 Crissier
Débora Berruex, Chemin de la Crésentine 25c, 1023 Crissier
Michel Bieri, Rue des Alpes 17, 1023 Crissier
Annie Bieuville, Rue de Montassé 3, 1023 Crissier
Nathalie Bleiker, Chemin du Gottrau 4, 1044 Fey
Céline Borloz, Chemin du Château 2a, 1023 Crissier
Jean Braissant, Rue de Montassé 3, 1023 Crissier
Catherine Braissant, Rue de Montassé 3, 1023 Crissier
Eckhard Brand, Chemin de Brollet 2, 1023 Crissier
Cécile Brouillard, Chemin de Salette 22, 1023 Crissier
Catherine Bucher, Chemin de Praz 10, 1023 Crissier
Thierry Budry, Chemin de la Crésentine 29e, 1023 Crissier
Pierrette Budry, Chemin de la Crésentine 29e, 1023 Crissier
Débora Cantoni Glaizot, Chemin de Salette 16, 1023 Crissier
Mauro Cardinale, Chemin de la Crésentine 25e, 1023 Crissier
Mireya Carrasco Ferrari, Chemin de la Pierre 9, 1023 Crissier
Ettore Carro, Chemin de Praz 6, 1023 Crissier
Concetta, Lara et Antonio Casto, Chemin de la Crésentine 85, 1023 Crissier
Caroline Castro, Chemin du Bré 2, 1023 Crissier
Audrey Cavélius, Chemin du Crêt 1, 1023 Crissier
Fabrizio Cernivivo, Chemin du Bré 19, 1023 Crissier
Natascha Cernivivo, Chemin du Bré 19, 1023 Crissier
Suzanne Chambettaz, Chemin du Levant 17, 1023 Crissier
Irène Chapalay, Route de Chavannes-le-Veyron 6d, 1148 Cuarrens
Rosemarie Chastellain, Rue de la Cure 5, 1023 Crissier
Olivier Chastellain, Rue de la Cure 5, 1023 Crissier
Christine Chauvet, Chemin de la Crésentine 23a, 1023 Crissier
Jorge Cisterna, Chemin du Mont-Tendre 1, 1023 Crissier
Patricia Cisterna, Chemin du Mont-Tendre 1, 1023 Crissier
Tania Cisterna, Quartier Pré-Fontaine 54, 1023 Crissier
Sarah Cornaz, Chemin de la Pierre 36, 1023 Crissier
Yvonne et Philippe Cotting, Chemin du Ferrage 25, 1023 Crissier
Alexandre Cuérel, Chemin du Vieux-Moulin 2, 1023 Crissier
Corinne Cuérel, Chemin du Vieux-Moulin 2, 1023 Crissier
Sophie Daudet, Rue des Alpes 21a, 1023 Crissier
Marguerite-Marie Daulon, Chemin de Curtenaux 8b, 1023 Crissier
Giandomenico De Francesco, Chemin Pré-Fleuri 15, 1023 Crissier
Luisa De Francesco, Chemin Pré-Fleuri 15, 1023 Crissier
Aniello De Francesco, Chemin Pré-Fleuri 15, 1023 Crissier

Magali Débaz, Chemin de la Crésentine 65, 1023 Crissier
Carmela Del Sordo, Chemin de Curtenaux 1, 1023 Crissier
Martine Delacrétaz, Chemin Pré-Fleuri 7, 1023 Crissier
Marie Delacrétaz, Haut du Village 22, 1372 Bavois
Julien-Henri Délez, Chemin de Praz 12, 1023 Crissier
Emmanuel Délez, Chemin de Praz 12, 1023 Crissier
Bernard Delseth, Chemin de Brollet 6, 1023 Crissier
Philippe Dessonnaz, Chemin du Bré 2, 1023 Crissier
Christine et Fabien Dousse, Chemin du Casard 9a, 1023 Crissier
Laetitia Dubief, Chemin de la Pierre 2, 1023 Crissier
Emilien Ducommun, Chemin des Cèdres 20, 1023 Crissier
Jean Ducommun, Chemin des Cèdres 20, 1023 Crissier
Francine Dufour, Rue de Montassé 2, 1023 Crissier
Etienne Dufour, Rue de Montassé 2, 1023 Crissier
Claire Dupré, Chemin de la Crésentine 2, 1023 Crissier
Philipp Egger, Chemin de Riant-Mont 4, 1023 Crissier
Mara Egger, Chemin de Riant-Mont 4, 1023 Crissier
Katherine Ehrenwald, Avenue des Cerisiers 16, 1023 Crissier
Agnes Elsner, Chemin de Riant-Mont 18, 1023 Crissier
Jean-Luc Elsner, Chemin de Riant-Mont 18, 1023 Crissier
Jacqueline Etter, Chemin de la Foretalaz 8, 1053 Cugy
Véronique Eulo, Rue du Centre 8, 1023 Crissier
Marie-Claire Evard, Chemin de Curtenaux 2a, 1023 Crissier
Sylvie Fabre, Cuvillard 19, 1302 Vufflens-la-Ville
Séverine Fernandez, Chemin des Oches du Mur 7, 1023 Crissier
Annick Ferrot, Chemin du Casard 27, 1023 Crissier
Jean-François Ferrot, Chemin du Casard 27, 1023 Crissier
Lucas Ferrot, Chemin du Casard 27, 1023 Crissier
Françoise Flourens, Rue de Montassé 23, 1023 Crissier
Annick et Eric Freymond, Chemin de Curtenaux 2a, 1023 Crissier
Jean-Paul Frutig, Chemin de la Romanellaz 7, 1023 Crissier
Suzanne Frutig, Chemin du Château 4c, 1023 Crissier
Mariangela Gagliano, Rue du Centre 6a, 1023 Crissier
Ariane Gattoni, Chemin du Bré 2, 1023 Crissier
Claudine et Dominique Genevaz, Chemin de Praz 10, 1023 Crissier
Thierry Ghelfi, Chemin du Ferrage 27, 1023 Crissier
Razvan Giuclea, Chemin de la Crésentine 21e, 1023 Crissier
Iuliana Giuclea, Chemin de la Crésentine 21e, 1023 Crissier
Olivier Glaizot, Chemin de Salette 16, 1023 Crissier
Marianne Golay, Chemin de Curtenaux 2, 1023 Crissier
Dany Golay, Chemin de Plan-Soleil 24, 1023 Crissier
André Goldiger, Chemin de la Crésentine 23a, 1023 Crissier
Yvette Gonet, Chemin du Bré 2, 1023 Crissier
Philippe Gonet, Chemin du Bré 2, 1023 Crissier
Christophe Gonet, Chemin du Crêt 1, 1023 Crissier
Mireille Goud, Chemin du Levant 6, 1023 Crissier
Sonny Grillo, Chemin de la Laiterie 5, 1026 Sullens
Filomena Guarino, Chemin des Vergers 4, 1023 Crissier
André Guignard, Rue du Centre 21, 1023 Crissier
Lucette Guignard, Rue du Centre 21, 1023 Crissier
Stephen Hinde, Rue de la Cure 13, 1023 Crissier
Lorna Hinde, Rue de la Cure 13, 1023 Crissier
Fabienne Hofmann Délez, Chemin de Praz 12, 1023 Crissier
Jean Huber, Chemin des Vergers 13, 1023 Crissier
Madeleine Huber, Chemin des Vergers 13, 1023 Crissier
Miia Ikävalko Dias, Chemin de Curtenaux 2, 1023 Crissier

Laura et Pierre Infelta, Chemin des Cèdres 26, 1023 Crissier
Raffaele Iuliano, Chemin de Curtenaux 1, 1023 Crissier
Marc-Antoine Jaccard, Chemin de Praz 9, 1023 Crissier
Jane-Marie Jaquet, Chemin de Salette 10, 1023 Crissier
André Jaquet, Chemin de Salette 10, 1023 Crissier
Ludivine Jotterand, Chemin du Ferrage 7, 1023 Crissier
Stéphane Juliano, Chemin de Curtenaux 1, 1023 Crissier
Sabrina Juliano, Chemin de Curtenaux 1, 1023 Crissier
Ayse et Ahmet Kiling, Chemin de la Crésentine 20, 1023 Crissier
Rachel Kirchhofer, Chemin du Bré 11, 1023 Crissier
Manon Kirchhofer, Rue du Centre 15a, 1023 Crissier
Joëlle Kirchhofer, Rue du Centre 15a, 1023 Crissier
Bernard Kirchhofer, Rue du Centre 15a, 1023 Crissier
Rhéane Koller, Chemin de Brollet 4, 1023 Crissier
Grégoire Krähenbühl, Chemin Pré-Fleuri 17, 1023 Crissier
Véronique Krähenbühl, Chemin Pré-Fleuri 17, 1023 Crissier
René Krähenbühl, Chemin Pré-Fleuri 17, 1023 Crissier
Adrienne Kursner, Chemin de Curtenaux 12b, 1023 Crissier
Gilles Lacroix, Chemin de Plan-Soleil 32, 1023 Crissier
Claude Lecommandeur, Chemin du Levant 6, 1023 Crissier
Solène Lecommandeur, Chemin du Levant 6, 1023 Crissier
Georges Lendi, Chemin de Salette 2, 1023 Crissier
Maria Lendi, Chemin de Salette 2, 1023 Crissier
Nicolette Lohner, Chemin de la Crésentine 47, 1023 Crissier
Anne-Lise Longchamp, Rue des Alpes 61, 1023 Crissier
Manuel Lopez Blanco, Chemin de la Crésentine 75, 1023 Crissier
Manuel Losada, Chemin de la Crésentine 25b, 1023 Crissier
Silvia Losada, Chemin de la Crésentine 25e, 1023 Crissier
Rolf Luthy, Chemin de la Pierre 31, 1023 Crissier
Antonella Luthy-Bellia, Chemin de la Pierre 31, 1023 Crissier
Yves Mafli, Chemin de Curtenaux 2a, 1023 Crissier
Grazyna Mafli, Chemin de Curtenaux 2a, 1023 Crissier
Jocelyne Magnenat, Quartier Beau-Site 8, 1023 Crissier
Serge Magnenat, Quartier Beau-Site 8, 1023 Crissier
Mireille Marchon, Chemin de Praz 10, 1023 Crissier
Claudine Marcoz, Chemin de Brollet 8, 1023 Crissier
Jean Markwalder, Chemin Bellevue 10, 1023 Crissier
François Marti, Chemin de l'Orée 12, 1023 Crissier
Panambi Marti, Chemin de l'Orée 12, 1023 Crissier
Karol Viviana Marti, Chemin de l'Orée 12, 1023 Crissier
Evelyne et Yves Martin, Chemin de Montremoën 1, 1023 Crissier
Matthieu Martinez, Chemin du Levant 12, 1023 Crissier
Patrick Massard, Ruelle des Jardins 5, 1030 Bussigny
Frédérique Masullo, Chemin de la Caquerette 5a, 1306 Daillens
Sérafin Meirino, Chemin du Levant 17, 1023 Crissier
Christine Meirino, Chemin du Levant 17, 1023 Crissier
Michel Menzi, Chemin de Brollet 6, 1023 Crissier
Peter Menzi, Rue des Alpes 65, 1023 Crissier
Ursula Menzi, Rue des Alpes 65, 1023 Crissier
Astrid Métraux et Pierre-Alain Golay, Chemin du Casard 45, 1023 Crissier
Victorien Montavon, Quartier Pré-Fontaine 70, 1023 Crissier
Catherine Montavon, Quartier Pré-Fontaine 70, 1023 Crissier
Louis Henri Montenegro, Chemin de la Crésentine 27d, 1023 Crissier
Sonia Montenegro, Chemin de la Crésentine 27d, 1023 Crissier
Maria de los Angeles Morales, Chemin de la Crésentine 23c, 1023 Crissier
Daniel Müller, Chemin Pré-Fleuri 8, 1023 Crissier

Maline Lim et Romel Muong, Chemin de Curtenaux 2a, 1023 Crissier
 Thinh Vi Nguyễn, Chemin de la Pierre 40, 1023 Crissier
 Christine Nguyễn, Chemin de la Pierre 40, 1023 Crissier
 Mireille Nicolet, Route de Marcolet 29, 1023 Crissier
 Valérie Nicolet, Route de Marcolet 29, 1023 Crissier
 Joan Oswald, Chemin Pré-Fleuri 3, 1023 Crissier
 Jean-Luc Paronitti, Rue de Villars 8, 1307 Lussey-Villars
 David Peltier, Rue de Montassé 23, 1023 Crissier
 Vanessa Périnat Bard, Chemin du Ferrage 13, 1023 Crissier
 Charles Perraudin, Chemin de Curtenaux 8b, 1023 Crissier
 Sandrine Perraudin, Chemin du Levant 9, 1023 Crissier
 Grégoire Perraudin, Chemin du Levant 9, 1023 Crissier
 Anouchka Perriard, Chemin de la Crésentine 21a, 1023 Crissier
 Vincent Perriard, Chemin de la Crésentine 21a, 1023 Crissier
 Dana Perriard, Chemin de la Crésentine 21a, 1023 Crissier
 Pierre-Alain Perroud, Route de la Carrière 15, 1023 Crissier
 Maxime Raton, Chemin du Vallon 5, 1023 Crissier
 Christian Rawyler †, Rue du Centre 19, 1023 Crissier
 Maria Amelia Rego Mata, Chemin de la Crésentine 75, 1023 Crissier
 Micheline Reoyo, Chemin Vert 2, 1023 Crissier
 Vincent Resplendino, Chemin du Ferrage 37, 1023 Crissier
 Sonia Reylaender, Rue du Centre 16, 1023 Crissier
 Marie-Laure Richard, Chemin de Salette 6a, 1023 Crissier
 Yves Robert, Chemin de la Crésentine 29f, 1023 Crissier
 Tatiana Roachat, Chemin de Curtenaux 17, 1023 Crissier
 Anaïs Roachat, Chemin du Bré 7, 1023 Crissier
 Daniel Rodrigues, Haut du Village 22, 1372 Bavois
 Frédéric Rosset, Chemin de la Pierre 1, 1023 Crissier
 Dominique Rosset, Chemin de la Pierre 1, 1023 Crissier
 Christian Rossier, Chemin de la Crésentine 23b, 1023 Crissier
 Linda Roux, Chemin de la Crésentine 33, 1023 Crissier
 Julia Rudnicka, Chemin de Curtenaux 12, 1023 Crissier
 Justine Rudnicka, Chemin de Curtenaux 12, 1023 Crissier
 Maïa Rudnicka, Chemin de Curtenaux 12, 1023 Crissier
 Mattias Rudnicki, Chemin de Curtenaux 12, 1023 Crissier
 France Schmid Ruetschi et Marc Ruetschi, Chemin de la Baume 2, 1023 Crissier
 Thibault Ruetschi, Chemin de la Baume 2, 1023 Crissier
 Julie Ruetschi, Chemin de la Baume 2, 1023 Crissier
 Magali et Edward Russell, Chemin du Levant 8, 1023 Crissier
 Roger Saegesser, Chemin de la Crésentine 21b, 1023 Crissier
 Marianne et Christophe Salamin, Quartier Beau-Site 15, 1023 Crissier
 Yukari Sauvageat, Rue du Centre 7, 1023 Crissier
 Marylène, Maeva, Flavio et Antony Sblandano, Chemin des Vergers 4, 1023 Crissier
 Guillaume Schollerer, Chemin de Montremoën 29, 1023 Crissier
 Yvette Schorderet, Chemin Pré-Fleuri 9, 1023 Crissier
 Aurélie et Matthieu Selva, Chemin du Casard 14, 1023 Crissier
 Martin Senn, Chemin de la Crésentine 21f, 1023 Crissier
 Margrith Senn, Chemin de la Crésentine 21f, 1023 Crissier
 Odette Sinaud, Route de Marcolet 19, 1023 Crissier
 Frédéric Stampfli, Chemin du Vieux-Moulin 2, 1023 Crissier
 Jérémy Boix, Chemin de la Pierre 2, 1023 Crissier
 Sophie Stampfli, Chemin du Vieux-Moulin 2, 1023 Crissier
 Béatrice Sudan, Chemin des Liapes 1, 1148 Moiry
 Valérie Suter, Chemin du Bré 2, 1023 Crissier
 Gilbert Tâche, Route de Marcolet 29, 1023 Crissier
 Joseph Tenisch, Route de Marcolet 19, 1023 Crissier

Nicole Ducommun, Chemin des Cèdres 20, 1023 Crissier
 Raphaël Thiébaud, Chemin de Brolliet 4, 1023 Crissier
 Amanda et René Tyrell, Chemin du Levant 28, 1023 Crissier
 José Antonio Gonzalez, Chemin de la Crésentine 21c, 1023 Crissier
 Olga Gonzalez, Chemin de la Crésentine 21c, 1023 Crissier
 Daniela Vallat, Chemin de la Dôle 2, 1023 Crissier
 Christian Morales, Chemin de la Crésentine 23c, 1023 Crissier
 Mikael Morales, Chemin de la Crésentine 23c, 1023 Crissier
 Agustin Morales, Chemin de la Crésentine 23c, 1023 Crissier
 Philippe Vallat, Chemin de la Dôle 2, 1023 Crissier
 Isabelle Vallon, Route de la Carrière 11, 1023 Crissier
 Jean-Michel Vallon, Route de la Carrière 11, 1023 Crissier
 Jérôme Vernez, Chemin de Plan-Soleil 14, 1023 Crissier
 Josiane Verraires, Chemin de la Crésentine 83, 1023 Crissier
 Jean-Yves Verraires, Chemin de la Crésentine 83, 1023 Crissier
 Francis Schopfer, Chemin de Praz 12, 1023 Crissier
 Nicole Schopfer, Chemin de Praz 12, 1023 Crissier
 Ana-Maria Villaloste Losada, Chemin de la Crésentine 23d, 1023 Crissier
 André Tharin, Chemin Pré-Fleuri 7, 1023 Crissier
 Patrick Voegelin, Quartier Beau-Site 2a, 1023 Crissier
 Rebecca Voegelin, Quartier Beau-Site 2a, 1023 Crissier
 Annick Vuilleumier, Chemin de la Déserte 12, 1023 Crissier
 Carole Cuérel Weber et Nicolas Weber, Chemin du Bré 22, 1023 Crissier
 Catherine Wieser, Chemin de Praz 7, 1023 Crissier
 Laurent Zavagno, Rue du Centre 16, 1023 Crissier

Texte de l'opposition	Réponse																																																																								
Enquêtes publiques No 94/20 – 93/20 – 92/20 Concerne : Plan d'affectation « En Chise », son règlement, et les aménagements routiers <u>Préambule</u> : le plan d'affectation « En Chise » constitue le 4^e des 5 grands projets immobiliers en cours de réalisation à Crissier, ou déjà réalisés (Oassis + Millenium). Le tableau montre l'importance du nouveau projet « En Chise » qui est situé au centre de la commune : env. 1200 nouveaux habitants-emplois avec ~700 places de parc qui vont générer à terme un trafic suppl. de 3000 véhicules/jour ! <u>Le rapport 47 OAT souligne les impacts négatifs de ces +3000 véhicules/jour qui vont assurément engendrer une aggravation importante de la pollution et des nuisances sonores sur des axes déjà largement surchargés !</u>	Dans le cadre des enquêtes citées sous rubrique, vous avez déposé une opposition. Les réponses développées ci-après concernent essentiellement les motifs d'opposition couverts par les bases légales régissant les enquêtes concernées à savoir : + LATC ; + LRou. Ces éléments rappelés, nous relevons que votre opposition concerne les points suivants en lien avec le projet routier : 0. Suppression des bretelles routières ; 1. Hausse de trafic induit par le nouveau quartier, pollution de l'air, bruit ;																																																																								
<table><tr><th>Quartier</th><th># habitants-emplois</th><th># logements</th><th>#places de parc</th><th>Trafic généré # véhic./jour</th><th>Surface des parcelles m2</th><th>SPd surfaces des planchers m2</th><th>Densité IUS</th></tr><tr><td>En Chise</td><td>~1180</td><td>?250 à 350</td><td>~700</td><td>~3000</td><td>~42'000</td><td>~59'000</td><td>1.38</td></tr><tr><td>Oassis</td><td>~1060</td><td>~550</td><td>~600</td><td>~3100</td><td>~35'000</td><td>~65'000</td><td>~1.8</td></tr><tr><td>Millénium</td><td>~1500</td><td>---</td><td>~500</td><td>~1000</td><td>~12'000</td><td>???</td><td>?</td></tr><tr><td>L'Orée</td><td>~1750</td><td>~520</td><td>~900</td><td>~3400</td><td>~85'000</td><td>~85'000</td><td>~1.3</td></tr><tr><td>Ley Outre Est</td><td>~1190</td><td>?200-350</td><td>~630</td><td>~2100</td><td>???</td><td>???</td><td>1.35</td></tr><tr><td>Les Uttins</td><td>~380</td><td>~200</td><td>~220</td><td>~750</td><td>~22'000</td><td>~19'000</td><td>0.9</td></tr><tr><td>Total planifié</td><td>~7000</td><td>~2000</td><td>~3500</td><td>~13'000</td><td>>200'000m2</td><td>>300'000m2</td><td></td></tr><tr><td>Lentillères Sud</td><td>Pas encore</td><td>Planifié</td><td></td><td></td><td>~60'000</td><td></td><td></td></tr></table>	Quartier	# habitants-emplois	# logements	#places de parc	Trafic généré # véhic./jour	Surface des parcelles m2	SPd surfaces des planchers m2	Densité IUS	En Chise	~1180	?250 à 350	~700	~3000	~42'000	~59'000	1.38	Oassis	~1060	~550	~600	~3100	~35'000	~65'000	~1.8	Millénium	~1500	---	~500	~1000	~12'000	???	?	L'Orée	~1750	~520	~900	~3400	~85'000	~85'000	~1.3	Ley Outre Est	~1190	?200-350	~630	~2100	???	???	1.35	Les Uttins	~380	~200	~220	~750	~22'000	~19'000	0.9	Total planifié	~7000	~2000	~3500	~13'000	>200'000m2	>300'000m2		Lentillères Sud	Pas encore	Planifié			~60'000			
Quartier	# habitants-emplois	# logements	#places de parc	Trafic généré # véhic./jour	Surface des parcelles m2	SPd surfaces des planchers m2	Densité IUS																																																																		
En Chise	~1180	?250 à 350	~700	~3000	~42'000	~59'000	1.38																																																																		
Oassis	~1060	~550	~600	~3100	~35'000	~65'000	~1.8																																																																		
Millénium	~1500	---	~500	~1000	~12'000	???	?																																																																		
L'Orée	~1750	~520	~900	~3400	~85'000	~85'000	~1.3																																																																		
Ley Outre Est	~1190	?200-350	~630	~2100	???	???	1.35																																																																		
Les Uttins	~380	~200	~220	~750	~22'000	~19'000	0.9																																																																		
Total planifié	~7000	~2000	~3500	~13'000	>200'000m2	>300'000m2																																																																			
Lentillères Sud	Pas encore	Planifié			~60'000																																																																				

Texte de l'opposition	Réponse
* <i>Tableau basé sur des chiffres de différents documents publics, à valider/ compléter par le Service de l'Urbanisme</i> Les documents d'enquête «En Chise» ne font pas référence au trafic qui sera aussi généré sur les routes de Crissier-Prilly (RC 251) et du Pont Bleu (RC 82) par les autres grands quartiers tels Oassis (~700 places), L'Orée, Ley-Outre, ou encore le centre Millénium (~500 places de parc). Les différentes projections d'impact en matière de nuisances sonores et de pollution de l'air seront donc certainement très supérieures dans un périmètre où le SDT- Service du Territoire indique: "<u>La commune de Crissier se situe dans une zone soumise à un plan de mesures d'assainissement de l'air</u> (plan des mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges) <u>et dans un périmètre où les valeurs limites d'immissions, prescrites par l'Ordonnance fédérale pour la protection de l'air (DPair), sont dépassées pour les poussières fines (PM-10) et le dioxyde d'azote."!!</u> Dans le cadre des enquêtes publiques No 94/20, 93/20, je dépose donc les oppositions suivantes : 4. <u>Le bâtiment PEC 18 supprime la bretelle de jonction routière actuelle</u> qui permet aux transports publics et aux véhicules venant de la route de Crissier RC 251 de bifurquer facilement sur la route de la Carrière, ce qui n'est pas acceptable. En conséquence, je demande le maintien de la bretelle de jonction routière actuelle entre la route de Crissier-Prilly RC 251 et la route de la Carrière, ainsi que la suppression du bâtiment PEC 18 qui n'a pas vraiment de raison d'être.	1. <u>Suppression des bretelles routières/suppression du PEC 18</u> Actuellement, l'accès à la route de la Carrière depuis la RC 251 se fait depuis deux bretelles routières. La réalisation du BHNS-PP5 n'implique pas la suppression des bretelles routières, qui seront initialement conservées. La suppression des bretelles routières ne deviendra obligatoire qu'à plus long terme, avec le prolongement du BHNS-PP10 ou lorsque la réalisation des droits à bâtir du PEC 18 sera souhaitée. Ainsi, la suppression des bretelles n'intervient pas à court terme mais dans une deuxième phase avec la réalisation du BHNS-PP10 et/ou la construction du PEC 18. Lorsque les bretelles seront supprimées, le fonctionnement du réseau routier restera garanti. Les flux de véhicules depuis la Route de Prilly vers la Route de la Carrière pourront emprunter le giratoire ouest de la place centrale. Pour les flux provenant de l'échangeur autoroutier en direction de la Route de la Carrière, un parcours alternatif empruntant le Chemin de Mongevon existe également et il s'avère plus court et plus rapide aux heures de pointe que l'accès à travers les bretelles existantes. Pour rappel aucun transport public n'emprunte la bretelle routière depuis la route de Prilly pour venir sur la route de la Carrière.

Texte de l'opposition	Réponse
5. <u>Le trafic potentiellement induit par «En Chise» de environ 3000 véhicules/jour va générer des nuisances supplém. excessives</u> sur les axes à fort trafic qui sont déjà surchargés, principalement au niveau de la route de Crissier -Prilly RC 251 et de la route du Pont-Bleu/ tunnel de Marcolet RC 82. Comme déjà mentionné en préambule, les documents d'enquête «En Chise» <u>ne semblent pas tenir compte du trafic supplémentaire</u> qui sera aussi généré sur ces routes RC 251 et RC 82 par les autres grands quartiers tels Oassis, L'Orée, Ley-Outre, Millénium, etc. <u>Les différentes projections d'impact en matière de nuisances sonores et de pollution de l'air seront donc certainement très supérieures aux estimations d'Ecoscan pour le périmètre « En Chise » et avoisinant</u>, vu que le SDT - Service du Territoire indique déjà : <u>"que les valeurs limites d'immissions, prescrites par l'Ordonnance fédérale pour la protection de l'air (OPair), sont dépassées pour les poussières fines (PM-10) et le dioxyde d'azote."</u>	A terme, les lignes 18 et 32 rejoindront directement l'arrêt Bré (place centrale) au travers du niveau giratoire sans surcharger le pont de la Carrière. Le projet routier retenu est adapté à l'évolution de la mobilité constatée et poursuivie au niveau de l'agglomération, permettant aux différents modes de transports de jouer leur rôle complémentaire dans la perspective d'une accessibilité multimodale, conformément aux principes développés dans le PDI de l'Ouest lausannois. Il permet + d'améliorer fortement l'offre en transports publics et les infrastructures en faveur des mobilités douces ; + d'accroître à terme le patrimoine communal en permettant l'affectation d'un domaine public cantonal à une parcelle privée communale, qui offrira un potentiel constructible au profit de la commune à moyen-long terme ; + de conserver l'accessibilité à la Route de la Carrière grâce à des itinéraires alternatifs efficients ; + de garantir la qualité et la sécurité de l'axe fort de mobilité douce et du lien entre le quartier "Oassis" et "En Chise" et la place Centrale; + de structurer la place de Chisaz par trois façades de bâtiments et de l'isoler du trafic individuel motorisé, lui conférant une qualité supérieure. 2. <u>Hausse de trafic induit par le nouveau quartier, pollution de l'air, bruit</u> 2.1 <u>Hausse de trafic</u> Le PA « En Chise » ainsi que le projet routier ont fait l'objet d'une étroite collaboration avec la Direction générale de la mobilité et des Routes (DGMR) et sont conformes aux exigences légales en matière de mobilité. D'après le rapport d'impact sur l'environnement, le PA "En Chise" génèrera, selon la variante retenue en matière d'affectation effective des locaux dans le cadre de la marge autorisée par le PA, entre 2'700 et 3'000 véh/j et entre 330 et 360 unités véhicule par heure (uv/h) aux heures de pointe. Après amendements, ces valeurs ont été réévaluées à 3'000 véh/j et à 360 unités véhicule par heure (uv/h) aux heures de pointe pour les deux variantes. Bien que le nombre de places de stationnement ait été réduit, avec un ratio qui a été porté à 1 place par 90 m² de SPd au lieu de 1 par 84 m², cette réduction n'a pas d'impact sur la

Texte de l'opposition	Réponse
Pour ces raisons, je conteste les affirmations du rapport 47 OAT (basées sur les projections partielles des rapports de Transitec et d'Ecoscan pour «En Chise»), qui indiquent que les niveaux sonores diurnes et nocturnes seront effectivement conformes aux valeurs limites définies par l'OPB - Ordonnance sur la Protection contre le Bruit . Je conteste également les affirmations du rapport 47 OAT qui tablent sur le fait que les valeurs VLI pour le dioxyde d'azote (NO₂) vont diminuer dans le futur, de même en ce qui concerne la projection des VLI pour les PM (poussières fines). Je conteste aussi <u>le principe d'accepter que du fait que la valeur limite de concentration en Ozone est déjà dépassée</u>, le trafic généré par «En Chise» entraînera encore une augmentation générale de +3,1% des émissions de polluants atmosphérique sur des limites déjà dépassées et inacceptable. On ne peut/ veut rien faire, et les habitants de Crissier (et des communes avoisinantes) ne peuvent pas simplement accepter ces dépassements ! Je demande donc à ce que la Commune de Crissier installe plus de capteurs pour mesurer régulièrement l'évolution du trafic, des niveaux de bruit et des valeurs d'immissions OPair à différents endroits du périmètre de la Commune, et publie 3x/an dans Crissier Contact un rapport sur l'évolution de ces indicateurs de pollution, et sur les différentes initiatives qui doivent être mise en œuvre pour réduire ces pollutions.	génération de trafic étant donné qu'elle génère un taux de rotation plus élevé, puisque les places mutualisées font l'objet d'un usage cumulé. L'évaluation des effets du quartier a été faite en se basant sur l'horizon 2030, qui intègre l'ensemble des développements urbanistiques et d'infrastructure connus à l'heure actuelle et compris dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Un report modal a également été pris en compte. La source pour l'estimation des charges de trafic à l'horizon 2030 est le plan de charges du projet de BHNS (PP5); ces charges ont ensuite été affinées sur la base des données locales de génération de trafic du PA "En Chise" et de son affectation sur le réseau. On peut donc confirmer que l'analyse tient bien compte du trafic généré par les autres grands projets recensés et à venir. L'impact du PA "En Chise" sur le réseau routier est modéré, avec des augmentations de trafic de l'ordre de +15% sur le tronçon nord de la RC 82 et sur la Route de la Carrière, et inférieures à +10% sur le reste du réseau. Les carrefours sur la RC 179 et la RC 251 sont fortement chargés, avec des capacités utilisées avoisinant les 100%, mais l'impact de la génération de trafic du plan de quartier ne dépasse pas +3% de capacité d'utilisation. Le carrefour Lentillières où se connecte l'accès principal du PA dispose d'une réserve de capacité de 5 à 10%. Les autres carrefours du réseau secondaire disposent de réserves de capacité substantielles, excédant les 25%. Cette évaluation globale permet ainsi d'affirmer que la faisabilité du PA est garantie en matière de mobilité, y compris en tenant compte du trafic généré par les autres grands projets alentours. <u>2.2 Augmentation des polluants atmosphériques</u> Le PA « En Chise » a été préavisé favorablement par la Direction générales de l'environnement (DGE) quant aux aspects liés à la protection de l'air, Département compétent en la matière. Le projet prend place sur le territoire de Crissier dans sa partie ouest à faible distance de l'autoroute (plus de 100'000 véh/j). Des concentrations excessives de polluants sont observées sur le territoire Suisse et plus particulièrement dans les grandes agglomérations (dont l'agglomération Lausanne-Morges fait partie). Conformément à l'ordonnance sur la protection de l'air, un plan de mesures d'assainissement de l'air doit être mis en œuvre. Ce dernier est un instrument de coordination pour ordonner, dans une situation complexe, les mesures appropriées en vue d'assainir la qualité de l'air (plan des

Texte de l'opposition	Réponse
	mesures OPAIR de l'agglomération Lausanne-Morges 2018). Entre 2005 et 2015 le premier plan des mesures OPAIR a permis la réduction des niveaux de pollution. Pour poursuivre cette dynamique, une adaptation du plan des mesures OPAIR au nouveau contexte énergétique, démographique et urbain a eu lieu. En 2015, 59% des émissions provenaient du trafic. Ainsi le plan des mesures se concentre sur plusieurs axes d'action pour avoir un effet significatif à l'échelle du canton. Conscient des problématiques actuelles, le nouveau plan des mesures met un accent plus important sur les mesures définies dans les domaines de l'énergie et de la mobilité. Ainsi le plan des mesures voit son efficacité dépendre d'un pool de mesures concrètes. Le plan des mesures n'a pas pour objectif d'empêcher les développements urbanistiques, mais de tendre à placer « la bonne activité au bon endroit » (mesure AT-2). En consultant les données du réseau de mesure, les capteurs de Crissier, pour le NO₂, montrent une tendance générale à la baisse avec un respect des valeurs limites en 2018 pour tous les capteurs, ceci malgré des charges de trafic importantes sur l'autoroute (plus de 100'000 véh/j) et les développements en cours ou réalisés. L'ozone est un polluant secondaire qui découle de la dégradation des NO₂ en présence de radiation solaire. L'évolution des concentrations en 2019 met en évidence que les dépassements sont directement liés aux périodes de plus grand rayonnement (printemps été). Ainsi la variation des concentrations en ozone, ne suit pas la variation des concentrations en NO₂. L'évaluation de la pollution de l'air se concentre sur le trafic motorisé généré par le projet et conclut effectivement à une augmentation relative théorique de 3.5%. Toutefois à l'échelle de la problématique sur la protection de l'air, la conformité du projet doit être évaluée par rapport aux mesures globales mises en œuvre par le projet pour minimiser son impact global sur la qualité de l'air. En ce sens le projet est donc conforme au principe du plan des mesures OPAIR du canton : + Position à proximité d'axe de transport public performant ; + Maîtrise du stationnement privé par le dimensionnement selon normes VSS en vigueur et réduction des besoins en fonction de la desserte en transports publics présente et à venir ;

Texte de l'opposition	Réponse
	+ Raccord à un réseau de chauffage à distance ; + Affectation mixte (habitations, activités et équipements publics) en adéquation avec l'accessibilité multimodale du site. En ce qui concerne le réseau de capteurs, ce dernier est de compétence cantonale et a pour mission de suivre la qualité de l'air à l'échelle du canton. L'ajout de capteurs sur le territoire communal devrait être fait à la charge de la commune (mise en place des capteurs, analyse des capteurs, traitement des résultats). Les résultats n'apporteraient pas une plus-value significative au regard du réseau actuellement en place et engendreraient une charge financière pour la population. Selon les scénarii élaborés dans la stratégie énergétique 2050 de la Confédération, entre 48% (scénario pessimiste) et 60% (scénario optimiste) du parc automobile immatriculé en Suisse sera électrique ou hybride rechargeable en 2035 (environ le tiers en 2030). <u>2.3 Augmentation des nuisances sonores</u> Le PA « En Chise » a été préavisé favorablement par la DGE, Département compétent en la matière, quant aux aspects de protection contre le bruit. L'évaluation acoustique du projet a été établie sur la base des plans de charge de trafic établis par le bureau spécialiste de la mobilité. Le dimensionnement de la génération de trafic et l'établissement des plans de charge prennent en compte les diverses planifications en cours dans le périmètre d'influence du projet « En Chise ». Ainsi, l'évaluation acoustique du projet au sens des art. 7, 8, 9 et 31 OPB est établie sur la base d'une prise en compte de la situation globale. Les conclusions de l'étude ne sont donc pas sous-estimées. Il est pertinent de rappeler que la conformité au bruit est démontrée à deux stades, celui du présent projet de PA, puis celui des demandes de permis de construire, comme le fixe l'art. 6.2 al. 2 du règlement du PA. Le PA fixe donc les mesures nécessaires pour garantir une réalisation conforme aux exigences légales. Cette démarche en deux temps permettra également de tenir compte des éventuelles évolutions de paramètres, tels que le périmètre d'influence du projet. La mise en place de capteurs sonores (sonomètres) le long des axes routiers pose le problème de la présence de sources de bruit parasite (bruit autre que le bruit de la Route) qui perturbent la définition, conformément à l'OPB, des niveaux de bruit en lien avec un axe routier :

Texte de l'opposition	Réponse
	considérant la complexité des situations acoustiques en ville, les résultats des mesures au sonomètre ne permettraient pas de définir avec précision le bruit généré par les axes routiers. Cela aboutirait donc à une dépense financière pour la commune (achat du matériel, mandat ou formation d'une personne pour traiter les résultats) pour un résultat peu fiable et légalement non exploitable (pour rappel, l'OPB fonctionne sur des moyennes sonores sur une période définie et ne prend pas bien en compte la notion de gêne et de bruit émergent). Cette solution n'apparaît dès lors pas opportune.

Opposition collective 3

Damien Canart, Rue des Alpes 21a, 1023 Crissier
 Aleksandra Canart, Rue des Alpes 21a, 1023 Crissier
 Frédéric Cotillon, Rue des Alpes 21a, 1023 Crissier
 Alexandra Gypa, Rue des Alpes 21, 1023 Crissier
 Stephen Hinde, Rue de la Cure 13, 1023 Crissier
 Lorna Hinde, Rue de la Cure 13, 1023 Crissier
 Thémistoklis Koromazidis, Rue des Alpes 21a, 1023 Crissier
 Liliane Mahé, Chemin des Fleurs 2, 1023 Crissier
 Roselyne Marsala, Chemin Bellevue 6, 1023 Crissier
 Muriel, Roselyne et Giovanni, Chemin Bellevue 6, 1023 Crissier
 Mady-Christine Martinelli, Chemin des Fleurs 4, 1023 Crissier
 Louis Ramelet, Route de la Carrière 9, 1023 Crissier
 Richard Rosset, Rue des Alpes 8, 1023 Crissier
 Sauvegardons Crissier p.a. Martin Senn et Etienne Dufour, Chemin de la Crésentine 21f, 1023 Crissier
 Anne-Marie Vallon, Chemin du Mont-Blanc 8, 1023 Crissier

Texte de l'opposition	Réponse																																																																								
Opposition aux Enquêtes publiques No 94/20 - 93/20 - 92/20 Plan d'affectation « En Chise », son règlement et ses aménagements routiers Dans le cadre des enquêtes publiques No 94/20, 93/20, 92/20, je souhaite déposer les oppositions suivantes. En préambule : le plan d'affectation «En Chise» constitue le 4e des 5 grands projets immobiliers en cours de réalisation à Crissier, ou déjà réalisés (Oassis + Millenium). Le tableau ci-après montre l'importance du nouveau projet «En Chise» qui est situé au centre de la commune: env.1'200 nouveaux habitants-emplois avec ~700 places de parc. <table><tr><th>Quartier</th><th># habitants-emplois</th><th># logements</th><th>#places de parc</th><th>Trafic généré # véhic./jour</th><th>Surface des parcelles m2</th><th>SPd surfaces des planchers m2</th><th>Densité IUS</th></tr><tr><td>En Chise</td><td>~1180</td><td>?250 à 350</td><td>~700</td><td>~3000</td><td>~42'000</td><td>~59'000</td><td>1.38</td></tr><tr><td>Oassis</td><td>~1060</td><td>~550</td><td>~600</td><td>~3100</td><td>~35'000</td><td>~65'000</td><td>~1.8</td></tr><tr><td>Millénium</td><td>~1500</td><td>---</td><td>~500</td><td>~1000</td><td>~12'000</td><td>???</td><td>?</td></tr><tr><td>L'Orée</td><td>~1750</td><td>~520</td><td>~900</td><td>~3400</td><td>~85'000</td><td>~85'000</td><td>~1.3</td></tr><tr><td>Ley Outre Est</td><td>~1190</td><td>?200-350</td><td>~630</td><td>~2100</td><td>???</td><td>???</td><td>1.35</td></tr><tr><td>Les Uttins</td><td>~380</td><td>~200</td><td>~220</td><td>~750</td><td>~22'000</td><td>~19'000</td><td>0.9</td></tr><tr><td>Total planifié</td><td>~7000</td><td>~2000</td><td>~3500</td><td>~13'000</td><td>>200'000m2</td><td>>300'000m2</td><td></td></tr><tr><td>Lentillères Sud</td><td>Pas encore</td><td>Planifié</td><td></td><td></td><td>~60'000</td><td></td><td></td></tr></table> Plus de 7'000 habitants/emplois en moins de 10 ans représente pratiquement un doublement de la population de Crissier, et aura des conséquences considérables au niveau du bien être des habitants. Avec ses 1'200 habitants/emplois, En Chise, fait partie de cette stratégie, et va générer du trafic, de la pollution (dépassant déjà les limites), des nuisances sonores importantes, et donc une réduction de notre qualité de vie.	Quartier	# habitants-emplois	# logements	#places de parc	Trafic généré # véhic./jour	Surface des parcelles m2	SPd surfaces des planchers m2	Densité IUS	En Chise	~1180	?250 à 350	~700	~3000	~42'000	~59'000	1.38	Oassis	~1060	~550	~600	~3100	~35'000	~65'000	~1.8	Millénium	~1500	---	~500	~1000	~12'000	???	?	L'Orée	~1750	~520	~900	~3400	~85'000	~85'000	~1.3	Ley Outre Est	~1190	?200-350	~630	~2100	???	???	1.35	Les Uttins	~380	~200	~220	~750	~22'000	~19'000	0.9	Total planifié	~7000	~2000	~3500	~13'000	>200'000m2	>300'000m2		Lentillères Sud	Pas encore	Planifié			~60'000			Dans le cadre des enquêtes citées sous rubrique, vous avez déposé une opposition. Les réponses développées ci-après concernent essentiellement les motifs d'opposition couverts par les bases légales régissant les enquêtes concernées à savoir : + LATC ; + LRou. Ces éléments rappelés, nous relevons que votre opposition concerne les points suivants en lien avec le projet routier : 1. Suppression des bretelles routières ; 2. Hausse de trafic induit par le nouveau quartier, pollution de l'air, bruit ;
Quartier	# habitants-emplois	# logements	#places de parc	Trafic généré # véhic./jour	Surface des parcelles m2	SPd surfaces des planchers m2	Densité IUS																																																																		
En Chise	~1180	?250 à 350	~700	~3000	~42'000	~59'000	1.38																																																																		
Oassis	~1060	~550	~600	~3100	~35'000	~65'000	~1.8																																																																		
Millénium	~1500	---	~500	~1000	~12'000	???	?																																																																		
L'Orée	~1750	~520	~900	~3400	~85'000	~85'000	~1.3																																																																		
Ley Outre Est	~1190	?200-350	~630	~2100	???	???	1.35																																																																		
Les Uttins	~380	~200	~220	~750	~22'000	~19'000	0.9																																																																		
Total planifié	~7000	~2000	~3500	~13'000	>200'000m2	>300'000m2																																																																			
Lentillères Sud	Pas encore	Planifié			~60'000																																																																				

Texte de l'opposition	Réponse
5. Le bâtiment PEC 18 supprime la bretelle de jonction routière actuelle qui permet aux transports publics et aux véhicules venant de la route de Crissier RC 251 de bifurquer facilement sur la route de la Carrière, ce qui n'est pas acceptable. En conséquence, je m'oppose au projet actuel et demande le maintien de la bretelle de jonction routière actuelle entre la route de Crissier-Prilly RC 251 et la route de la Carrière, ainsi que la suppression du bâtiment PEC 18 qui n'a pas vraiment de raison d'être. <u>Opposition de l'ordre de la qualité de vie (trafic, pollution et nuisances sonores) :</u> 7. Je conteste les chiffres produits pour le trafic induit de ~3'000 véhicules/ jour. Il semble avoir été calculé à minima étant donné la part d'affectation prévue pour les activités commerciales. Je conteste la règle de calcul qui a été utilisée pour la génération de trafic en fonction du nombre d'unité logement et de places de travail. Il semble que le trafic généré par la croissance de l'activité commerciale ne soit pas justement pris en compte et présuppose que les emplois et les déplacements générés se feront majoritairement sans apport de véhicules suffisants nécessaires à l'activité et aux clients. Le trafic potentiellement induit par «En Chise» de ~3'000 véhicules/jour va générer des nuisances supplémentaires excessives sur les axes à fort trafic qui sont déjà surchargés, principalement au niveau de la route de Crissier-Prilly RC 251 et de la route du Pont-Bleu / tunnel de Marcolet RC 82 qui desservent déjà les autres grands quartiers tels Oassis, L'Orée, Ley-Outre, Millénium, etc. Le rapport et le projet ne prend surtout pas en compte la croissance démographique dans les villes et villages voisins et le trafic considérable lié aux activités de la construction et de l'artisanat qui ne pourront changer de paradigme de mobilité et trouver d'autres moyens de locomotion. Le rapport et les chiffres semblent d'ailleurs se baser sur un trafic hypothétique réduit lié à des sorties d'autoroute qui ne seront pas réalisées avant 10 voir 15 ans. Le rapport et les chiffres ne prenant pas en compte l'arrivée du tram et du BHNS, qui réduiront significativement les capacités routières de la commune Enfin, le mandataire préjuge de modification de comportement de locomotion qui ne verront pas le jour sans l'éducation de la population en ce sens. Je conteste enfin le choix du mandataire qui ne semble pas avoir été mis en concurrence dans le cadre d'un mandat ou marché public, alors qu'il semble déjà avoir été mandaté	1. <u>Suppression des bretelles routières/suppression du PEC 18</u> <i>L'opposant est prié de se référer au point 1 des réponses aux oppositions du texte n° 1.</i> 2. <u>Hausse de trafic induit par le nouveau quartier, pollution de l'air, bruit</u> <i>L'opposant est prié de se référer au point 2 des réponses aux oppositions du texte n° 1.</i>

Texte de l'opposition	Réponse
par la Commune pour d'autres projets par le passé et s'est déjà trompés dans ses projections. 8. Les différentes projections d'impact en matière de nuisances sonores et de pollution de l'air seront donc certainement très supérieures aux estimations d'Ecoscan pour le périmètre « En Chise » et avoisinant, vu que le SDT- Service du Territoire indique déjà : "que les valeurs limites d'émissions, prescrites par l'Ordonnance fédérale pour la protection de l'air (OPair), sont dépassées pour les poussières fines (PM-10) et le dioxyde d'azote." Pour ces raisons, je conteste les affirmations du rapport 47 OAT (basées sur les projections partielles des rapports de Transitec et d'Ecoscan pour «En Chise»), qui indiquent que les niveaux sonores diurnes et nocturnes seront effectivement conformes aux valeurs limites définies par l'OPB - Ordonnance sur la Protection contre le Bruit. Je conteste enfin le choix des mandataires qui ne semblent pas avoir été mis en concurrence dans le cadre d'un mandat ou marché public, alors qu'ils semblent déjà avoir été mandaté par la Commune pour d'autres projets par le passé et se sont déjà trompés dans leurs projections. 9. Je conteste également les affirmations du rapport 47 OAT qui tablent sur le fait que les valeurs VLI pour le dioxyde d'azote (N02) vont diminuer dans le futur, de même en ce qui concerne la projection des VLI pour les PM (poussières fines). Je conteste aussi le principe d'accepter que du fait que la valeur limite de concentration en Ozone est déjà dépassée, le trafic généré par «En Chise» entraînera encore une augmentation générale de +3,1% des émissions de polluants atmosphérique sur des limites déjà dépassées et inacceptable. On ne peut / veut rien faire, et les habitants de Crissier (et des communes avoisinantes) ne peuvent pas simplement accepter ces dépassements! Je demande donc à ce que la Commune de Crissier installe plus de capteurs pour mesurer régulièrement l'évolution du trafic, des niveaux de bruit et des valeurs d'émissions OPair à différents endroits du périmètre de la Commune, et publie 3x/an dans Crissier Contact un rapport sur l'évolution de ces indicateurs de pollution, et sur les différentes initiatives qui doivent être mise en œuvre pour réduire ces pollutions. Les différentes projections d'impact en matière de nuisances sonores et de pollution de l'air seront donc certainement très supérieures dans un périmètre où le SDT (Service du Territoire) indique justement ... "La commune de Crissier se situe dans une zone soumise à un plan de mesures d'assainissement de l'air (plan des	

Texte de l'opposition	Réponse
mesures OPair de l'agglomération Lausanne-Morges) et dans un périmètre où les valeurs limites d'émissions, prescrites par L'Ordonnance fédérale pour la protection de l'air (OPair), sont dépassées pour les poussières fines (PM-10) et le dioxyde d'azote." ! Je conteste enfin le choix du mandataire qui ne semble pas avoir été mis en concurrence dans le cadre d'un mandat, ou marché public, alors qu'il semble déjà avoir été mandaté par la Commune pour d'autres projets par le passé et s'est déjà trompé sur ses projections. En conséquence, et pour les différents motifs d'opposition développés ci-dessus, à savoir: – le trafic suppl. induit sous-estimé qui va générer des nuisances excessives: embouteillage, bruit et pollution – la pandémie a développé le télétravail qui va perdurer, couplé à une augmentation inquiétante de bureaux non- occupés Je demande aussi à ce que le processus d'enquête publique actuel soit suspendu, et que le projet du plan d'affectation «En Chise» soit réétudié et remis à l'enquête publique d'ici 18 à 24 mois, en tenant compte de mesures/ projections de trafic et de pollution élargies, ainsi que de critères urbanistiques plus globaux.	

Opposition Richard

Fiona, Sarah et Patrick Richard, Rue du Centre 29, 1023 Crissier

Texte de l'opposition	Réponse
Nous vous remercions pour l'organisation de la séance d'information du 23 novembre 2020 concernant la mise à l'enquête du plan d'affectation « En Chise » et aux explications détaillées que nous avons pu obtenir. En effet, nous revenons sur nos inquiétudes concernant la saturation du réseau routier actuel et le volume supplémentaire de circulation généré par ce nouveau projet, mais également par ceux actuellement en cours de construction ou prévus dans des délais proches. Le flux du trafic au droit de notre parcelle émet des nuisances sonores et provoque une dégradation de la qualité de l'air qui ont déjà atteint des limites que l'on ne peut ignorer pour les habitants des bâtiments sis sur la parcelle 833. De ce fait, nous déposons les oppositions suivantes : 1. Selon les rapports de transitec, la construction de ce nouveau quartier aura un impact direct sur l'augmentation du trafic de 5% sur la première partie de la rue du Centre (entre le giratoire rue du Centre/chemin du Bré et l'ancien café du Soleil) d'ici 2030. Pire encore, une augmentation de ~3'000 véhicules/jour est attendue dans un second temps lorsque les bretelles de jonction routière actuelles permettant aux transports publics et aux véhicules venant de la route de Crissier RC 251 de bifurquer facilement sur la route de la Carrière seront supprimées. Nous ne pouvons accepter une telle augmentation de circulation et de nuisances sonores sur ce tronçon jouxtant notre habitation, notre jardin privé et notre terrasse. C'est pourquoi, nous estimons que dans un premier temps la construction de ce nouveau quartier et dans un deuxième temps la suppression des bretelles reliant la RC251 et le pont de la Carrière accentueraient encore la problématique de gestion du trafic en dirigeant un volume de conducteurs supplémentaires vers le futur giratoire attenant à notre propriété. La qualité de vie dans nos habitations et ses accès privés et professionnels seraient dès lors encore plus dégradés.	Dans le cadre des enquêtes citées sous rubrique, vous avez déposé une opposition. Les réponses développées ci-après concernent essentiellement les motifs d'opposition couverts par les bases légales régissant les enquêtes concernées à savoir : + LATC ; + LRou. Ces éléments rappelés, nous relevons que votre opposition concerne les points suivants en lien avec le projet routier : 1. Hausse de trafic induit par le nouveau quartier 2. Suppression des bretelles routières ; 3. Augmentation des polluants atmosphériques 4. Augmentation des nuisances sonores ; 1. <u>Hausse de trafic induit par le nouveau quartier</u> <i>L'opposant est prié de se référer au point 2.1 des réponses aux oppositions du texte n° 1.</i> Pour le surplus, il convient de préciser qu'au niveau de la première partie de la rue du Centre, si l'augmentation relative du trafic peut paraître importante, la valeur absolue du trafic reste faible en comparaison d'autres axes de circulation comparables. Cette hausse de trafic ne va pas préteriter la sécurité des piétons et des écoliers, d'autant plus que l'aménagement du nouveau giratoire et sa proximité avec celui de Bré, jouent un rôle de modération de la vitesse de circulation sur ce tronçon routier si court.

2. Le trafic potentiellement induit par «En Chise» de ~3'000 véhicules/jour va générer des nuisances supplémentaires excessives sur les axes à fort trafic qui sont déjà surchargés, principalement au niveau de la route de Crissier-Prilly RC 251 et de la route du Pont-Bleu / tunnel de Marcolet RC 82. Les documents d'enquête «En Chise» ne semblent pas tenir compte du trafic supplémentaire qui sera aussi généré sur ces routes RC 251 et RC 82 par les autres grands quartiers tels Oassis, L'Orée, Ley-Outre, Millénium, etc.

En conséquence, nous demandons le maintien des bretelles de jonction routière actuelles entre la route de Crissier-Prilly RC251 et la route de la Carrière, ainsi que la suppression du bâtiment PEC 18 qui n'a pas vraiment de raison d'être.

Les différentes projections d'impact en matière de nuisances sonores et de pollution de l'air seront donc certainement très supérieures aux estimations d'Ecoscan pour le périmètre «En Chise» et avoisinant, vu que le SDT -Service du Territoire indique déjà: "que les valeurs limites d'immissions, prescrites par l'Ordonnance fédérale pour la protection de l'air (OPair), sont dépassées pour les poussières fines (PM-10) et le dioxyde d'azote.

Nous contestons également les affirmations du rapport 47 OAT qui tablent sur le fait que les valeurs VLI pour le dioxyde d'azote (NO₂) vont diminuer dans le futur, de même en ce qui concerne la projection des VLI pour les F (poussières fines).

Nous contestons aussi le principe d'accepter des valeurs limites de concentration en Ozone déjà dépassées. Le trafic généré par «En Chise» entraînera encore une augmentation générale de +3, 1 % des émissions de polluants atmosphérique sur des limites déjà dépassées. C'est inacceptable.

Les différentes projections d'impact en matière de nuisances sonores et de pollution de l'air seront donc certainement très supérieures aux estimations d'Ecoscan pour le périmètre «En Chise» et avoisinant, vu que le SDT -Service du Territoire indique déjà: "que les valeurs limites d'immissions, prescrites par l'Ordonnance fédérale pour la protection de l'air (OPair), sont dépassées pour les poussières fines (PM-10) et le dioxyde d'azote.

2. Suppression des bretelles routières/suppression du PEC 18

L'opposant est prié de se référer au point 1 des réponses aux oppositions du texte n° 1.

3. Augmentation des polluants atmosphériques

L'opposant est prié de se référer au point 2.2 des réponses aux oppositions du texte n° 1.

4. Augmentation des nuisances sonores

L'opposant est prié de se référer au point 2.3 des réponses aux oppositions du texte n° 1.

Pour ces raisons, nous contestons les affirmations du rapport 47 OAT (basées sur les projections partielles des rapports de Transitec et d'Ecoscan pour «En Chise»), qui indiquent que les niveaux sonores diurnes et nocturnes seront effectivement conformes aux valeurs limites définies par l'OPB -Ordonnance sur la Protection contre le Bruit.

Nous demandons donc à ce que la Commune de Crissier installe plus de capteurs pour mesurer régulièrement l'évolution du trafic, des niveaux de bruit et des valeurs d'immissions OPair à différents endroits du périmètre de la Commune, et publie 3x/an dans Crissier Contact un rapport sur l'évolution de ces indicateurs de pollution, et sur les différentes initiatives qui doivent être mise en œuvre pour réduire ces pollutions.

Opposition Gonnet et opposition Thonney Suter Gattoni Castro

Caroline Castro, Chemin du Bré 2, 1023 Crissier
 Ariane Gattoni, Chemin du Bré 2, 1023 Crissier
 Lucie et Vincent Gonet, Chemin du Bré 2, 1023 Crissier
 Yvette et Philippe Gonet, Chemin du Bré 2, 1023 Crissier
 Valérie Suter, Chemin du Bré 2, 1023 Crissier
 Sabrina Thonney-Soto et Sacha Thonney, Chemin du Bré 2, 1023 Crissier

Texte de l'opposition	Réponse
Enquêtes publiques No 94/20 -93/20 -92/20 concerne: Plan d'affectation «En Chise», son règlement, et les aménagements routiers En 2018, les familles Gonet (voisins de paliers et copropriétaires de la PPE du Bré) rencontraient le chef du service de l'urbanisme, développement et mobilité de Crissier, M. Liaudet, dans le cadre des mises à l'enquête « Axe forts de transports publics urbains : ligne de BHNS, nouvelle route de Cossonay ». Ils relayaient les inquiétudes de tous les habitants de la maison. En effet, ce projet allait augmenter le trafic au droit de la parcelle avec des nuisances pour notre bâtiment . Nous nous inquiétions déjà tous de la dégradation de la qualité de l'air. Ils relevaient également la dangerosité du cheminement des piétons devant notre maison et insistaient sur le fait que la situation pourrait encore se péjorer en cas de suppression des bretelles ouest prévue par le plan de quartier « En Chise » (cf courrier du 9 octobre 2017 relatif à note opposition) . Pourtant, après la séance de conciliation, la famille Gonet nous a rassuré en signalant que M. Liaudet leur avaient annoncé que celles-ci ne seraient pas supprimées. Par ailleurs, en réponse à leur opposition, dans le préavis N°59/2016-2021 la commune répondait: « Aucune suppression des bretelles reliant la RC251 et le pont de la Carrière n'a été intégrée dans le cadre du projet	Dans le cadre des enquêtes citées sous rubrique, vous avez déposé une opposition. Les réponses développées ci-après concernent essentiellement les motifs d'opposition couverts par les bases légales régissant les enquêtes concernées à savoir : + LATC ; + LRou. Ces éléments rappelés, nous relevons que votre opposition concerne les points suivants en lien avec le projet routier : 1. Suppression des bretelles routières 2. Hausse de trafic induit par le nouveau quartier, pollution de l'air, bruit 1. <u>Suppression des bretelles routières/suppression du PEC 18</u> <i>L'opposant est prié de se référer au point 1 des réponses aux oppositions du texte n° 1.</i>

Texte de l'opposition	Réponse
de requalification de la RC251. Elles figurent au plan d'enquête et ne sont pas prévues d'être démolies. » Dès lors, nous ne pouvons que déplorer le manque de transparence de la municipalité et du service de l'urbanisme qui a nouveau met à l'enquête un projet de quartier qui nuit directement aux qualités de vie de notre habitation et de ses extérieurs. 3.Selon les rapports de transitec, la construction de ce nouveau quartier aura un impact direct sur l' augmentation du trafic de 5% direct sur la première partie de la rue du Centre (entre le giratoire rue du Centre/chemin du Bré et l'ancien café du Soleil) d'ici 2030. Pire encore, une augmentation de ~3'000 véhicules/jour est attendue dans un second temps lorsque les bretelles de jonction routière actuelles permettant aux transports publics et aux véhicules venant de la route de Crissier RC 251 de bifurquer facilement sur la route de la Carrière seront supprimées. Nous ne pouvons accepter une telle augmentation de circulation et de nuisances sonores sur ce tronçon jouxtant notre habitation, notre jardin privé et nos terrasses. La sécurité des écoliers s'en verrait également préteritée aux abords de notre propriété. En effet, nombreux sont les écoliers de 8 à 15 ans qui traversent quotidiennement le passage piéton devant notre habitation et ceci aux heures de fortes affluences. Il n'est pas rare de constater le non-respect des priorités de certains automobilistes pressés mettant ainsi en danger la vie des enfants. Une telle augmentation de la circulation de transit serait dès lors inquiétante. En conséquence, nous demandons le maintien des bretelles de jonction routière actuelles entre la route de Crissier-Prilly RC251 et la route de la Carrière, ainsi que la suppression du bâtiment PEC 18 qui n'a pas vraiment de raison d'être. D'autant plus nous demandons la construction de panneaux anti-bruit aux abords de notre propriété ceci afin de réduire les nuisances sonores directement induite par « En Chise ». 4.Le trafic potentiellement induit par «En Chise» de ~3'000 véhicules/jour va générer des nuisances supplémentaires excessives sur les axes à fort trafic qui sont déjà surchargés, principalement au niveau de la route de Crissier-Prilly RC 251 et de la route du Pont-Bleu / tunnel de Marcolet RC 82 . Les documents d'enquête «En Chise» ne semblent pas tenir compte du trafic supplémentaire qui sera aussi généré sur ces routes RC 251 et RC 82 par les autres grands quartiers tels Oassis,	2. <u>Hausse de trafic induit par le nouveau quartier, pollution de l'air, bruit</u> <i>L'opposant est prié de se référer au point 2 des réponses aux oppositions du texte n° 1.</i> Pour le surplus, il convient de préciser qu'au niveau de la première partie de la rue du Centre, si l'augmentation relative du trafic peut paraître importante, la valeur absolue du trafic reste faible en comparaison d'autres axes de circulation comparables. Cette hausse de trafic ne va pas préteriter la sécurité des piétons et des écoliers, d'autant plus que l'aménagement du nouveau giratoire et sa proximité avec celui de Bré, jouent un rôle de modération de la vitesse de circulation sur ce tronçon routier si court.

Texte de l'opposition	Réponse
L'Orée, Ley-Outre, Millénium, etc. Les différentes projections d'impact en matière de nuisances sonores et de pollution de l'air seront donc certainement très supérieures aux estimations d'Ecoscan pour le périmètre «En Chise» et avoisinant, vu que le SDT -Service du Territoire indique déjà : "que les valeurs limites d'immissions, prescrites par l'Ordonnance fédérale pour la protection de l'air (OPair), sont dépassées pour les poussières fines (PM-10) et le dioxyde d'azote. Pour ces raisons, nous contestons les affirmations du rapport 47 QAT (basées sur les projections partielles des rapports de Transitec et d'Ecoscan pour «En Chise»),qui indiquent que les niveaux sonores diurnes et nocturnes seront effectivement conformes aux valeurs limites définies par l'OPB -Ordonnance sur la Protection contre le Bruit. Nous contestons également les affirmations du rapport 47 QAT qui tablent sur le fait que les valeurs VU pour le dioxyde d'azote (NO2) vont diminuer dans le futur, de même en ce qui concerne la projection des VU pour les PM (poussières fines). Nous contestons aussi le principe d'accepter des valeurs limites de concentration en Ozone déjà dépassées. Le trafic généré par «En Chise» entraînera encore une augmentation générale de +3, 1 % des émissions de polluants atmosphérique sur des limites déjà dépassées. C'est inacceptable. Nous demandons donc à ce que la Commune de Crissier installe plus de capteurs pour mesurer régulièrement l'évolution du trafic, des niveaux de bruit et des valeurs d'immissions OPair à différents endroits du périmètre de la Commune, et publie 3x/an dans Crissier Contact un rapport sur l'évolution de ces indicateurs de pollution, et sur les différentes initiatives qui doivent être mise en œuvre pour réduire ces pollutions.	

Opposition Cuérel

Corinne et Alexandre Cuérel, Chemin du Vieux-Moulin 2, 1023 Crissier

Texte de l'opposition	Réponse
Concerne: Enquête plan d'affectation« En Chise » no d'enquête 92/20 - 93/20 - 94/20 Madame, Monsieur, Nous avons pris connaissance avec consternation du nouveau plan de quartier susmentionné. La situation géographique de notre propriété, Ch. de Praz 2, 1023 Crissier, fait que nous subissons déjà d'importantes nuisances et ce projet va en engendrer de nouvelles, ce qui nous paraît inconcevable : - Augmentation significative des nuisances sonores - Augmentation significative du trafic routier - Augmentation significative de la pollution	Dans le cadre des enquêtes citées sous rubrique, vous avez déposé une opposition. Les réponses développées ci-après concernent essentiellement les motifs d'opposition couverts par les bases légales régissant les enquêtes concernées à savoir : + LATC ; + LRou. Ces éléments rappelés, nous relevons que votre opposition concerne les points suivants en lien avec le projet routier : 1. Augmentation des nuisances sonores 2. Augmentation du trafic induit par le nouveau quartier ; 3. Augmentation des polluants atmosphériques 1. <u>Augmentation des nuisances sonores</u> <i>L'opposant est prié de se référer au point 2.3 des réponses aux oppositions du texte n° 1.</i> 2. <u>Augmentation du trafic induit par le nouveau quartier</u> <i>L'opposant est prié de se référer au point 2.1 des réponses aux oppositions du texte n° 1.</i> 3. <u>Augmentation des polluants atmosphériques</u> <i>L'opposant est prié de se référer au point 2.2 des réponses aux oppositions du texte n° 1.</i>

Opposition Ramelet Vulliez Vallon

Dominique Vulliez et Louis-Samuel Ramelet, Route de la Carrière 9, 1023 Crissier
Isabelle et Jean-Michel Vallon, Route de la Carrière 11, 1023 Crissier

Texte de l'opposition	Réponse
Concerne : Mise à l'enquêtes publiques n° 92/20- 92/20 - 94/20 Madame, Monsieur, Par la présente lettre, je me permets de faire opposition pour les enquêtes concernées, sur les points suivants : - Selon les calculs, il y aura une augmentation de la circulation, cependant, rien n'est prévu, avant ces constructions pour fluidifier le flot des voitures qui est déjà, à l'heure actuelle, saturé durant les heures de pointes. Toujours sur la circulation et plus précisément sur la route de la Carrière, ceci augmentera le danger aux abords des collèges de la Carrière et de Chisaz. Et ceci en contradiction avec les normes du BP A (Bureau de prévention des accidents), sans compter le parking de Chisaz occupé par les commerces et riverains. Sans parler que d'autre quartier vont naître d'ici peu, ce qui ne fera que l'augmenter, ce qui créera beaucoup de nuisance (bruit est pollution.)	Dans le cadre des enquêtes citées sous rubrique, vous avez déposé une opposition. Les réponses développées ci-après concernent essentiellement les motifs d'opposition couverts par les bases légales régissant les enquêtes concernées à savoir : + LATC ; + LRou. Ces éléments rappelés, nous relevons que votre opposition concerne les points suivants en lien avec le projet routier : 1. Hausse de trafic induit par le nouveau quartier 2. Augmentation de la pollution atmosphérique 3. Augmentation des nuisances sonores 1. <u>Hausse de trafic induit par le nouveau quartier</u> <i>L'opposant est prié de se référer au point 2.1 des réponses aux oppositions du texte n° 1.</i> Pour le surplus, précisons qu'afin de réduire le trafic de transit à travers le bourg, une étude de réaménagement de la place Girardet et de modération du trafic dans le centre de Crissier est en cours. À noter également que si d'une part la circulation va augmenter sur la route de la Carrière, d'autre part l'ambiance plus bâtie et la présence accrue de piétons pourrait avoir des effets bénéfiques sur le comportement des automobilistes, les rendant plus attentifs et augmentant ainsi potentiellement la sécurité sur cet axe, qui n'est par ailleurs pas identifié comme accidentogène (aucun accident avec dommages corporels impliquant des piétons n'y a été recensé à ce jour). 2. <u>Augmentation des polluants atmosphériques</u> <i>L'opposant est prié de se référer au point 2.2 des réponses aux oppositions du texte n° 1.</i> 3. <u>Augmentation des nuisances sonores</u>

Texte de l'opposition	Réponse
Sans parler que d'autre quartier vont naître d'ici peu, ce qui ne fera que l'augmenter, ce qui créera beaucoup de nuisance (bruit est pollution.)	<i>L'opposant est prié de se référer au point 2.3 des réponses aux oppositions du texte n° 1.</i>

Opposition PRO VELO

PRO VELO Région Lausanne, Rue de Sébeillon 9a, 1004 Lausanne

Texte de l'opposition	Réponse
Enquête CAMAC Nos 92, 93 et 94: Plan d'affectation« En Chise » Madame, Monsieur, Nous avons examiné les plans des mises à l'enquête susmentionnées sous l'angle du stationnement pour les cycles et de l'accessibilité à vélo. Il relève en général que le plan d'affectation prend en compte de manière conséquente les besoins des cyclistes, tant pour le stationnement que pour la circulation (référence aux normes VSS-640 065 et VSS 640 066) - Au nord du quartier, le plan d'affectation prévoit une piste cyclable en site propre bidirectionnelle d'une largeur de 3 m parallèle à la route de Prilly qui se prolonge vers l'ouest le long du quartier Oasis et qui rejoindra, vers l'est, l'avenue des Alpes et la route de Cossonay en passant sous le pont de la route de la Carrière ; - A l'est du quartier, la route de la Carrière est accompagnée d'un large trottoir mixte piétons - vélos d'une largeur de 3 m à 4 m 50 permettant de rejoindre aisément la pointe sud du quartier ; - A l'ouest, un trottoir mixte piétons - vélos d'une largeur de 3 m à 3 m 50 est également à disposition des cyclistes le long de la route de Marcolet ; - Un axe public structurant de mobilité douce travers le quartier d'est en ouest et permet de rejoindre, à l'ouest, le chemin des Lentillières à travers le nouveau quartier Oasis. - Une bonne répartition des stationnements courte durée au sein du quartier. En général, donc, PRO VELO Région Lausanne accueille favorablement l'affectation projetée. Toutefois, nous relevons que le franchissement de la route de Marcolet depuis l'« axe public structurant de mobilité douce » interne au quartier est actuellement matérialisé par un passage inférieur pourvu, à chaque extrémité, d'escaliers accompagnés d'un ascenseur. Ce dispositif empêchera un parcours cyclable fluide, car il obligera le cycliste à descendre de son vélo pour utiliser	Dans le cadre des enquêtes citées sous rubrique, vous avez déposé une opposition. Les réponses développées ci-après concernent essentiellement les motifs d'opposition couverts par les bases légales régissant les enquêtes concernées à savoir : + LATC ; + LRou. Ces éléments rappelés, nous relevons que votre opposition concerne les points suivants en lien avec le projet routier : 1. Franchissement de la route de Marcolet 2. Franchissement du dénivelé entre la route de Marcolet et la route de la Carrière 3. Raccordement de la piste bidirectionnelle à la route de Prilly à l'est 1. <u>Franchissement de la route de Marcolet</u> Pour rappel, le franchissement de la RC82 pour la mobilité douce est inscrit dans le PALM 2012 (mesure 4d.OL.113) pour un montant sommairement estimé à 1.3 mio et faisant l'objet d'un cofinancement du Canton et de la Confédération. Dans le cadre de l'élaboration du PA En Chise, la commune, les propriétaires concernés, la Commission permanente d'urbanisme et d'environnement du Conseil communal ainsi que la cellule de pilotage

Texte de l'opposition	Réponse
successivement deux ascenseurs, ce qui n'est pas recevable s'agissant d'un itinéraire de niveau régional selon le PDi-OL. De plus, la route de Prilly, plus au nord, est un axe craint de la grande majorité des cyclistes, car son très fort trafic, ses nombreuses voies de circulation et ses jonctions autoroutières constituent un danger et un stress importants. Cet axe sera de plus successivement l'objet de deux chantiers importants à court-moyen terme, le BHNS et la modification de la jonction autoroutière de Crissier. Dans ces conditions, il est indispensable que les cyclistes bénéficient d'un itinéraire alternatif au tracé de la Route de Prilly qui soit sûr et fluide. En conséquence, PRO VELO Région Lausanne fait opposition aux deux projets cités en titre et demande que le franchissement de la Route de Marcolet au droit de l'axe public structurant de mobilité douce du quartier En Chise soit modifié de manière à permettre une circulation fluide et sûre des cyclistes.	technique du SDOL ont proposé que le franchissement de la RC82 se fasse en surface, sur la base d'une étude complémentaire spécifique du bureau Transitec concluant à la faisabilité technique du passage en surface tout en garantissant le fonctionnement du carrefour En Praz. Les avantages d'une traversée en dénivelé sont faibles pour un coût élevé. Le passage inférieur avec ascenseurs rompt la fluidité du déplacement à vélo ou à pied sur ce tronçon ce qui est très dommageable s'agissant d'une liaison régionale. Enfin, l'emprise sur l'espace public est plus importante. Les temps d'attente annoncés aux heures de pointes (max. 105'') pour le passage en surface restent acceptables en comparaison de nombreux passages piétons fonctionnels en surface dans l'agglomération qui imposent des temps d'attente plus importants. Il s'agit également de prendre en compte le futur BHNS qui favorisera la mise au vert du passage piéton en coupant le flux Nord-Sud. Au final, s'agissant d'un projet sur route cantonale, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) a tranché. Elle considère que le franchissement dénivelé de la RC82 est indispensable et que la possibilité d'une traversée en surface sera examinée en lien avec les études de projet du prolongement du BHNS (PP10). Dès lors, nous proposons que la DGMR inclue ProVélo dans les réflexions du BHNS PP10 avec l'objectif de garantir, en plus du passage inférieur, une traversée en surface sécurisée et fluide pour les modes doux. L'itinéraire vélo depuis le carrefour En Praz en direction de Bussigny est actuellement à l'étude selon un tracé en site propre qui évite la route cantonale en passant par la rue de Morges, le « pont Mediamarkt » et se connectant au nouveau tronçon en site propre raccordant la commune du Bussigny (station BP). Le détail des aménagements vélos prévu pour franchissement du dénivelé entre la RC82 et la route de la Carrière n'est pas encore déterminé. Le projet routier prévoit une largeur de trottoir minimale de 3 m., ce qui permet l'aménagement d'une piste mixte piéton-vélo sur ce tronçon garantissant la continuité de la mobilité douce en « ceinture » du nouveau quartier, répondant ainsi à l'objectif de maximiser la perméabilité pour les modes doux.
Accessoirement, PRO VELO Région Lausanne demande des précisions sur les deux points suivants: - Franchissement du dénivelé entre la route de Marcolet et la route de la Carrière, à la pointe sud du quartier. Quels aménagements sont-ils prévus	2. <u>Franchissement de la route de Marcolet</u> Compte tenu de l'important dénivelé entre la route de la Carrière et la route de Marcolet, il n'a pas été jugé opportun de prévoir une liaison cyclable au niveau de la pointe sud du quartier. La liaison entre les deux routes est cependant aisée en passant à travers le cœur de quartier, en empruntant l'aire de mouvement entre les PEC 1 et 11. Néanmoins, une

Texte de l'opposition	Réponse
pour assurer la continuité du réseau cyclable à cet endroit? - Hors périmètre, réinsertion des cyclistes à la sortie de la piste cyclable bidirectionnelle vers la route de Prilly, respectivement insertion sur la piste cyclable bidirectionnelle depuis la route de Prilly, à l'est du quartier. Enfin, il préconise que lors des mises à l'enquête successives des constructions, les modèles et aménagements des installations de stationnement pour les vélos soient définis précisément et qu'il soit tenu compte des besoins des vélos électriques et des vélos spéciaux pour les places de longue durée notamment. En vous remerciant de l'attention que vous porterez à cette opposition et tout en restant à disposition pour de plus amples échanges à ce sujet, veuillez recevoir, Madame, Monsieur, nos salutations les meilleures.	rampe accessible aux piétons, poussettes et PMR est prévue au niveau de la pointe sud du quartier, ce qui permet le cas échéant de relier la route de la Carrière à la route de Marcolet. 3. <u>Raccordement de la piste bidirectionnelle à la route de Prilly à l'est</u> Cette connexion, hors périmètre du dossier mis à l'enquête publique, est traitée dans le cadre des projets routiers sur la Route de Prilly en lien avec l'arrivée du BHNS. La géométrie retenue permet une liaison en plusieurs fois en parallèle de la traversée piétonne à l'est du carrefour, ou de façon directe par un ilot sécurisé entre les voies à l'ouest du carrefour