**Présidence :** .....

**Groupe "Les Verts"**

.....

**Groupe Socialiste**

.....

.....

**Groupe PLR**

.....

.....

**Groupe "Fourmi Rouge"**

.....

.....

**Groupe UDC**

.....

Renens
CARREFOUR D'IDÉES

MUNICIPALITÉ

# PREAVIS INTERCOMMUNAL N° 62-2020

# AU CONSEIL COMMUNAL

## BHNS – réaménagement de la route de Cossonay

Adoption du projet routier BHNS – PP5
Route de Cossonay

**Date proposée pour la séance de la Commission:**

**Lundi 3 février 2020, à 19h30 (ouverture des portes à 19h00),**
**Salle de conférences de la Salle de spectacles**

20 janvier 2020

PREAVIS INTERCOMMUNAL N° 62-2020

BHNS – réaménagement de la route de Cossonay

Adoption du projet routier BHNS – PP5 - Route de Cossonay

—


**1. Objet du préavis ..... 2**
**2. Description du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) ..... 3**
**3. Description du projet des Axes Forts ..... 4**
3.1. Le réseau d'Axes Forts ..... 4
**4. Description du projet de BHNS t2 Lutry – Crissier – Bussigny ..... 5**
4.1. La ligne de BHNS ..... 5
4.2. Le réseau tl à la mise en service du BHNS ..... 6
4.3. Les véhicules du BHNS ..... 6
4.4. Le BHNS route de Cossonay ..... 7
4.5. Concept paysager ..... 8
4.6. Trafic individuel motorisé ..... 9
4.7. Aménagements pour les piétons ..... 10
4.8. Aménagements vélos ..... 10
4.9. Éclairage public ..... 11
4.10. Gestion des eaux de chaussée ..... 11
**5. Aspects fonciers ..... 11**
**6. Procédure ..... 12**
**7. Enquête publique ..... 12**
7.1. Résumé des oppositions non retirées et propositions de réponses ..... 13
- *Oppositions 2, 3, 4, 5 de Mmes Margrit Seen, Yvette Schorderet et MM. Etienne Dufour, Martin Seen* ..... 13
- *Opposition 6 de Mmes et MM. Yvette et Philippe, Lucie et Vincent Gonet* ..... 15
- *Opposition 8 de Berogil SA* ..... 16
- Opposition 1, Naef Immobilier (Résidence Bellevue) ..... 17
- Opposition 2, Mme Myriam Desboeufs et M. Manuel Gonzalez ..... 18
- Opposition 3, Mme et M. Corinne et Francis Mees-Bolle ..... 19
- Opposition 4, les copropriétaires de la PPE de Belle Vue 8 ..... 19
- Opposition 5, Mme et M. Arlette et Augustin Mayor ..... 20

7.2. Résumé des remarques enregistrées et propositions de réponses ..... 21
- Plazza Immobilienmanagement AG ..... 21
- M. Michel Christinat ..... 21
- Mme et M. Sabah et Abdelaziz Beggah-Alioua ..... 21
- SIL, Direction des services industriels de Lausanne, Service de l'électricité ..... 21
- Police de l'Ouest lausannois ..... 21
- Autres remarques ..... 21

**8. Conclusion de la Municipalité ..... 22**

Renens, le 20 janvier 2020

AU CONSEIL COMMUNAL DE RENENS,

Monsieur le Président,
Mesdames les Conseillères communales, Messieurs les Conseillers communaux,

## 1. Objet du préavis

L'agglomération lausannoise connaît un développement sans précédent. Pour l'accompagner, elle s'est dotée d'un instrument de planification et de coordination qu'est le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Pour assurer la mobilité vers et dans l'agglomération pour les années à venir, un grand nombre de mesures, notamment infrastructurelles, ont été identifiées comme nécessaires. Des axes de circulation prioritaires pour les transports publics (Axes forts) ont été définis. Leur pertinence a été jugée positivement par la Confédération et le Canton de Vaud qui sont prêts à en cofinancer une partie. Ainsi, en première étape, une ligne de tramway, ainsi que plusieurs tronçons de bus à haut niveau de service (BHNS) devraient être réalisés.

Le projet de BHNS sur la route de Cossonay s'inscrit dans cette stratégie générale et vise les objectifs suivants :

- Augmenter l'attractivité des transports publics en offrant une desserte de qualité (cadence, vitesse et confort) ;
- Améliorer les conditions de circulation des piétons et des cyclistes par l'aménagement de cheminements sûrs et agréables ;
- Répondre aux normes de gestion des eaux de chaussée (micro-polluant) et d'assainissement du bruit routier ;
- Adapter et mettre aux normes l'éclairage public.

Les travaux de voirie seront également l'opportunité de mise en conformité et d'adaptation sur les réseaux souterrains sur cet axe.

Le Canton de Vaud a pris en charge l'entier des études d'opportunité et les études pour la part dévolue aux axes forts bus. Le préavis d'études N° 117-2011, voté par la commune en mai 2011 a permis de réaliser les études d'avant-projet, les études de projet, la procédure d'enquête publique, le lancement et l'adjudication des appels d'offres.

Le présent préavis a pour objet d'adopter le projet routier et d'approuver les réponses aux oppositions.

Il traite également la partie foncière du projet. Il propose ainsi d'adopter les emprises, les rétrocessions de terrain, la décadastration partielle et le transfert aux domaines publics communaux et cantonaux.

Ce préavis fait suite à la collaboration constructive entre les 3 communes, le Canton et la Confédération. L'aspect intercommunal est en effet inhérent à cet ambitieux projet qui marque la volonté d'un développement durable. Il s'inscrit dans une vision globale des projets d'axes forts (Transports publics urbains) au sein de l'agglomération.

Le financement et le crédit d'ouvrage du projet font l'objet d'un autre préavis.

## 2. Description du Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM)

Le périmètre du PALM concerne 26 communes. Conformément aux objectifs du Plan Directeur Cantonal, le développement de l'agglomération se concentre dans un périmètre compact qui compte plus de 277'000 habitants (39% de la population cantonale) et 177'500 emplois (52% des emplois cantonaux). Le PALM, signé en février 2007 par l'Etat, les communes et les associations régionales concernées, a été révisé et renforcé en 2012.

A l'échelle cantonale, la place de l'agglomération Lausanne-Morges dans le réseau des villes, des agglomérations et des métropoles nationales et internationales doit être renforcée. Son poids dans le réseau de centres du Canton doit être maintenu, voire augmenté, en offrant les conditions-cadre pour l'accueil, dans le périmètre compact, de 69'000 nouveaux habitants et 43'000 nouveaux emplois à l'horizon 2030.

Les objectifs prioritaires du projet de territoire du PALM sont :

1. Développer l'agglomération vers l'intérieur ;
2. Faire des centralités et des sites stratégiques les moteurs du développement ;
3. Intensifier la vie urbaine en alliant qualité et densité ;
4. Mener une politique proactive de production de logements répondant aux besoins des différentes catégories sociales ;
5. Développer une mobilité favorisant les modes de transports durables, en lien avec l'urbanisation ;
6. Aménager un réseau d'espaces verts, naturels et agricoles à l'échelle de l'agglomération ;
7. Renforcer la performance environnementale de l'agglomération ;
8. Mettre en œuvre des mesures de conduite par les acteurs de l'agglomération.

Il importe de relever le rôle dévolu au développement des transports publics dans l'atteinte des objectifs ci-dessus. La densification de l'agglomération comporte en effet des besoins de mobilité accrus. Par opposition à un développement par étalement urbain, le développement au sein d'un périmètre compact et en particulier sur les centralités et sites stratégiques de l'agglomération permet la mise en œuvre d'offres de transport de mobilité douce (proximité) et de transports publics performants desservant des secteurs à fort potentiel de clientèle. Alliées aux mesures routières visant notamment à un usage accru de l'autoroute pour les besoins de l'agglomération, les nouvelles infrastructures de mobilité douce et de transports publics permettront d'absorber les besoins accrus de mobilité sans pour autant que la qualité de vie soit dégradée du fait d'une congestion automobile de l'agglomération. Le développement des transports publics permet en outre une amélioration de la qualité de l'air de l'agglomération Lausanne-Morges.

Sur la lancée des améliorations réalisées ces dernières décennies (m1, m2, LEB, RER), la desserte de l'agglomération sera optimisée grâce aux synergies entre plusieurs échelles :

- à l'échelle nationale, cantonale et régionale, la desserte principale est ferroviaire. Assurée par le trafic "Grandes Lignes CFF" et par le RER Vaudois consolidé par la nouvelle halte construite à Prilly-Malley, elle est complétée par les lignes BAM et LEB (aux prestations augmentées). La convergence des lignes RER vers les gares de Lausanne, Prilly-Malley et Renens permet d'assurer des cadences élevées sur ce tronc commun mais également au-delà à l'intérieur de l'agglomération;
- à l'échelle de l'agglomération, l'offre ferroviaire est complétée par le réseau des axes forts de transport public urbain, dont font partie les lignes de métro m1, m2 et m3 ainsi que le tramway et les BHNS;
- à l'échelle plus locale, le réseau optimisé des transports publics urbains routiers relie les centralités et les gares de l'armature ferroviaire principale.

# 3. Description du projet des Axes Forts

## 3.1. Le réseau d'Axes Forts

Le projet des axes forts de transports publics urbains de l'agglomération Lausanne-Morges est l'une des mesures majeures du PALM permettant de densifier et de structurer l'agglomération Lausanne-Morges tout en y maintenant un haut niveau d'accessibilité et de qualité de vie.

Le besoin de renforcer les lignes principales des transports publics urbains a très vite été identifié. De nombreuses lignes de trolleybus, actuellement très chargées arriveront à saturation avec le développement urbain attendu. En plus des métros m1 et m2, la nécessité de rendre certains axes de bus plus performants s'est donc imposée.

Ce réseau de BHNS, précisé dans le PALM 2012, prévoit la mise en service de 4 lignes :

- Ligne Lutry – Crissier – Bussigny (t2)
- Ligne Prilly, Galicien – Pully, Val-Vert
- Ligne Crissier – Lausanne
- Ligne Bellevaux – Flon (Lausanne)




*Figure 1 : Réseau d'Axes forts (PALM 2020)*

Les rôles des Axes forts de transports publics urbains sont décrits de la manière suivante :

- Jouer un rôle structurant au niveau supérieur de la hiérarchie du réseau de transports publics urbains, en particulier dans les secteurs de développement ;
- Offrir une capacité capable de répondre à une forte demande ;
- Augmenter le niveau de performance et l'attrait : vitesse commerciale, régularité et fiabilité (site propre effectif, priorité, distance inter stations) ;
- Assurer le confort et l'image des transports publics dans l'agglomération ;
- Permettre des économies d'exploitation du réseau ;
- Offrir un potentiel de requalification et de dynamisation urbaine.

**Pour mémoire, l'objectif de l'agglomération Lausanne-Morges est d'accroître la fréquentation des transports publics de 45% environ.**

## 4. Description du projet de BHNS t2 Lutry – Crissier – Bussigny

### 4.1. La ligne de BHNS

La mise en service de la ligne BHNS t2 sera faite dans une première étape entre Lutry et Crissier en remplacement de la ligne 9 (Lutry-Corniche – Prilly-Eglise). Le prolongement en direction de Bussigny est planifié dans un second temps. La mise œuvre de la ligne de BHNS est constituée par sept tronçons de réaménagement routier, dont l'état de situation est le suivant :

Tronçon Est entre Lutry et Paudex
Le terminus de Lutry-Corniche sera réaménagé et l'insertion du BHNS facilitée. En traversée de Lutry, le réaménagement de l'avenue de Lavaux prévoit l'aménagement d'une voie bus centrale double sens ainsi que le remplacement du Grand-Pont de Lutry par un carrefour giratoire traversé par le BHNS. La traversée de Paudex prévoit la création d'une nouvelle voie bus pour remonter les files d'attente. Le projet a été mis à l'enquête au printemps 2019. Le traitement des oppositions est en cours ; l'approbation du projet et des crédits y relatifs sont prévus pour 2020.

Traversée de Pully
Un double site propre pour le BHNS est prévu sur la route de Lavaux en traversée de Pully. La commune planifie le réaménagement complet de la place de la Clergère, centre de Pully et point de correspondance avec le BHNS (lien avec la gare CFF de Pully). Le projet est en cours d'élaboration pour être mis à l'enquête en 2020.

Tronçon Est de Lausanne
Entre la limite communale de Pully et la place St-François (avenues Léman-Rumine-Théâtre), des voies bus sont prévues ainsi qu'une priorité des BHNS aux carrefours. Les études sont en cours pour une mise à l'enquête en 2021.

Tronçon central St-François – Bel-Air – Chauderon
Le centre de Lausanne sera entièrement réaménagé et l'espace public sera valorisé. La traversée Grand-Pont – Bel-Air – Terreaux – Chauderon sera réservé aux transports publics, dont le BHNS, les modes doux et les livraisons. La traversée du carrefour de Chauderon, très saturé, sera effectuée par la trémie réaménagée. Ces aménagements permettent d'augmenter la vitesse commerciale et la régularité du BHNS.

A ce jour, ce projet est lié à la procédure du tramway t1 dont le traitement a été effectué par le Tribunal Fédéral. Le projet a donc été approuvé par l'Office fédéral des transports et les crédits ont été votés par la commune de Lausanne en 2016.

Tronçon Ouest de Lausanne (avenue d'Echallens)

Deux temporalités sont prévues. La première est liée à la mise en service du tunnel du LEB qui libèrera de l'espace pour la circulation des BHNS en 2021. Dans un second temps, un projet de réaménagement sera proposé en maintenant l'objectif de performance des BHNS.

Tronçon Prilly-Renens-Crissier

Ce tronçon fait l'objet du présent préavis.

Tronçon prolongement vers Bussigny

Dès la mise en service des nouvelles jonctions autoroutières autour du goulet d'étranglement de Crissier, le BHNS pourra être prolongé de Crissier-Bré vers la gare de Bussigny en offrant une correspondance avec le tramway t1 à la Croix-de-Plan. Les études sont en cours et ont permis de montrer que les aménagements de la place centrale de Crissier (Bré) sont compatibles avec le prolongement.

## 4.2. Le réseau tl à la mise en service du BHNS

La ligne 9 sera supprimée et remplacée par le BHNS. Les autres lignes circulant sur la route de Cossonay seront maintenues et profiteront des aménagements prévus pour le BHNS puisqu'elles utiliseront les voies réservées et la priorité aux carrefours. Les fréquences pourront être adaptées pour répondre à l'augmentation de la fréquentation liée à l'arrivée du BHNS et des nouveaux quartiers. Il s'agit des lignes suivantes :

- Ligne 18 : Lausanne – Prilly, Galicien – Renens, Baumettes – Crissier-Bré – Crissier, Timonet,
- Ligne 32 : Villars-Ste-Croix - Crissier, Timonet - Crissier-Bré - Renens-Gare – Prilly, Galicien,
- Ligne 38 : Renens-Gare – Prilly-Eglise,
- Ligne 54 : Renens-Gare – Crissier Centre – Cheseaux – Cugy.

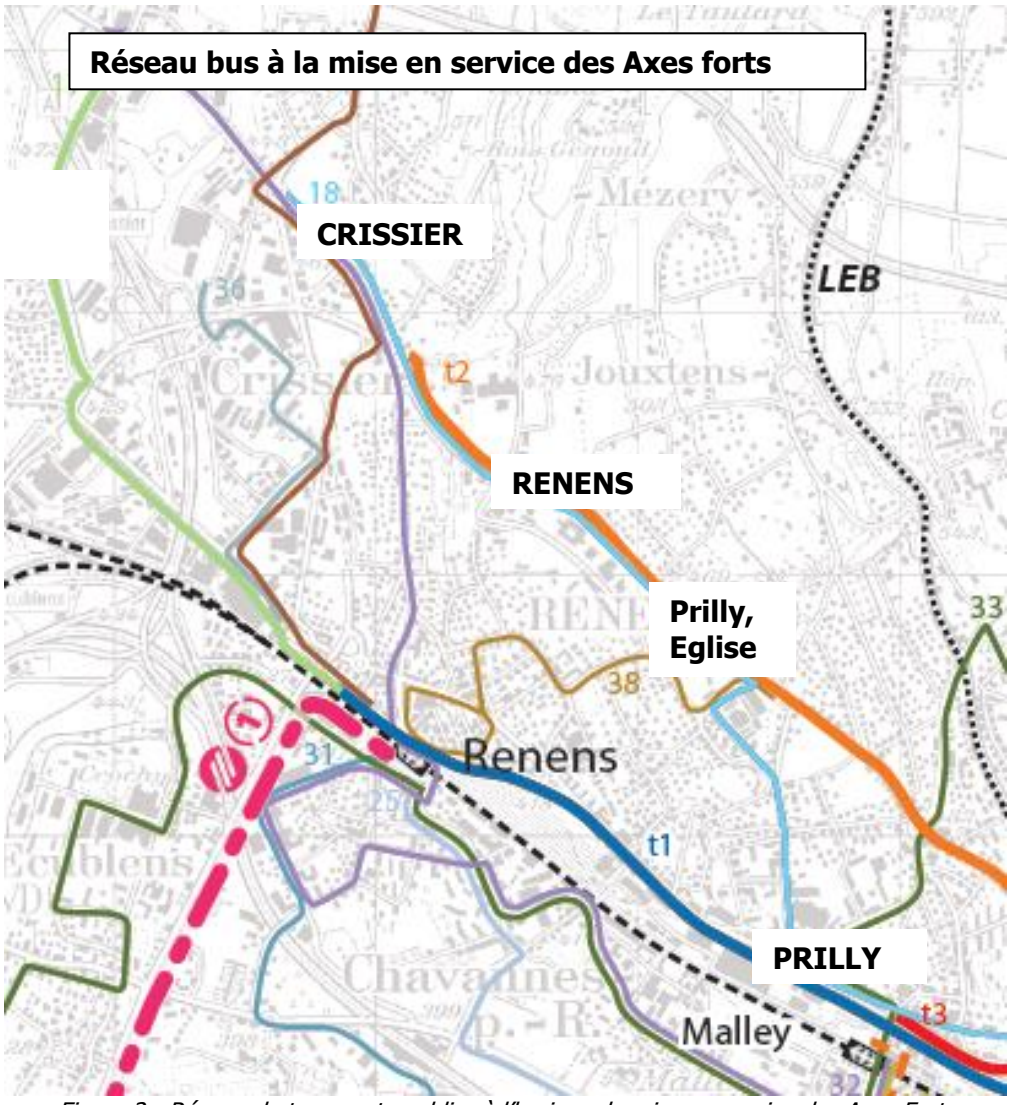



*Figure 2 : Réseau de transports publics à l'horizon de mise en service des Axes Forts*

## 4.3. Les véhicules du BHNS

Longs de 25 mètres, d'une capacité de 150 places, avec un plancher bas, les trolleybus à double articulation qui circuleront sur la ligne de BHNS offrent plus de confort et un accès facilité. Ces véhicules circulent déjà dans les villes de Genève, Berne, Lucerne, Zurich et sont fabriqués par la carrosserie Hess à Soleure.




*Figure 3 : Image du véhicule du BHNS*

## 4.4. Le BHNS route de Cossonay

La ligne de bus à haut niveau de service, traversant l'Ouest lausannois, reliera Crissier au centre de Lausanne et à l'Est de l'agglomération lausannoise. Cette ligne, généralement en site propre, empruntera la route cantonale 251 dite "route de Cossonay" dont les abords sont voués à une urbanisation. Conjugués avec une desserte en transports publics très performante, plusieurs nouveaux quartiers pourront ainsi voir le jour dans ses abords.

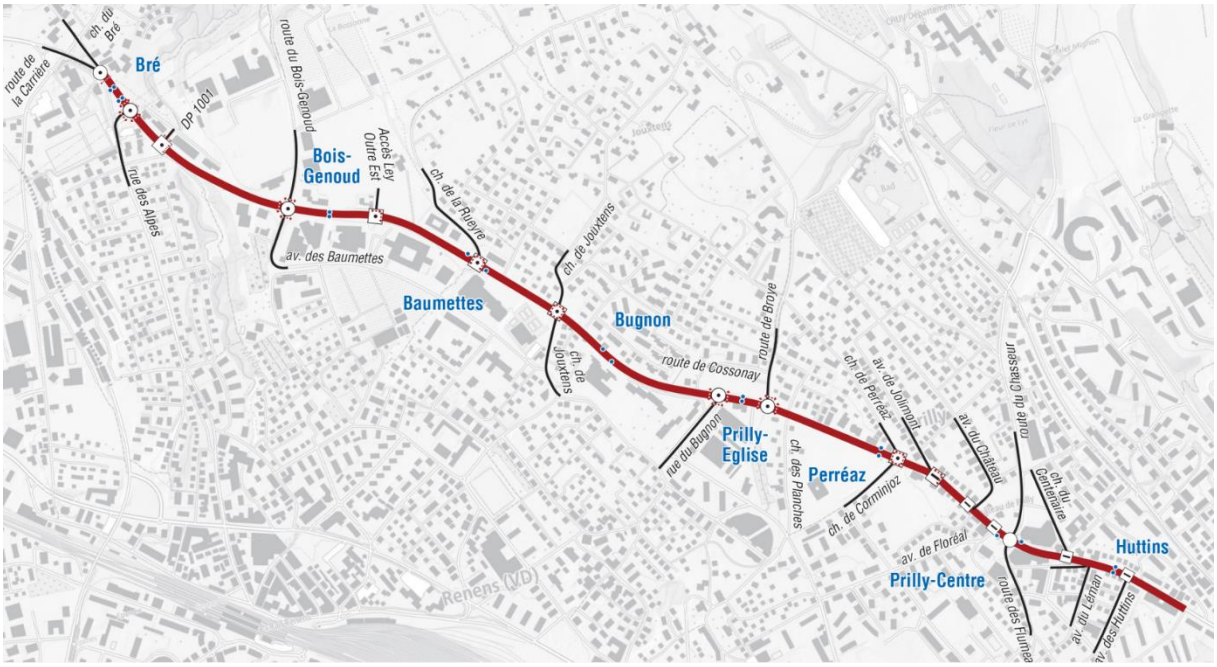



*Figure 4 : Périmètre du projet et quartiers concernés*

La qualité de vie des riverains se trouvera aussi améliorée grâce aux différents aménagements prévus : plantation d'arbres le long de la rue, création de bandes engazonnées, aménagement de trottoirs confortables et de pistes cyclables continues, ainsi que renaturation du cordon de la Mèbre.

L'essentiel de l'axe, soit entre les arrêts "Bré" et "Perréaz" est principalement en site propre. Sur ce secteur, une requalification urbaine importante est prévue en même temps que les travaux du projet des axes forts.

Sur le tronçon "Perréaz" – "Huttins", le projet prévoit de réaménager des voies réservées aux bus aux approches des carrefours uniquement, la mise en place de deux voies de circulation réservées au bus n'étant pas réalisable sans prendre une très importante emprise sur le domaine privé (terrain privé ou route). Un système d'accord de priorité (feux routiers) pour les transports publics sera mis en place afin de permettre la fluidité du passage des bus.

Par ailleurs ce tronçon sera entièrement électrifié et verra circuler des trolleybus à double articulation permettant de diminuer la pollution atmosphérique et d'augmenter la capacité sur l'axe. **La ligne 18 continuera également à circuler sur son axe et sera renforcée en termes de fréquences.**

Le projet d'ouvrage a permis de définir précisément les emprises du projet, la position des trottoirs, des pistes et bandes cyclables, des couloirs bus et des présélections aux carrefours.

L'étude des services à déplacer, de la nature des sols, des profils et du nivellement principal ont permis de définir les travaux exacts à réaliser et le lancement de l'appel d'offres en mars 2019.

### 4.5. Concept paysager

Le concept d'aménagement tente d'articuler deux échelles spatiales complémentaires. L'échelle locale (communale) et l'échelle territoriale (intercommunale). Les propositions d'aménagements découlent du travail d'analyse paysagère et urbanistique effectué sur la base d'un relevé précis *in situ* que nous avons brièvement résumé dans le chapitre précédent.

Le concept proposé tire parti d'une part, des particularités locales, tant paysagères qu'urbanistiques, et d'autre part, de la cohérence territoriale à plus grande échelle en tenant compte des développements à venir.

Des aménagements spécifiques ont été conçus pour chaque arrêt selon leurs particularités locales. Une architecture de ligne unitaire est proposée pour l'ensemble de l'axe, lui procurant une forte identité reconnaissable à l'échelle intercommunale.

Bien que l'aménagement des différents arrêts soit spécifique, ils ont été pensés comme un ensemble cohérent, qui ponctue et accompagne les développements urbains en cours et à venir.

Le schéma conceptuel ci-dessous résume les principes d'aménagement retenus :

- Renforcer / créer les connexions piétonnes entre les arrêts du BHNS et les quartiers environnants (existants et futurs) ;
- Aménager une interface multimodale qui articule le bourg de Crissier, les futurs développements et le bâtiment communal ;
- Renforcer le caractère naturel du vallon de la Mèbre par la plantation d'essences indigènes et des aménagements paysagers ;
- Améliorer les connexions piétonnes avec le vallon de la Mèbre et son futur parc ;
- Valoriser la situation en balcon et les dégagements visuels sur le grand paysage et aménagement de promenades plantées (Baumettes et Bugnon) ;
- Requalifier la route de Cossonay au centre de Prilly sous la forme d'une rue à caractère urbain.

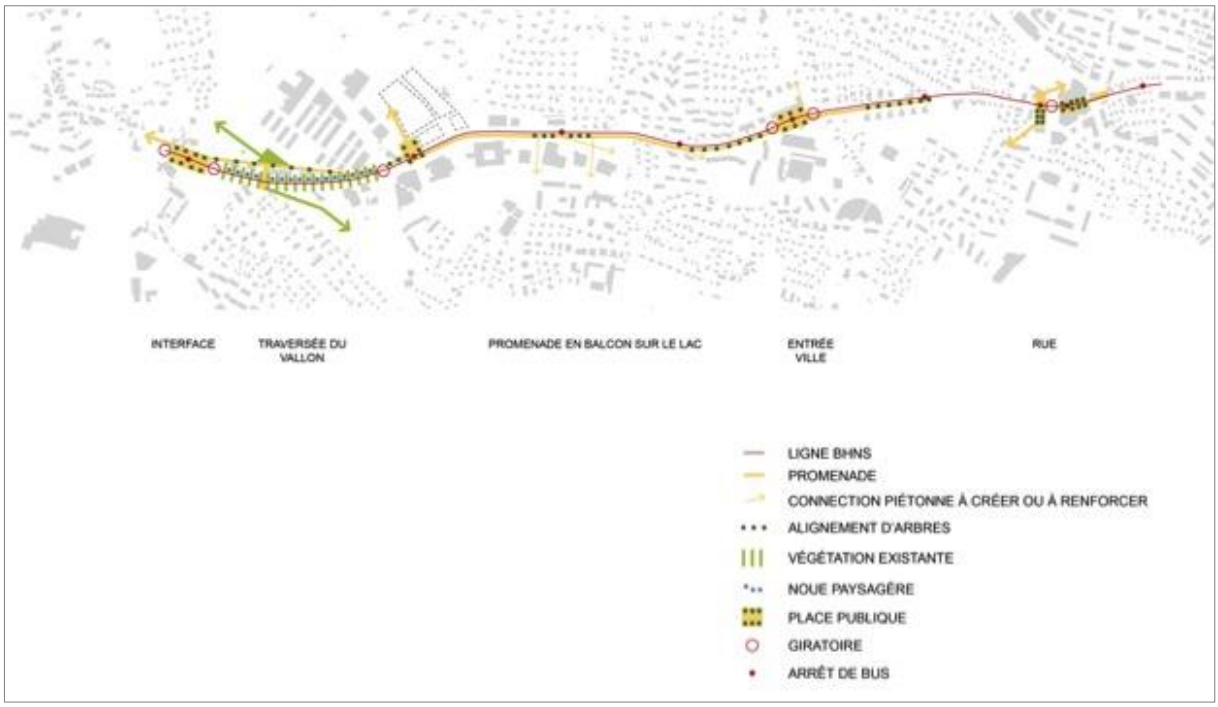



*Figure 5 : Concept paysager*

## 4.6. Trafic individuel motorisé

Les plans de charges du trafic journalier moyen aux horizons 2020 et 2030 ont été estimés sur la base du développement urbanistique et des mesures d'infrastructure planifiées. Les charges de trafic aux heures de pointe du matin et du soir ont été ensuite estimées pour l'état de trafic journalier moyen déterminant. Il est à noter que les hypothèses ont été calées sur les données mesurées en 2015, sur le micro-recensement 2010 et, de manière itérative, en comparant le résultat obtenu avec le plan de charges du PALM à l'horizon 2030.

À l'horizon 2020, le trafic journalier moyen sur route de Cossonay augmentera d'environ 5% à 10% par rapport à l'état 2015. Une augmentation notable est à attendre sur la route du Bois Genoud (70%) en raison du développement du PQ Ley-Outre Ouest et partiellement d'autres secteurs du PDL Ley-Outre; toutefois, la valeur absolue de trafic sur cet axe restera relativement basse (5'400 véh./j.). Le trafic sur les axes secondaires reste stable.

La réalisation du BHNS permet de limiter l'augmentation de trafic engendrée par les projets de développement urbanistique.

À l'horizon 2030 le fort développement urbanistique engendre une hausse de la demande de mobilité encore plus importante et qui ne sera qu'en partie compensée par l'amélioration de l'offre en transports publics (prolongement du BHNS t2, augmentation de la fréquence de la ligne 18, tram t1, programme CFF Léman 2030, etc.). Le volume du trafic sur le réseau routier principal est donc destiné à augmenter par rapport à l'état actuel. L'augmentation est plus forte à l'ouest (15%) qu'à l'est (5 à 10%) en raison de la localisation des quartiers en développement et du fait que le trafic automobile est majoritairement orienté vers la jonction autoroutière de Crissier. Les déplacements vers le centre d'agglomération sont plus facilement reportés sur les transports publics.

**Selon ces estimations, le volume du trafic est plus important en 2030 qu'en 2020. Le projet a donc été dimensionné sur la base des charges de trafic aux heures de pointe du matin et du soir à long terme (état 2030).**

## 4.7. Aménagements pour les piétons

Les traversées piétonnes sont disposées au niveau des arrêts ainsi qu'aux endroits stratégiques. De manière générale, si elles ne sont pas régulées, elles sont sécurisées par des îlots (refuges). Au droit des arrêts et lorsque le BHNS est en site propre, elles ne sont pas marquées ni régulées sur le site propre du BHNS, rendant ainsi ce dernier prioritaire sur le piéton.

Les principes proposés pour les traversées piétonnes du site propre bus (à proximité d'un carrefour giratoire percé et en tronçon) sont identiques à ceux du projet de tramway. La traversée de la route hors site propre est marquée au sol avec un passage pour piétons. Le système est complété par l'aménagement de baïonnettes ayant pour but d'indiquer à l'usager le changement de priorité entre la traversée de la route et celle du site propre BHNS et le marquage d'un pictogramme "BUS" sur le site propre.

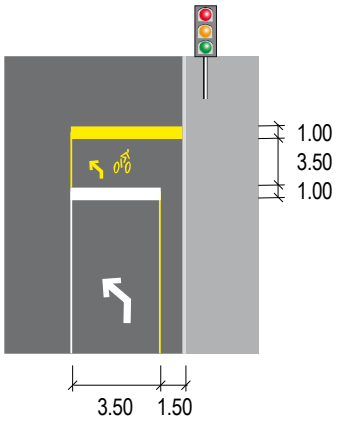
Les aménagements pour les piétons ont été intégrés dans la conception et l'optimisation du projet.

Les cheminements piétonniers longent le tracé de part et d'autre et présentent une largeur minimum de 2 mètres, très ponctuellement réduite au droit d'obstacles (mât de lignes de contact, mâts de feu, contraintes locales, etc.).

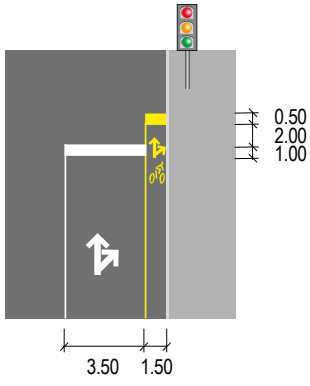
Au droit des accès privés, le trottoir sera abaissé à une hauteur de bordure franchissable. Les seules exceptions sont les entrées aux stations-service, à l'administration communale de Crissier et à la contre-allée du quartier de Corminjoz où le niveau du trottoir est quasiment descendu au niveau de la chaussée afin de simplifier la sortie des véhicules du flux principal.

## 4.8. Aménagements vélos

Les aménagements pour les vélos en section sur la route de Cossonay sont de deux types: bandes cyclables au niveau de la chaussée ou piste cyclable au niveau du trottoir de 1,5 mètre de largeur. La sécurité des cycles au niveau des carrefours à feux peut être assurée grâce à trois types d' aménagement :

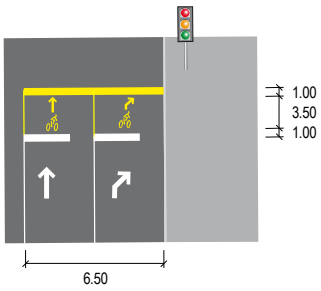



un sas vélos devant les voitures (4,5 m entre l'axe de la ligne d'arrêt TI (transport individiduel) et celle des vélos)




une bande cyclable avancée (minimum 2 m)

Un sas vélo pour les tourne-à-gauche indirects (minimum 2 mètres de profondeur). Ces types d'aménagements peuvent être complétés, dans le cas de capacité résiduelle, par des feux vélos donnant un temps d'avance par rapport aux voitures.




Si le gabarit est insuffisant, la création de sas vélo est possible, cet aménagement est par exemple présent au carrefour de Jouxtens.

Les aménagements pour les vélos intégrés dans le projet permettent d'atteindre le niveau de qualité et de sécurité pour les cyclistes du réseau cyclable structurant d'agglomération, comme planifié dans le PALM pour la rue de Cossonay. Par ailleurs, tous les mouvements tournants seront équipés d'aménagements dédiés aux vélos.

Les seuls secteurs pour lesquels des aménagements cyclables n'ont pas été intégrés par manque de place sont les suivants:

- Direction Crissier : de l'arrêt Huttins au carrefour du Centenaire (~120 m) ;
- Direction Crissier : du carrefour de l'avenue Jolimont au carrefour de Corminjoz/Perréaz (~100 m) ; direction Lausanne: de Prilly-Centre à Huttins (~230 m).

### 4.9. Éclairage public

Les mâts existants ont été installés dans les années 1970 sur la route de Cossonay et les derniers changements de luminaires datent de 15 à 20 ans selon les données disponibles.

Dans le cadre du projet, une évaluation générale concernant l'éclairage a été réalisée. Les résultats de cette étude montrent qu'un renouvellement de l'éclairage public existant devra être fait en raison du nouveau gabarit routier et des aménagements prévus. Dans la plupart des cas, une mutualisation avec les mâts de la ligne aérienne de contact est prévue. Ceci afin d'améliorer leur intégration urbaine et d'économiser des coûts.

### 4.10. Gestion des eaux de chaussée

La législation impose un traitement des eaux de chaussée pour la route de Cossonay en raison du trafic actuel et projeté. Les eaux de chaussée sont récoltées de manière indépendante, traitées dans les chambres de chaussée et amenées à des ouvrages de rétention avant rejet dans le milieu naturel. Deux ouvrages de rétention sont planifiés, l'un avant rejet à la Mèbre, pour les eaux de Crissier et Renens, un autre avant rejet à la Broye, pour les eaux de Renens et Prilly.

Un réseau propre est mis en place sur l'entier de l'axe. Le traitement des micropolluants est ainsi assuré pour les eaux de la chaussée.

## 5. Aspects fonciers

La Commission immobilière des Axes forts de transports publics urbains (ci-après Commission immobilière) a été sollicitée par les Municipalités de Prilly, Renens et Crissier le 29 avril 2016 pour mener à bien les procédures nécessitant l'acquisition d'emprise, la mise en place de servitude et la signature de convention à l'amiable. La Commission est constituée de Maître Chenevard (président), MM. Deillon (membre) et Pillet (secrétaire). Un représentant des

communes accompagnait la commission. Le travail a été initié en amont de la mise à l'enquête pour arriver à un accord entre les riverains et les communes expropriantes.

Vingt-sept parcelles sont soumises à convention le long de la route de Cossonay : 8 sur la commune de Crissier, 12 sur la commune de Renens et 7 sur la commune de Prilly. A ce jour, 22 conventions ont été signées et ratifiées par les municipalités (Crissier : 7, Renens : 8, Prilly : 7). Les conventions non signées concernent des oppositions formulées ou des modalités d'accord non encore finalisées mais n'ayant pas généré d'oppositions.

Sur la commune de Prilly, toutes les emprises sont acquises par le projet. Sur la commune de Renens, notamment au droit du secteur des Baumettes, et dans le but de maintenir les droits à bâtir, les tronçons sur chaussée ont été acquis et les tronçons sur trottoirs proposés en servitude. Sur Crissier, le principe est l'acquisition ou la compensation des parcelles.

Tous les riverains impactés par le projet ont été personnellement rencontrés par la commission immobilière dès l'automne 2016 et lors d'une présentation générale du projet le 30 septembre 2016. Les contacts se sont poursuivis par la suite pour la conclusion des conventions.

Une séance publique d'information et l'exposition du projet avec la venue d'un trolleybus à double articulation a eu lieu à Prilly le 11 septembre 2017, avant la mise à l'enquête.

## 6. Procédure

Le projet de requalification de la Route Cantonale RC251 (route de Cossonay à Renens et Prilly / route de Prilly à Crissier) et l'électrification de la ligne aérienne de contact a fait l'objet d'une unique procédure selon la Loi sur les routes du canton de Vaud du 10 décembre 1991 (art. 13 LRou, RSV 725.01) comprenant :

1. Les objets liés au réaménagement de la voirie;
2. La ligne aérienne de contact;
3. La sous-station électrique.

L'examen préalable des services cantonaux a eu lieu au terme de l'avant-projet le 4 août 2015 et a été suivi par un examen complémentaire au terme du projet de l'ouvrage le 26 juillet 2017 avec un préavis positif sous réserve de quelques modifications à apporter avant l'enquête et l'autorisation de construire.

Le volet foncier du projet (les cessions, expropriations, emprises et servitudes des parcelles concernées) a suivi la même procédure que le projet routier. Une séance de concertation avec l'ensemble des propriétaires riverains des 3 communes a été organisée le 30 septembre 2016.

D'autre part, les associations ATE et ProVelo ont été associées le 28 février 2017 pour une concertation préalable avant l'enquête publique.

Une séance d'information publique intercommunale, a été organisée à Prilly à l'attention des habitants des 3 communes le 11 septembre 2017.

## 7. Enquête publique

Selon les dispositions de l'article 13 al. 3 LRou le projet de requalification de la RC 251 et les transferts de terrain ont été mis à l'enquête publique du 13 septembre au 12 octobre 2017 auprès des trois communes concernées : Crissier, Renens et Prilly.

A l'issue des deux enquêtes publiques simultanées (projet routier et transfert de terrain), seize oppositions et cinq observations/remarques ont été enregistrées sur les trois communes :

A Crissier, 9 oppositions et une remarque, à Renens 6 oppositions et 2 remarques, et à Prilly 1 opposition et pas de remarque.

De plus, sur l'ensemble du tracé, 2 remarques ont été formulées :

- SIL, Direction des services industriels de Lausanne, Service de l'électricité, place Chauderon 27, case postale 7416 à 1002 Lausanne ;
- PolOuest, Sécurité Ouest Lausannois, Unité trafic, case postale 192 à 1008 Prilly.

Des séances de conciliation ont été proposées à tous les opposants. Les opposants ont été rencontrés par la Direction de Projet (un représentant des tl et/ou du SDOL), la Commission immobilière, un représentant technique communal de l'une des trois communes et/ou un représentant de l'une des trois municipalités sur le territoire concerné.

Suite à cette démarche de conciliation, 5 oppositions ont été retirées : 3 à Crissier, 1 à Renens et 1 à Prilly.

### 7.1. Résumé des oppositions non retirées et propositions de réponses

Les onze oppositions maintenues sont résumées ci-après, avec les propositions de réponses déjà formulées et échangées avec les opposants durant les diverses rencontres.

## ***Crissier***

***Les oppositions et les réponses de la Commune de Crissier sont mises à titre informatif. Ces dernières seront traitées par le Conseil communal de Crissier***

### ➢ *Oppositions 2, 3, 4, 5 de Mmes Margrit Seen, Yvette Schorderet et MM. Etienne Dufour, Martin Seen*

*Résumé de l'opposition*

*Les quatre oppositions ont des formulations très proches, trois d'entre-elles sont des tracts similaires. L'essence de cette famille d'opposition est le rejet du BHNS dans le tracé proposé pour des raisons de nuisances (sonores, trafic, …) dans le centre de Crissier. Les projets d'urbanisation en cours ne seraient pas directement desservis par le BHNS. Enfin les coûts sont qualifiés de disproportionnés.*

*Une séance a été organisée le 4 juillet 2018 dans les locaux de l'administration communale de Crissier avec Mme Schorderet et M. Dufour, opposants, M. Rezso, Syndic, M. Liaudet, Commune de Crissier, M. Fréchet, Direction de projet – tl, Maître Thévenaz, avocat de la Direction de projet. Mme et M. Senn sont non excusés et non représentés.*

*Proposition de réponse*

***Point 1 :***

*Le concept urbanistique du réaménagement de la place centrale de Crissier prévoit de créer au droit de l'administration communale une centralité urbaine réduisant l'aspect actuel très routier par la mise en place de deux giratoires aux intersections avec la rue des Alpes à l'Ouest et la rue du centre à l'Est. Les giratoires ont pour fonction de distribuer le trafic routier sur les différents axes de la commune. La fonctionnalité de ces aménagements a été vérifiée par des études de circulation dans le périmètre du projet. Deux horizons ont été analysés, le premier à la mise en service des aménagements et le second à 2030 avec la densification complète de l'agglomération. Dans les deux cas, les flux routiers s'écoulent sans générer de blocage sur l'axe ni dans le centre historique de Crissier. L'itinéraire par la route cantonale et le carrefour En Praz restera plus attractif que la traversée par la rue du Centre.*

***Point 2 :***
*Devant l'administration communale, la voirie a un caractère très routier avec 3 à 4 voies de circulation (environ 20 mètres de largeur) sans aucune traversée piétonne à niveau. L'unique traversée est réalisable par le pont de la Carrière.*

*L'aménagement prévu par le projet défini des quais centraux pour les lignes de bus (18-32-BHNS et 54 prolongée). Deux passages piétons situés aux extrémités des quais permettent d'accéder aux quais et aussi de créer des liaisons entre les deux rives de la voirie, notamment entre le secteur de café du Soleil et l'administration communale.*

*Le réaménagement de cette centralité de Crissier modèrera les vitesses des automobiles et sécurise les modes doux (piétons et vélos) en priorisant les bus et en assurant la capacité routière.*

***Point 3 :***
*Le réaménagement routier et la création d'un pôle de correspondance bus-BHNS va renforcer le caractère de centralité de cet espace par l'augmentation du nombre de piétons utilisant cet espace.*

***Point 4 :***
*Le projet de BHNS prévoit une augmentation de l'offre en transports publics par la création de cette nouvelle ligne BHNS reliant Crissier, Bré à Prilly, Lausanne-St François et Pully-Lutry. Les lignes existantes seront maintenues voire renforcées par des augmentations de fréquences à venir. Il s'agit des lignes 18 (Crissier, Timonet – Prilly, Galicien – centre de Lausanne), 32 (Mex / Villars-Ste-Croix – Crissier – Renens – Prilly, Galicien) et 54 (Renens-Gare – Cheseaux).*

***Point 5 :***
*Le montant du projet est évalué à CHF 7 mio TTC pour la commune de Crissier (déductions faites des subventions fédérales et cantonales). Cet investissement est indispensable pour proposer une alternative crédible à la circulation automobile aux nouveaux habitants de la commune.*

*Ce coût comprend les aménagements et infrastructures pour les bus (arrêts), la mobilité douce, l'éclairage public, mais également le traitement et l'assainissement des polluants (micropolluants, revêtement phono absorbant) pour respecter les lois en vigueur.*

***Point 6 :***
*Le quartier Uttins sera connecté à l'actuel arrêt Timonet.*

*Le quartier Lentillières aura un arrêt BHNS mais dans un premier temps la ligne 36 (Renens-Gare – Closalet) sera déviée par le nouveau quartier dès l'arrivée des premiers occupants.*

*Le quartier Chisaz sera connecté au hub de la place centrale par une liaison piétonne de qualité.*

***Point 7-8-9-10 :***
*L'arrivée du BHNS à Crissier n'est que la première étape du développement du BHNS dans l'Ouest lausannois. La ligne de BHNS, terminant à la place centrale de Crissier dans un premier temps, sera prolongée à Bussigny dans un second temps après le réaménagement de la jonction autoroutière de Crissier. Ce prolongement, en cours d'étude, permettra une connexion directe entre Crissier et Bussigny. Un nouvel arrêt sera créé au droit du nouveau quartier des Lentillères.*

*D'autre part, un itinéraire en boucle péjore une partie de la clientèle de la ligne de bus puisque celui-ci doit effectuer son temps de battement (remise à l'horaire). Les voyageurs montant ou descendant après le terminus doivent donc attendre le départ du bus pour rejoindre leur destination, engendrant des temps de parcours plus importants.*

*Il faut enfin mentionner que la traversée du centre historique de Crissier n'est pas adaptée à la circulation des bus à double articulation tels que prévus sur la ligne de BHNS. Les bus ont déjà aujourd'hui des difficultés pour croiser dans la rue du Centre. Par contre, si la rue du centre*

*devait être mise à sens unique, il conviendrait de dévier une partie du trafic automobile riverain par le carrefour En Praz.*

## ➢ *Opposition 6 de Mmes et MM. Yvette et Philippe, Lucie et Vincent Gonet*

*Résumé de l'opposition*

*La famille Gonet s'oppose sur plusieurs aspects du projet de requalification. Le premier point concerne l'augmentation de trafic au droit de leur parcelle avec des nuisances pour leur bâtiment. Le second est lié à la sécurisation du passage piéton actuel situé sur la branche Sud du giratoire de la Carrière, qui pose des problèmes de sécurités pour les enfants.*

*Une première séance avec les opposants Yvette, Lucie, Philippe et Vincent Gonet s'est tenue le 6 mars 2018 dans les locaux de l'administration communale de Crissier avec M. Jacques Liaudet, Commune de Crissier et M. Samuel Fréchet, Direction de projet – tl.*

*Proposition de réponse*

*L'augmentation du trafic sur la première partie de la rue du Centre (entre le giratoire rue du Centre/chemin du Bré et le nouveau giratoire Ouest prévu dans le projet) n'est pas due à une augmentation du trafic de transit (le trafic sur le tronçon de la rue du Centre au nord du giratoire du Bré devrait baisser) mais uniquement à une réorientation du flux de Crissier vers Lausanne. Ce mouvement qui, avant le projet, passait uniquement par le pont de la Carrière est possible par le nouveau giratoire, indispensable pour le rebroussement du BHNS à son terminus.*

*Le trafic prévisible sur ce tronçon routier est le suivant :*

- *État actuel : 4'500 véh/j ;*
- *Horizon 2020 sans projet de réaménagement : 4'600 véh/j (+2% par rapport à l'état actuel) ;*
- *Horizon 2020 avec projet de réaménagement : 6'000 véh/j (+33% par rapport à l'état actuel) ;*
- *Horizon 2030 avec projet de réaménagement : 6'500 véh/j (+44% par rapport à l'état actuel).*

*Alors que l'augmentation relative du trafic est importante, la valeur absolue du trafic reste relativement faible et ne va pas prétériter la sécurité des piétons et des écoliers au niveau du passage pour piétons. Par ailleurs, l'aménagement du nouveau giratoire et la proximité avec celui de Bré, jouent un rôle de modération de la vitesse de circulation sur ce tronçon routier si court.*

*Les études ont montré que report de trafic engendrera une augmentation des nuisances d'environ 0.5 dB(A). Cette augmentation n'est pas perceptive à l'oreille humaine (<1 dB(A)) et ne devrait pas altérer la qualité de vie des habitants. Les valeurs limites d'immission ne sont pas dépassées pour ce bâtiment et aucune mesure de protection acoustique supplémentaire n'a donc été proposée.*

*Pour information, une étude de réaménagement de la place Girardet et de modération du trafic dans le centre de Crissier visant, entre autres, à réduire le trafic de transit par le bourg est en cours. Les effets bénéfiques en termes de report de trafic depuis le centre de Crisser sur le réseau routier cantonal n'ont pas été intégrés dans les diagrammes d'écoulement du trafic du projet du BHNS.*

*Aucune suppression des bretelles reliant la RC251 et le pont de la Carrière n'a été intégrée dans le cadre du projet du requalification de la RC251. Elles figurent au plan d'enquête et ne sont pas prévues d'être démolie.*

## ➢ *Opposition 8 de Berogil SA*

*Résumé de l'opposition*

*L'opposition de la société Berogil porte sur deux aspects. Le premier aspect concerne le montant de l'indemnisation de l'emprise prise par le projet sur leur parcelle. Le montant offert par le projet est largement contesté à l'aide d'une contre-expertise. Pour les 804 m² de terrain nécessaire au projet, il est proposé une servitude ; la Commission immobilière BHNS-PP5 propose un montant de CHF 108'540.- (135.-CHF/m²), alors que la société Berogil souhaite obtenir CHF 1,4 millions. Le second aspect de l'opposition concerne le nouvel axe de la route qui s'approche des bâtiments situés sur la parcelle, avec des craintes concernant les émissions électriques.*

*Les représentants de la société Berogil ont été rencontrés par la Commission immobilière et la Direction de projet le 22 novembre 2016 pour préparer la convention à l'amiable relative à la servitude de terrain sur leur parcelle.*

*À la suite de l'opposition, une séance a été organisée le 16 janvier 2018 à la Commune de Crissier avec des représentants de la société Berogil SA (Maître Pache, MM. Mydske et Studer), de la commune (M. Liaudet), de la Direction de projet (MM. Fréchet et Herpin) et de la Commission immobilière (M. Pilet).*

*Proposition de réponse*

***Point 2 :***

*Ce point a fait l'objet d'un courrier de la commission immobilière BHNS-PP5 à l'intention de la société Berogil SA dont les principaux éléments sont repris ci-dessous.*

*Le projet prévoit la diminution de l'emprise de la parcelle 824 de Crissier pour être aménagée selon le permis de construire mis à l'enquête publique du 13 septembre au 12 octobre 2017, en piste cyclable et piétonnière ce qui impliquera jusqu'à dite concurrence la diminution d'une surface de verdure à réaménager d'entente avec la propriétaire.*

*Il est admis que la circulation de cyclistes et de piétons ne génère qu'un modeste préjudice à la propriété Berogil SA, mais qu'en revanche la circulation automobile sera déportée au droit de l'actuelle piste cyclable. La question posée consiste à chiffrer quel est le préjudice causé par ce déplacement de la circulation automobile en direction du bâti.*

*Usuellement il est admis que la valeur d'une surface conservée dans le cadre d'une expropriation, mais grevée dans l'espace non bâti d'une servitude de passage publique pour tout véhicule en faveur de la commune de Crissier telle que proposée fait subir une dépréciation de l'ordre de 20% à 30% de la valeur du terrain. La Commission confirme qu'il a été proposé une valeur d'indemnité motivée basée sur un prix de terrain de CHF, 450.- / m². Ce qui représente une valeur d'indemnité comprise entre CHF. 90.- à 135.- / m².*

*La Commission immobilière relève que l'approche qui précède est identique à tout ce qui été soumis et conclus pour les autres propriétés touchées par le projet BHNS-PP5.*

***Point 3 :***

*Le tracé de la nouvelle route de Cossonay vise à optimiser les trajectoires de la circulation des bus pour leur assurer les objectifs de vitesse commerciale recherchés par le projet du BHNS (bus à haut niveau de service). Ainsi, le tracé en section courante sur la commune de Crissier a été défini en prenant en compte les contraintes des carrefours du Bois Genoud à l'Est et de la rue des Alpes à l'Ouest. D'autre part, les éléments constructifs existants au Sud de la route cantonale ont également été intégrés, comme la station-service Tamoil ou encore la sous-station électrique des services industriels.*

*D'autre part, la topographie de ce secteur est plus favorable à un élargissement de la route sur la partie Nord puisqu'un important talus surplombe la station électrique des SI et la Mèbre. En*

*effet, un autre positionnement de la route aurait nécessité la réalisation d'un important mur de soutènement engendrant un surcoût au projet.*

*La chaussée de rapproche d'environ 5 mètres du bâtiment. Un revêtement phono-absorbant sera déposé sur la route avec pour objectif de réduire les nuisances sonores émises par les véhicules.*

*Enfin concernant la sensibilité aux champs électriques, il est à relever que pour les lignes de trolleybus avec une ligne de contact transportant du courant continu, l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non-ionisant (ORNI, RS 814.710) ne connaît pas de limitation préventive des émissions, et les valeurs limites d'émissions ne sont jamais atteintes par de telles installations. D'autres considérations sur ce point ne sont donc pas nécessaires.*

*Concernant la sous-station électrique, le rapport d'impact mentionne au chapitre 5.4 Rayonnement non ionisant (pp.54-56) qu'elle respecte les limites définies par l'ORNI et ne nécessite pas de mesures supplémentaires pour contenir le champ magnétique.*

# Renens

## ➢ Opposition 1, Naef Immobilier (Résidence Bellevue)

Résumé de l'opposition

L'opposition de la régie Naef relève :

1. L'absence de protections visuelles et sonores le long de la route de Cossonay ;
2. L'absence d'indemnisation pour empiètement provisoire ;
3. L'absence d'indemnisation des locataires ;
4. L'absence d'indemnisation des propriétaires.

Les représentants de la régie Naef ont été rencontrés par la Commission immobilière et la Direction de projet les 30 novembre 2016 et 12 juillet 2017 afin de préparer la convention à l'amiable relative à la modification de la servitude existante sur la parcelle.

A la suite de l'opposition, plusieurs séances ont pu avoir lieu sur place (5 octobre 2017, 26 juin 2018) avec des représentants de la régie Naef, des propriétaires opposants, de représentants de la commune de Renens, du syndic de Renens, de représentants de la Commission immobilière et de la Direction de projet.

Proposition de réponse

**Point 1 :**

En premier lieu, il est à mentionner que seuls les deux bâtiments les plus proches de la route de Cossonay sont partiellement impactés par le projet (parcelles n° 2726 et 2727).

Pour cet objet, la commune de Renens propose la plantation d'une haie végétalisée d'une hauteur de 1,80 mètres au droit du mur à créer entre le domaine public et la parcelle de base n° 2725, tout au long de la zone d'attente de la station BHNS afin de masquer la vue du public sur les logements situés à proximité. Le choix de l'essence de la haie sera défini d'entente entre la propriétaire et l'expropriant. L'entretien de la haie sera assumé par l'expropriant.

Par ailleurs, l'étude d'impact montre qu'il n'y aura pas d'augmentation du niveau de bruit sur ce tronçon à la mise en service du BHNS. La mise en œuvre du BHNS est plutôt une mesure d'assainissement du bruit qui permet d'apaiser les vitesses de circulation et surtout de limiter l'augmentation du trafic à l'horizon 2030.

**Point 2 :**
Il n'est pas d'usage d'indemniser l'utilisation pour l'emprise provisoire. Il n'est donc pas possible d'entrer en matière sur cette proposition.

**Point 3 :**
Il n'est pas d'usage de procéder à des indemnisations pour des travaux d'intérêt public. En cas de litige avéré avec des locataires porté devant un tribunal, ce sera à l'expropriante, la commune de Renens, d'assumer la négociation.

**Point 4 :**
Si la nuisance est subie par le copropriétaire, la pratique des Axes Forts est de ne pas indemniser.

## ➢ Opposition 2, Mme Myriam Desboeufs et M. Manuel Gonzalez

Résumé de l'opposition
L'opposition de Mme Desboeufs et M. Gonzalez regrette :

1. L'absence de protections visuelles et sonores le long de la route de Cossonay, et plus de pollution sonore et de gaz en lien avec le déplacement de l'arrêt de bus devant leur immeuble ;
2. Le risque de perte de valeur du logement.

Plusieurs séances ont pu avoir lieu sur place (5 octobre 2017, 26 juin 2018) avec des représentants de la régie Naef, des propriétaires opposants, de représentants de la commune de Renens, du syndic de Renens, de représentants de la Commission immobilière et de la Direction de projet.

Proposition de réponse
**Point 1 :**
Comme pour la régie Naef, la commune de Renens propose la plantation d'une haie végétalisée d'une hauteur de 1,80 mètres au droit du mur à créer entre le domaine public et la parcelle de base n° 2725, tout au long de la zone d'attente de la station BHNS afin de masquer la vue du public sur les logements situés à proximité. Le choix de l'essence de la haie sera défini d'entente entre la propriétaire et l'expropriant. L'entretien de la haie sera assumé par l'expropriant.

L'étude d'impact sur l'environnement montre qu'il n'y aura pas d'augmentation du niveau de bruit sur ce tronçon à la mise en service du BHNS. La mise en œuvre du BHNS est plutôt une mesure d'assainissement du bruit qui permet d'apaiser les vitesses de circulation et surtout de limiter l'augmentation du trafic à l'horizon 2030.

**Point 2 :**
Le projet n'a aucune emprise foncière sur la parcelle n°2725. Il s'agit uniquement de la modification de l'assiette de la servitude existante.

Ce type de projet de requalification urbaine et de mise en place de transports publics performants (bus à haut niveau de service), valorise les parcelles et propriétés situées le long de l'axe. Ce sera le cas également pour ce projet.

Le projet améliore la desserte en transports publics par la mise en place d'une liaison directe depuis l'arrêt Sur-la-Croix vers le centre de Prilly et le centre de Lausanne (St-François). Aussi la route, et les automobiles, ne se rapprochent pas du bâtiment, c'est l'implantation de l'abribus qui provoque la légère surlargeur sur le domaine public.

## ➢ Opposition 3, Mme et M. Corinne et Francis Mees-Bolle

Résumé de l'opposition
L'opposition de Mme et M. Mees-Bolle regrette :

1. L'absence de protections visuelles et sonores le long de la route de Cossonay ;
2. L'absence de protection anti-bruit ;
3. L'expropriation.

Plusieurs séances ont pu avoir lieu sur place (5 octobre 2017, 26 juin 2018) avec des représentants de la régie Naef, des propriétaires opposants, de représentants de la commune de Renens, du syndic de Renens, de représentants de la Commission immobilière et de la Direction de projet.

Proposition de réponse
**Point 1 :**
Comme pour la régie Naef, la commune de Renens propose la plantation d'une haie végétalisée d'une hauteur de 1,80 mètres au droit du mur à créer entre le domaine public et la parcelle de base n° 2725, tout au long de la zone d'attente de la station BHNS afin de masquer la vue du public sur les logements situés à proximité. Le choix de l'essence de la haie sera défini d'entente entre la propriétaire et l'expropriant. L'entretien de la haie sera assumé par l'expropriant

**Point 2 :**
L'étude d'impact montre qu'il n'y aura pas d'augmentation du niveau de bruit sur ce tronçon à la mise en service du BHNS. La mise en œuvre du BHNS est plutôt une mesure d'assainissement du bruit qui permet d'apaiser les vitesses de circulation et surtout de limiter l'augmentation du trafic à l'horizon 2030.

**Point 3 :**
Le projet n'a aucune emprise sur la parcelle n° 2725. Il s'agit uniquement de la modification de l'assiette de la servitude existante.

## ➢ Opposition 4, les copropriétaires de la PPE de Belle Vue 8

Résumé de l'opposition
L'opposition des copropriétaires de la PPE de Belle Vue 8, ne s'oppose pas par principe au développement du BHNS. L'opposition des copropriétaires de la PPE de Belle Vue 8 porte sur:

1. La crainte de l'augmentation des nuisances sonores dans le quartier, en demandant la réalisation d'un mur le long de la route de Cossonay ;
2. La crainte de conflit d'usage au niveau de l'aménagement cyclable vers l'arrêt bus ;
3. La disposition des mâts de ligne aérienne.

Plusieurs séances ont pu avoir lieu sur place (5 octobre 2017, 26 juin 2018) avec des représentants de la régie Naef, des propriétaires opposants, de représentants de la commune de Renens, du syndic de Renens, de représentants de la Commission immobilière et de la Direction de projet.

Proposition de réponse
**Point 1 :**
L'immeuble Belle Vue 8 n'est pas situé directement le long de la route de Cossonay, il ne subira pas les effets du projet puisque la route n'est pas déplacée au droit de la parcelle Belle Vue.

D'autre part, les études montrent qu'il n'y a pas d'augmentation des nuisances sonores. La mise en œuvre du BHNS est plutôt une mesure d'assainissement du bruit qui permet d'apaiser les vitesses de circulation et surtout de limiter l'augmentation du trafic à l'horizon 2030.

**Point 2 :**
La position de la piste cyclable a été travaillée avec les associations de cyclistes. Elle permet de sécuriser le cycliste qui reste sur le trottoir, sans mettre en danger le piéton. Sans marquage apparent, la situation prévoit que le piéton est prioritaire dans cette zone d'arrêt. Direction Crissier, le vélo circulera à l'arrière de l'abribus. Il est à noter que cette situation existe dans l'agglomération ou dans d'autres villes suisses sans être accidentogène.

**Point 3 :**
Le nombre de mâts de la ligne aérienne de contact pour le trolleybus est optimisé. Il ne peut être réduit sans péjorer le projet. Le fait que les mâts soient avec des consoles résulte de l'architecture de ligne de l'entier du projet de réaménagement de la route de Cossonay, qui vise à marquer plus fortement les arrêts de bus sur tout le projet par ces éléments verticaux.

## ➢ Opposition 5, Mme et M. Arlette et Augustin Mayor

Résumé de l'opposition
L'opposition de Mme et M. Mayor traite de :

1. L'absence de protections visuelles et sonores le long de la route de Cossonay ;
2. Du déplacement de l'arrêt de bus devant leur immeuble et des nuisances liées ;
3. L'expropriation et le risque de perte de valeur du logement.

Plusieurs séances ont pu avoir lieu sur place (5 octobre 2017, 26 juin 2018) avec des représentants de la régie Naef, des propriétaires opposants, de représentants de la commune de Renens, du syndic de Renens, de représentants de la Commission immobilière et de la Direction de projet.

Proposition de réponse
**Point 1 :**
Comme pour la régie Naef, la commune de Renens propose la plantation d'une haie végétalisée d'une hauteur de 1,80 mètres au droit du mur à créer entre le domaine public et la parcelle de base n° 2725, tout au long de la zone d'attente de la station BHNS afin de masquer la vue du public sur les logements situés à proximité. Le choix de l'essence de la haie sera défini d'entente entre la propriétaire et l'expropriant. L'entretien de la haie sera assumé par l'expropriant.

**Point 2 :**
L'étude d'impact sur l'environnement montre qu'il n'y aura pas d'augmentation du niveau de bruit sur ce tronçon à la mise en service du BHNS. La mise en œuvre du BHNS est plutôt une mesure d'assainissement du bruit qui permet d'apaiser les vitesses de circulation et surtout de limiter l'augmentation du trafic à l'horizon 2030.

**Point 3 :**
Le projet n'a aucune emprise sur la parcelle n° 2725. Il s'agit uniquement de la modification de l'assiette de la servitude existante.

Ce type de projet de requalification urbaine et de mise en place de transports publics performants (bus à haut niveau de service) valorise les parcelles et propriétés situées le long de l'axe. Ce sera le cas également pour ce projet.

Le projet améliore la desserte en transports publics par la mise en place d'une liaison directe depuis l'arrêt Sur-la-Croix vers le centre de Prilly et le centre de Lausanne (St-François). L'électrification de la ligne de BHNS ne génèrera pas plus de pollution pour les riverains de la ligne.

Aussi la route, et les automobiles, ne se rapprochent pas du bâtiment, c'est l'implantation de l'abribus qui provoque la légère surlargeur sur le domaine public.

## 7.2. Résumé des remarques enregistrées et propositions de réponses

### ➢ Plazza Immobilienmanagement AG

Résumé
L'étude des pièces mises à l'enquête laisse apparaitre sur certains documents une rampe d'accès aux parcelles n° 819 et 2014 de Crissier qui a été retirée des plans d'enquêtes et qui ne sera donc pas réalisée dans le cadre du projet de requalification de la route de Cossonay. Par ailleurs, une éventuelle utilisation de surfaces provisoires de chantier pourra être conventionnée avant le début des travaux.

Proposition de réponse
Les plans seront corrigés pour être conformes, sans ladite rampe. La clarification a été faite directement par la Direction de projet à Plaza Immobilienmanagement.

### ➢ M. Michel Christinat

Résumé
M. Michel Christinat pose la question de l'absence de prise en compte du bâtiment ECA n° 2465 dans le tableau des émissions sonores, à la différence du bâtiment ECA n° 2466.

Proposition de réponse
Cette observation sera prise en compte lors de l'élaboration du projet définitif.

### ➢ Mme et M. Sabah et Abdelaziz Beggah-Alioua

Résumé
Mme et M. Abdelaziz Sabah Beggah-Alioua proposent de déplacer le mât n° 3642 de ligne aérienne de 2 mètres en direction de Prilly.

Proposition de réponse
Cette observation a été prise en compte lors de la finalisation du projet d'ouvrage de la ligne aérienne et intégré dans la convention concernant le positionnement du mât.

### ➢ SIL, Direction des services industriels de Lausanne, Service de l'électricité

Résumé
Les SIL attirent l'attention sur la nécessité d'adaptation et de renouvellement des réseaux électriques, ainsi que l'alimentation des arrêts de bus. Une attention particulière devra être portée quant à la ligne à haute tension situé à Crissier.

Proposition de réponse
Les SIL seront contactés lors du projet définitif pour assurer la coordination des travaux.

### ➢ Police de l'Ouest lausannois

Résumé
L'unité trafic de la Police de l'Ouest lausannois a formulé des remarques relatives à la sécurité des piétons, des cyclistes, des personnes à mobilité réduite, ainsi que des recommandations sur des aspects légaux de marquage (notamment les sas vélo aux carrefours à feux).

Proposition de réponse
La Police de l'Ouest lausannois sera impliquée lors de la mise en œuvre du projet.

### ➢ Autres remarques

Trois autres remarques sont arrivées hors des délais de la mise à l'enquête. Elles seront prises en compte lors de la mise en œuvre du projet.

Le 18 octobre 2017, Pro Natura a écrit aux trois municipalités de Prilly, Renens, Crissier pour mentionner la présence d'une plante rare qui avait été identifiée dans le rapport d'impact sur l'environnement mais non repérée sur le terrain. Pro Natura relève la position de cet Asplénium de Pétrarque sur la commune de Renens.

L'AVACAH a écrit le 25 octobre 2017 aux trois municipalités de Prilly, Renens, Crissier pour préciser que les réflexions et remarques avaient été transmises aux concepteurs lors d'une séance ad hoc organisée le 30 août 2016 avec la Direction de projet. L'AVACAH souhaite le respect de la norme VSS 640 075. Ces points sont traités dans le projet et affinés dans le projet d'exécution.

Le responsable régional de Migrol SA a écrit le 15 novembre 2017 à la Direction de projet pour demander une amélioration de l'accessibilité à la station-service Migrol à Prilly. M. Pierre-Alain Vauthey a été rencontré le 22 février 2018. Cette demande concerne essentiellement le marquage qui fait l'objet d'une publication spécifique, intégrant la modification demandée sans impact pour le BHNS.

## 8. Conclusion de la Municipalité

Le projet de BHNS – réaménagement de la route de Cossonay fait partie d'un projet territorial identifié et des Axes forts stratégiques à l'échelle de l'Ouest lausannois et du PALM depuis plus de 10 ans.

Sa mise en œuvre permettra un développement harmonieux du corridor de la route de Cossonay en garantissant une offre de mobilité adaptée.

Cette planification répond aux objectifs de développement durable, par le renforcement très important de l'offre de transports publics et le développement des modes doux avec la stabilisation du trafic individuel motorisé. Le BHNS apporte une solution adaptée aux besoins d'une population croissante.

L'acceptation du projet par les trois Conseils communaux de Crissier, Prilly et Renens, ainsi que par le Canton et les tl permettra de concrétiser les démarches de planification de qualité qui ont eu lieu sur ce territoire urbain. La richesse des discussions entre les partenaires leur a permis d'atteindre un but commun ambitieux en agissant de concert.

Le réaménagement complet de la route de Cossonay et la création d'un axe fort de transport public avec la mise en service d'un BHNS ont beaucoup d'atouts pour un développement coordonné tourné vers l'avenir. L'engagement collectif des partenaires à vouloir requalifier un axe majeur de déplacement et à densifier l'offre de mobilité contribue au développement à venir.

———

Fondée sur l'exposé ci-dessus, la Municipalité prie le Conseil communal de bien vouloir voter les conclusions suivantes:

CONCLUSIONS

LE CONSEIL COMMUNAL DE RENENS,

Vu le préavis intercommunal N° 62-2020 de la Municipalité du 20 janvier 2020,

Ouï le rapport de la Commission désignée pour étudier cette affaire,

Considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

**ADOPTE** le projet routier de BHNS – réaménagement de la route de Cossonay.

**APPROUVE** les réponses aux oppositions concernant le territoire de Renens.

**LEVE** les oppositions formulées à l'encontre du projet.

———

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 20 janvier 2020.

AU NOM DE LA MUNICIPALITÉ

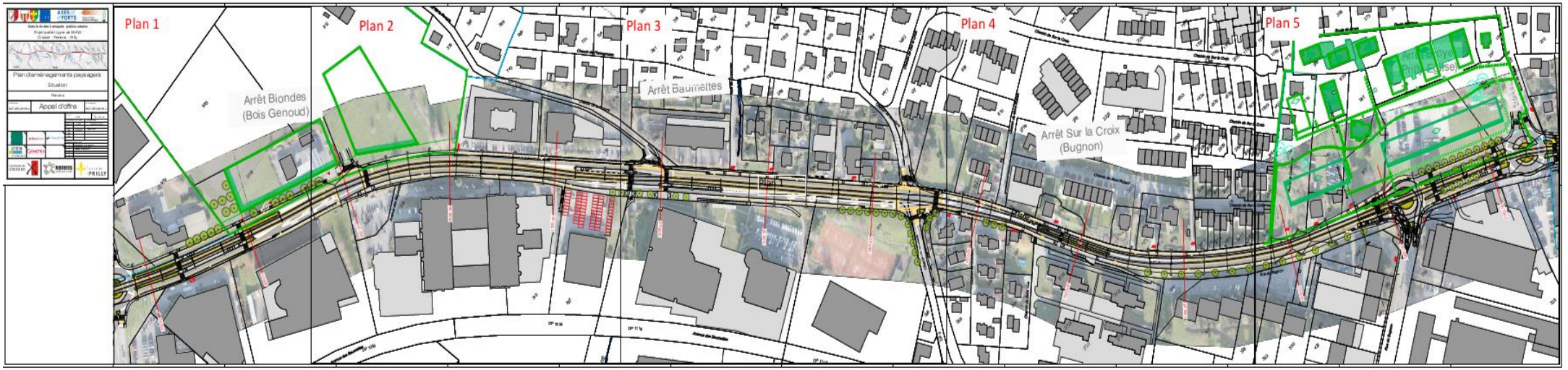
Le Syndic: Le Secrétaire municipal:

Jean-François Clément Michel Veyre

Membres de la Municipalité concernés:
- M. Jean-François Clément, syndic
- Mme Tinetta Maystre

Annexes:
- Plans de situation du projet routier
- Oppositions à la mise à l'enquête

# BHNS – PP5- Réaménagement de la route de Cossonay. Plan général de situation



# PLAN 1

AXES /// FORTS
DE TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

Agglomération Lausanne-Morges

Axes forts des transports publics urbains
Projet partiel Ligne de BHNS
Crissier - Renens - Prilly




## Plan d'aménagements paysagers

Situation

Renens

| Référence : | | N° de pièce : |
|---|---|---|
| BUT-DR-00236+a | Appel d'offre | BUT-DR-00236+a |

Echelle (s) : 1:500
Format : 60 x 231 cm

NUMERO (AUTEUR) 7107.08-PG235

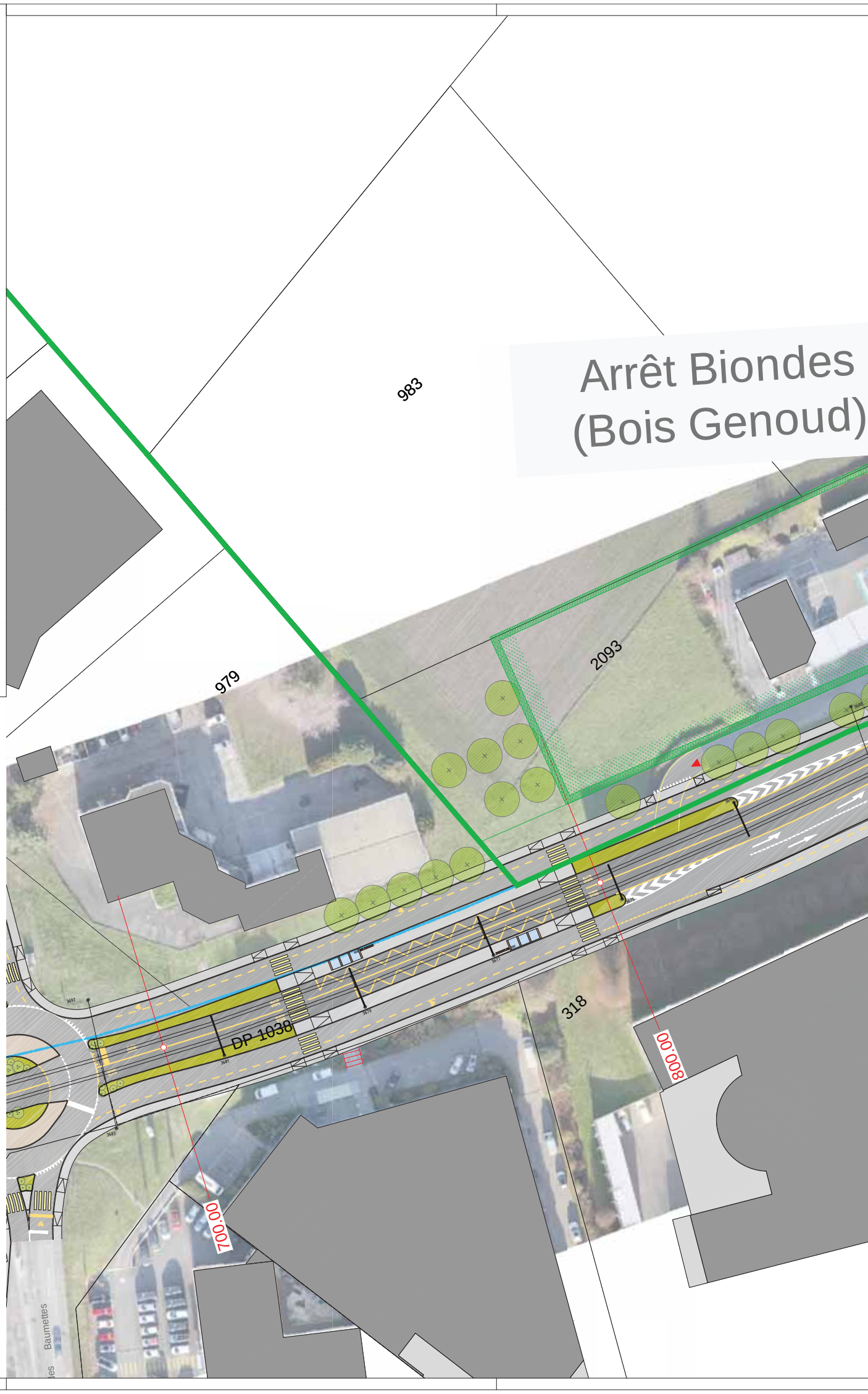
| INDICE | DATE | MODIFICATION |
|---|---|---|
| - | | |
| 00a | 20.04.2018 | Appel d'offre |
| 00b | | |
| 00c | | |
| | | |

Références externes

| | |
|---|---|
| 1 | Orthophotos 1 à 15_base-rés |
| 2 | CAD_UP_V2_2016.03.10 |
| 3 | Urbaplan_Projets futur |
| 4 | |
| 5 | |
| 6 | |

BG · urbaplan · TRANSITEC · prona · GEMETRIS

Commune de CRISSIER · Renens CARREFOUR D'IDÉES · VILLE DE PRILLY



# PLAN 2


812
379
388
389
689
701
704
743
728
749
819
283
108
316
315
315
557
1000.00
900.00
1100.00
Chemin de la Rueyre
Chemin de Pierregrosse
Chemin de la Rueyre
Rue de Cossonay
Avenue des Baumettes
Avenue des Baumettes
DP 1026
DP 1033
DP 1034
DP 1039
1036

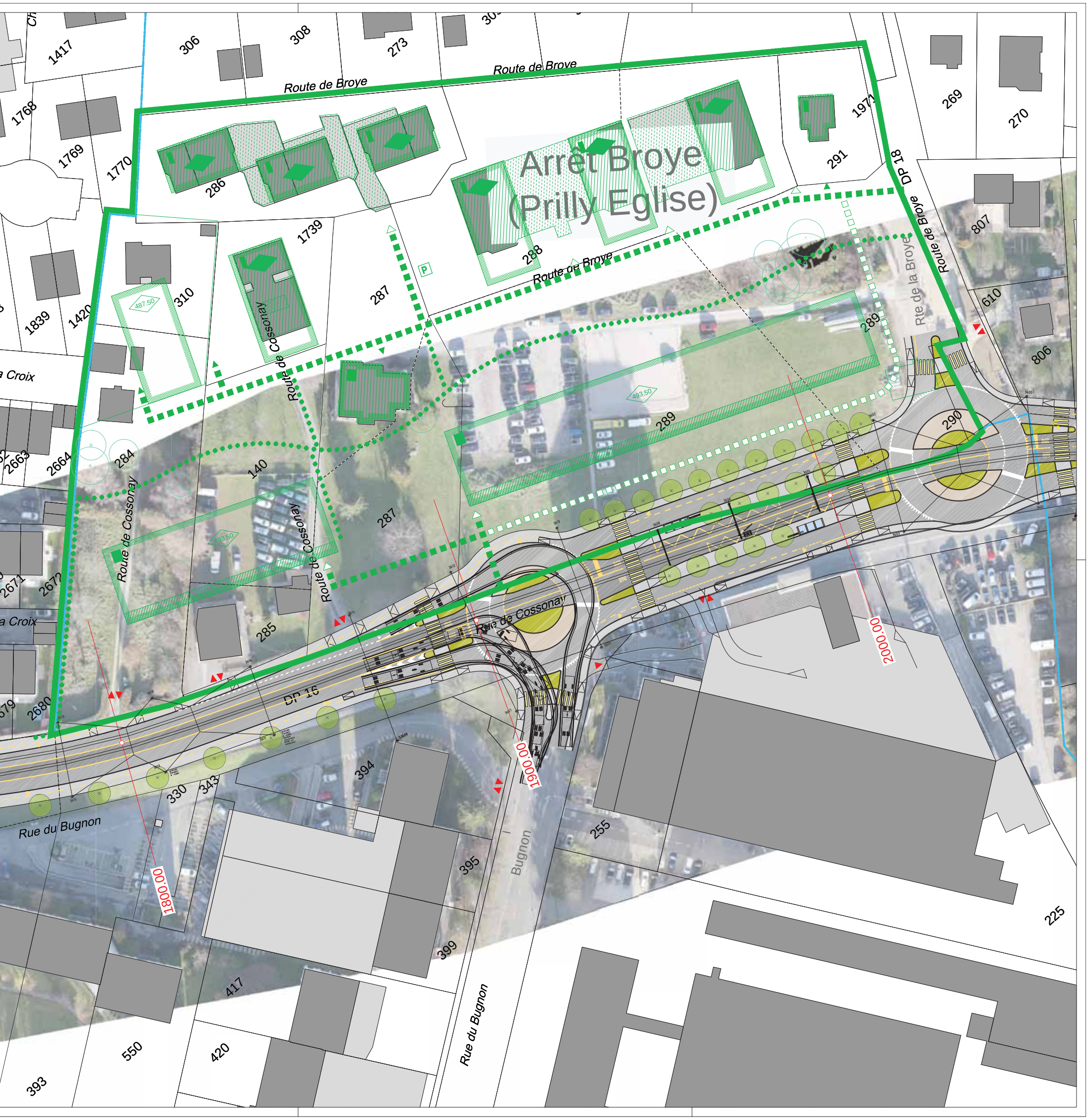
# PLAN 3


Arrêt Baumettes
Rue de Cossonay
DP 1027
DP 1028
Chemin de Sur la Croix
Chemin de Jouxtens
Chemin de la Rueyre
Rue de Cossonay
DP 1032
Accès services de secours
1200.00
1300.00
1400.00
DP 1118
Avenue des Baumettes
DP 1119
280
391
824
815
644
1035
1036
1033
264
1492
281
472
284
816
1007
1039
1477
127
1524
1525
286
287
292
2601
930
290
853
852
886
289
197
288
1240
23
309
306
257
322
298

# PLAN 4


Arrêt Sur la Croix
(Bugnon)
Chemin de Sur la Croix
Chemin de Sur la Croix
Chemin de Mont Robert
Chemin de Mont Robert
Chemin de Jouxtens
Chemin de Belle Vue
Rue de Cossonay
DP 8
1500.00
1600.00
1700.00
809
810
271
261
909
910
259
258
319
205
2709
272
2293
2225
2712
2710
2711
2726
2727
2728
2729
2725
1171
933
1763
1764
1765
1766
1767
2357
2358
1833
1834
1835
1836
1837
2655
2656
2657
2658
2659
2660
2661
2665
2666
2667
2668
2669
2673
2674
2675
2676
2677
276
387
328

# PLAN 5


Arrêt Broye
(Prilly Eglise)
Route de Broye
Route de Broye
Route de Broye
Route de Broye
Rte de la Broye
DP 18
Route de Cossonay
Route de Cossonay
Route de Cossonay
Rue de Cossonay
DP 18
Rue du Bugnon
Rue du Bugnon
Bugnon
1800.00
1900.00
2000.00
487.50
493.50
493.50
493.50
1417
306
308
273
1768
1769
1770
286
1739
287
288
289
291
1971
269
270
807
610
806
290
1839
1420
310
284
140
2663
2664
2671
2672
285
2680
394
330
343
395
399
417
550
420
393
255
225

2032281

naef
la tradition immobilière

COMMUNE DE [illegible]
R 12 DEC. 20[illegible]
CENTRE TECH[illegible]

**Affaire traitée par :**
Denis Golay
Tél. 021.318.77.12
denis.golay@naef.ch

Recommandé / dgo
Commune de Renens
Service de l'urbanisme
Rue du Lac 14
1020 Renens

Lausanne, le 6 octobre 2017

**PPE Belle Vue A à G et parcelles de dépendances**
**Ch. de Belle Vue 1, 2, 4, 6, 8, 10, 12 et 14 - 1020 Renens**
**Opposition à l'enquête publique : projet routier BHNS – Arret Sur la Croix (sud)**

Mesdames, Messieurs,

Nous nous référons au dossier d'enquête citée en référence, à savoir le projet routier pour la ligne de bus sur la route de Cossonay.

A ce sujet, agissant en qualité d'administrateur PPE pour le compte de :

- la communauté des copropriétaires « Belle Vue A » - parcelle n°2726
- la communauté des copropriétaires « Belle Vue B » - parcelle n°2727
- la communauté des copropriétaires « Belle Vue C » - parcelle n°2728
- la communauté des copropriétaires « Belle Vue D » - parcelle n°2729
- la communauté des copropriétaires « Belle Vue E » - parcelle n°2730
- la communauté des copropriétaires « Belle Vue F » - parcelle n°2731
- la communauté des copropriétaires « Belle Vue G » - parcelle n°2732
- la parcelle de dépendance des PPE « Belle Vue A à G » - parcelle n°2725

et de bailleur représentant les copropriétaires ayant loué leur bien, soit :

- Gabriel Bonnet (Belle Vue 12)
- P. Chabloz et C. Tissot (Belle Vue 12)
- C. et I. Dermircan et C. Ozbey (Belle Vue 12)
- Jaquier Vincent (Belle Vue 2)
- Jaquier Pierre-Alain (Belle Vue 6)

nous tenons à formuler une opposition pour les motifs suivants :

## 1. Protections visuelles et phoniques

Il était convenu avec les auteurs du projet de la mise en place efficace de protections visuelles et phoniques à hauteur de la station et à ses abords, ceci pour garantir aux copropriétaires lésés une réduction de bruit et la préservation de leur intimité.

Ces protections ne figurant pas sur les plans -pourtant fort détaillés- on ne peut se contenter de la remarque émise dans le projet de convention qui ne garantit pas à nos copropriétaires d'obtenir gain de cause.

Nos clients souhaitent que des parois pouvant être doublées de végétaux soient installées, une simple végétation n'étant pas suffisante.

Naef Immobilier
www.naef.ch

à Genève
av. Eugène-Pittard 14-16
case postale 6195
1211 Genève 6

route de Florissant 57
case postale 6195
1211 Genève 6

tél: +41 22 839 39 39
fax: +41 22 839 38 38
geneve@naef.ch

à Nyon
rue de Rive 20
case postale 1283
1260 Nyon 1

tél: +41 22 994 23 23
fax: +41 22 994 23 24
nyon@naef.ch

à Lausanne
chemin du Viaduc 1
case postale 155
1000 Lausanne 16 Malley

rue Langallerie 2
1003 Lausanne

tél: +41 21 318 77 77
fax: +41 21 318 77 05
lausanne@naef.ch

à Vevey
rue du Lac 23
1800 Vevey

tél: +41 21 318 77 18
vevey@naef.ch

à Neuchâtel
rue des Terreaux 9
case postale 2736
2001 Neuchâtel

tél: +41 32 737 27 27
fax: +41 32 737 27 97
neuchatel@naef.ch

uspi genève vaud neuchâtel

naef
la tradition immobilière

2. **Indemnisation pour empiétement provisoire**

Pour ce qui est de l'emprise provisoire de 253 $m^2$, nos copropriétaires requièrent une indemnisation proportionnelle, ceci à l'instar de ce qui est usuellement pratiqué dans de telles situations.

Il est demandé une indemnisation à hauteur de Fr. 30.— $m^2$/an, prorata temporis de la durée des travaux.

3. **Indemnisation des locataires**

Le bruit, la poussière, l'odeur, le trafic des poids lourds et machines de chantier, etc. vont inévitablement entraîner des nuisances susceptibles de générer, selon le droit du bail, des demandes de réduction de loyer et/ou l'allocation de dommages-intérêts en faveur des locataires.

Si tel devait être le cas, la Commune de Renens doit s'engager à fournir l'ensemble des renseignements nécessaires aux bailleurs concernés sur les parcelles 2225 à 2232 afin que ceux-ci puissent se défendre face aux prétentions des locataires et, cas échéant, saisir le juge civil.

En effet, en cas de jugement défavorable aux bailleurs des parcelles 2225 à 2232, la Commune de Renens devra en assumer les conséquences financières.

Nous attendons de la Commune de Renens une communication des mesures qui sont prévues afin de limiter les nuisances sonores.

4. **Indemnisation des copropriétaires**

Dans la prolongation du point 3, nos clients copropriétaires se réservent le droit de prétendre à une indemnisation proportionnelle liée aux nuisances causées par le chantier.

Nous précisons que la présente opposition est formulée dans le seul but de préserver les droits de nos clients, un accord devant être trouvé dans l'intervalle suite à plusieurs discussions constructives et appréciables avec les responsables du chantier.

Nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Naef Immobilier Lausanne SA

Michel Maillard
Directeur

Gaël Loriol
Directeur-adjoint

Naef Immobilier
www.naef.ch

à Genève
av. Eugène-Pittard 14-16
case postale 6195
1211 Genève 6

route de Florissant 57
case postale 6195
1211 Genève 6

tél: +41 22 839 39 39
fax: +41 22 839 38 38
geneve@naef.ch

à Nyon
rue de Rive 20
case postale 1283
1260 Nyon 1

tél: +41 22 994 23 23
fax: +41 22 994 23 24
nyon@naef.ch

à Lausanne
chemin du Viaduc 1
case postale 155
1000 Lausanne 16 Malley

rue Langallerie 2
1003 Lausanne

tél: +41 21 318 77 77
fax: +41 21 318 77 05
lausanne@naef.ch

à Vevey
rue du Lac 23
1800 Vevey

tél: +41 21 318 77 18
vevey@naef.ch

à Neuchâtel
rue des Terreaux 9
case postale 2736
2001 Neuchâtel

tél: +41 32 737 27 27
fax: +41 32 737 27 97
neuchatel@naef.ch

uspi genève vaud neuchâtel

VILLE DE Renens

Service Urbanisme - Bâtiments

COMMUNE DE RENENS
09 OCT. 2017
CENTRE TECHNIQUE

# FEUILLE D'ENQUETE

**Enquête n°** : 42/17 du 12 septembre 2017 au 11 octobre 2017
**No CAMAC** :

**Parcelle(s)** : 2726
**Coordonnées** :
**Nature des travaux** : Axes forts des transports publics urbains - Projet partiel Ligne de BHNS Crissier-Renens-Prilly

**Situation** : CHEMIN DE BELLE VUE 12
**Propriétaire(s)** : MYRIAM DESBOEUFS / MANUEL GONZÁLEZ

**Auteur des plans** : Transports publics de la région lausannoise - TL

**Demande de dérogation** :

**Remarque(s):** :

☐ Remarques ☐ Observation ☒ Opposition

- SUR LE PROJET, AUCUNE PROTECTION SONORE NI VISUELLE NE FIGURE SUR LES PLANS D'ENQUÊTE. RIEN N'EST DONC PRÉVU POUR PROTÉGER LE BÂTIMENT DU BRUIT ET DU VIS-À-VIS (BELLE VUE 12).
- DANS LE PROJET, L'ARRÊT DE BUS EST DÉPLACÉ DEVANT NOTRE BÂTIMENT, AUGMENTANT AINSI LES NUISANCES SONORES (BELLE VUE 12).
- NOTRE ÉTAGE (2e) SE TROUVE EN VIS-À-VIS DIRECT AVEC LES BUS ET AUTRES AUTOMOBILES, CE QUI AUGMENTE LES NUISANCES POUR NOUS.
- LE PROJET OCCUPERA 40M² SUR NOTRE PARCELLE, DE FAÇON DÉFINITIVE, NOUS PRIVANT DE CET ESPACE ET RAPPROCHANT PAR LA MÊME OCCASION LES NUISANCES DE NOTRE LOGEMENT.
- CE PROJET, DANS SON ÉTAT ACTUEL, FAIT PERDRE DE LA VALEUR À NOTRE LOGEMENT (PLUS PROCHE DE LA ROUTE, PLUS DE BRUIT, VIS-À-VIS)

*Nom:* DESBOEUFS GONZÁLEZ

*Prénom:* MYRIAM MANUEL

*Adresse:* CHEMIN DE BELLE VUE 12

*Date:* RENENS LE 6 OCTOBRE 2017

***Signature*** :

VILLE DE Renens

Service Urbanisme - Bâtiments

COMMUNE DE RENENS
R 09 OCT. 2017
CENTRE TECHNIQUE

# FEUILLE D'ENQUETE

**Enquête n°** : 42/17 du 12 septembre 2017 au 11 octobre 2017
**No CAMAC** :

**Parcelle(s)** :
**Coordonnées** :
**Nature des travaux** : Axes forts des transports publics urbains - Projet partiel Ligne de BHNS Crissier-Renens-Prilly

**Situation** :
**Propriétaire(s)** :

**Auteur des plans** : Transports publics de la région lausannoise - TL

**Demande de dérogation** :

**Remarque(s):** :

☐ Remarques ☐ Observation ☒ Opposition

- Plus de pollution car les voitures devront s'arrêter derrière le bus et plus de gaz au redémarrage
- Plus de bruit (voitures arrêtées derrière le bus)
- Pas de protections anti-bruit de prévues le long de la Rte de Cossonay (devant nos bât.)
- Expropriation du terrain non

*Nom:* MEES - BOLLE

*Prénom:* Francis et Corinne

*Adresse:* Ch. de Belle Vue 14 - 1020 Renens

*Date:* 05 octobre 2017

***Signature:***

Les copropriétaires de la PPE
de Belle Vue 8

p. a. BIANCHI Marinella
Chemin de Belle Vue 8
1020 Renens

COMMUNE DE RENENS
11 OCT. 2017
CENTRE TECHNIQUE

Date : 11 octobre 2017
N. Réf : Mb
Dossier :

Police des constructions
Centre Technique Communal
de Renens
Rue du Lac 14
1020 Renens

**Enquête : Axes forts de transports publics urbain BHNS, nouvelle route de Cossonay**

Madame, Monsieur,

Par la présente, nous formulons une **Opposition** aux aménagements prévus sur le tronçon « sur La Croix » touchant la parcelle 2725, car nous craignions l'augmentation des nuisances sonores dans notre quartier.

D'emblée, nous tenons à souligner que nous ne sommes pas opposés, par principe à au nouveau tracé de l'axe de la ligne de bus à haut niveau.

Mais, afin de nous protéger du bruit des véhicules qui seront stoppés derrière le bus à l'arrêt "sur la Croix" et ceci dans les deux sens de la chaussée, malgré les mesures d'assainissement de la route prévues par la pose d'un revêtement MR8, en échange du terrain pris sur notre copropriété nous demandons :

- que le mur de soutènement projeté derrière l'abri de bus soit surmonté d'un muret de 1 m. de hauteur ;
- que ce muret se prolonge jusqu'à l'escalier côté Jura (servitude communale) ;
- et qu'un muret identique se poursuive après l'escalier sur la parcelle 261 entrecoupé d'un portail plein, permettant d'accéder à la propriété.

Les murs hauts des terrains (parcelles 2710 et 2712) coté nord-est surplombant la route de Cossonay, nous renvoient déjà le bruit des accélérations et décélérations des véhicules s'arrêtant au carrefour de la route de Jouxtens. Une protection est vraiment nécessaire sur ce tronçon de chaussée « quartier Bell Vue ».

Nous constatons également que :

- la piste cyclable qui s'arrête avant et après l'arrêt de bus s'avère être une solution très dangereuse pour les passagers descendant des transports publics. Une autre alternative pourrait être trouvée ;

- les 3 mâts avec balanciers placés à l'axe de la chaussée sont très imposants au niveau visuel, techniquement peuvent-ils être éloignés ou leur nombre réduit ?

En vous remerciant de l'attention portée à la présente, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos salutations distinguées.

VILLE DE Renens

Service Urbanisme - Bâtiments

COMMUNE DE RENENS
25 SEP. 2017
CENTRE TECHNIQUE

# FEUILLE D'ENQUETE

**Enquête n°** : 42/17 du 12 septembre 2017 au 11 octobre 2017
**No CAMAC** :

**Parcelle(s)** :
**Coordonnées** :
**Nature des travaux** : Axes forts des transports publics urbains - Projet partiel Ligne de BHNS Crissier-Renens-Prilly

**Situation** :
**Propriétaire(s)** :

**Auteur des plans** : Transports publics de la région lausannoise - TL

**Demande de dérogation** :

**Remarque(s)**:

☐ Remarques ☐ Observation ☒ Opposition

Motifs

- Proximité du nouvel arrêt de bus, prévu très proche de nos fenêtres.
- Nuisances sonores (voitures seront arrêtées derrière le bus / cadence augmentée)
- Aucune protection visuelle ni anti-bruit n'est prévue.
- Expropriation de terrain. Y a nos
- Dévalorisation de notre appartement.

*Nom:* MAYOR

*Prénom:* Agustin et Arlette

*Adresse:* Belle Vue 12 - 1020 Renens

*Date:* 23 Septembre 2017

***Signature*** : C Mayor