

## CONSEIL COMMUNAL DE TOLOCHENAZ

Séance du 10 décembre 2018

Rapport de la commission ad hoc

Préavis N° 08-2018 Adoption du plan d'affectation « Sud Village »

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Suite à la convocation du Bureau, la commission s'est réunie deux fois.

La Municipalité nous a exposé le projet et nous a rendus attentifs aux aspects financiers qui entourent le projet.

M. Linn, Municipal en charge des finances nous a appris que les 5.72 millions promis par les promoteurs du projets ne sont plus envisagés du fait de l'entrée en vigueur de la taxe sur la plus-value.

Lors de la deuxième séance de commission, nous avons reçu les explications des experts en charge du projet :

- Un des ingénieurs mobilité du bureau zurichois EBP en charge des études mobilités ;
- M. Florian Wengeler, architecte, représentant et conseiller des propriétaires ;
- M. Igor Andersen, architecte - urbaniste, représentant du bureau Urbaplan en charge des études-tests.
- M. Alexandre BUDRY représentant la Commune.

### Sans changement d'affectation

Ils nous ont exposé l'alternative au changement d'affectation. Elle consiste à la revalorisation de la zone industrielle par la construction de nouveaux bâtiments fonctionnels destinés au transport, stockage et conditionnement ainsi que des bureaux liés à l'activité.

Selon les experts, cette zone industrielle revalorisée pourrait générer le déplacement de 9'900 véhicules par jour.

Cette affirmation est fonction de la surface de plancher, mais ne tient pas compte du type d'activité.

Selon ces mêmes experts, la zone pourrait également offrir 4'500 à 6'000 emplois.

Il faut se rendre à l'évidence, et c'est dommage, qu'il est peu probable qu'une telle quantité de places de travail soit créée. De fait, la circulation serait en proportion, ce que les experts ont confirmé.

Lors de la rencontre avec les experts, aucune information concrète n'a été évoquée sur quelle entreprise pourrait s'y installer.

Aujourd'hui, la zone est occupée par des entreprises en majorité de transport qui occupent 262 personnes, 172 véhicules lourds y sont rattachés ainsi que 210 véhicules légers.

### Modifications du projet initial en cas de changement d'affectation

Ils nous ont exposé les modifications qui sont proposées pour essayer de convaincre le Conseil d'adopter le changement d'affectation.

Elles se résument à :

- Une baisse de gabarit de certains bâtiments, en particulier sur l'aire C (la tour à l'est) où l'altitude serait limitée à 412.5m comme tout le reste de la zone.
- Les façades nord pourraient être entre-coupées en redents.
- Il n'est pas question de diminuer la surface de plancher déterminante (SPD). Ces surfaces seront réparties différemment dans les aires de constructions.

Lors de nos séances de commission, nous avons réfléchi sur l'opportunité d'une telle densité et sur l'emprise visuelle que de tels gabarits auraient sur la vue depuis la place A. Hepburn située à 413,5 m d'altitude et l'esplanade de « l'Auberge » à 410,5 m d'altitude face à des immeubles qui culmineraient à 412,5 m. Il sera illusoire d'espérer voir le lac situé à 372 m. La question s'est également posée sur le nombre d'habitants. Si l'on peut être tenté par un amendement qui réduirait encore les gabarits, mais également la surface de plancher, il est probable que l'équilibre financier soit mis à mal et que le projet perde toute pertinence.

La surface concernée est actuellement en zone industrielle, et dans ce contexte, les constructions sont limitées à une hauteur maximale de 13m. Elle ne génère aucun besoin pour la commune (école, UAPE, rachat de terrain, etc.). Elle constitue l'opportunité de voir s'y établir des entreprises génératrices d'emplois ou de maintenir celles existantes. De plus, le trafic poids lourds généré par la zone industrielle se concentre sur les accès à l'autoroute idéalement située et ne provoque pas de gêne en zone habitée.

Le gabarit des bâtiments limité à 13 m ne provoque pas d'entrave visuelle pour les habitants du nord et de l'ouest. Si l'esthétique déplaît, le règlement du plan général d'affectation prévoit que :

*Art. 35. La Municipalité est en droit de prescrire toutes mesures utiles en vue de réduire au strict minimum les inconvénients pour le voisinage de la présence de bâtiments industriels. Elle peut notamment imposer la plantation d'arbres et de haies.*

#### 2500 habitants, 4500 places pour vélos

La densité proposée pour le plan de quartier est liée à la surface de plancher déterminante. Aussi, dans le document soumis à l'enquête publique, il est fait état de 143'000m<sup>2</sup> de surface de plancher déterminante (Spd) destinée à l'habitat. Le SDT préconise de prévoir 50m<sup>2</sup> Spd par habitant. Ce qui nous donne 2'860 habitants.

Cette norme de calcul n'est en rien un maximum, puisqu'elle dépend du type d'habitants qui occuperont les logements.

Une famille de 4 personnes dans un appartement de 100m<sup>2</sup> nous donne 25m<sup>2</sup>/habitant.

Dès lors, toutes les compositions sont possibles :

143'000m<sup>2</sup> occupés à raison de :

- 60m<sup>2</sup>/hab. = 2'383 habitants.
- 50m<sup>2</sup>/hab. = 2'820 habitants.(la norme cantonale moyenne)
- 40m<sup>2</sup>/hab. = 3'575 habitants.
- 30m<sup>2</sup>/hab. = 4'766 habitants.

Le plan de quartier prévoit l'implantation de 4'500 places pour vélos dont 4'300 dédiées aux logements. La norme VSS 640 065 éd 08 2011 attribue 1 place par pièce d'habitation. Si un appartement de 4 pièces, potentiellement occupé par 4 personnes, équivaut à un besoin de 4 places, les 4'300 places sont donc prévues pour 4'300 pièces, soit potentiellement 4'300 occupants.

### Maintenir des entreprises

Le PALM invite à maintenir des espaces pour les entreprises.

Il ne serait pas à l'avantage du village, ni de la région de changer l'affectation de la zone. Le changement d'affectation ne réduirait pas le mitage du territoire de la commune, car les entreprises délocalisées se verraient déplacées en zone d'activité le long de la route de la Gare et sur d'autres zones à créer. Elles ne feraient que générer des nuisances supplémentaires liées au type d'activité liée aux poids lourds. Voir article de La Côte du 28.02.2018.

Depuis plusieurs années, la tendance est de délocaliser les emplois en campagne, ce qui rend les travailleurs dépendants de la voiture et augmente le nombre de pendulaires. Ce qui va à l'encontre de l'objectif du PALM et de la mobilité douce.

Le changement d'affectation ne serait qu'à **l'avantage exclusif des seuls propriétaires** des fonds qui verraient leur terrains **bénéficier d'une formidable plus-value** au détriment :

- de la zone industrielle génératrice d'emplois,
- de la **vue que la Municipalité nous vantait comme argument pour l'achat de la ferme,**
- de la qualité de vie des habitants existants qui n'ont pas élu domicile à Tolochenaz pour être en zone urbaine,
- de la relation que les habitants peuvent entretenir dans un village à taille humaine.
- de la gouvernance en plaçant le nouveau quartier en position dominante par le nombre dans les votations communales

Cette liste n'a pas la prétention d'être exhaustive.

### Parmi les faux arguments mentionnés

- réunir le village.

Le nouveau quartier ne fera pas disparaître l'autoroute accentué par les bâtiments industriels. Au contraire, il va créer une troisième entité tolochinoise.

Plusieurs études parlent de la mixité sociale comme une volonté utopique des plus difficiles à concrétiser. Parmi elles, il y a l'étude de l'office fédéral du logement intitulée : « Mixité sociale et développement de quartier entre désir et réalité ». (disponible sur internet.)

- favoriser la qualité de vie et offrir des emplois.

Les emplois annoncés ne sont en réalité que des surfaces d'emplois potentiels, pour autant que ces surfaces trouvent preneurs et compenseront difficilement les emplois perdus en cas de disparition de la zone industrielle qui, si elle n'est pas idéale, permet aux habitants de se reposer dans le calme les week-ends

- gestion efficiente de la mobilité.

C'est un argument qui perd tout son sens avec la fermeture de la gare.

- l'accent est mis sur la route du Molliau reliant les quartiers du sud et le lac. Ce dernier point soulève des interrogations dans la mesure où aucun aménagement prévu pour le bord du lac n'a été annoncé. En 2009 déjà, les promesses similaires d'accès au lac avait poussé le Conseil à accepter l'acquisition d'une parcelle au bord du lac.

- l'espoir de retombée fiscale.

Actuellement, les entreprises génèrent des impôts. Si elles devaient reconstruire sur un autre site, il est peu probable qu'elles continuent à en verser autant car les investissements liés aux nouvelles installations seront déductibles aux impôts et risquent d'avoir une influence négative sur les éventuels bénéfices des années futures.

#### Le maintien de la zone industrielle:

- offre la possibilité de maintenir des emplois à proximité et d'en créer de nouveaux,

- rend inutile les gros investissements d'équipements publics,

- permet de sauvegarder la vue du village vers le lac par ses gabarits nettement plus bas dont les constructions ne peuvent excéder 13 mètres contre l'altitude que permet le plan d'affectation,

- permet de préserver les relations villageoises par sa taille humaine.

- évite aux habitants du Ch. Des Noyers, les nuisances de 15 ans de travaux.

#### Réponses aux oppositions proposées dans le préavis.

Il faut se rendre à l'évidence que les réponses proposées sont pauvres en objectivité et démontrent un certain parti-pris.

#### A. Mobilité.

A1. Manque de pertinence et d'équité.

« La suppression du sens unique à la petite Caroline n'aura aucun effet négatif. »

- il permettra de doubler sa fréquentation par les allers retours qui sont impossibles aujourd'hui. Il ne se justifie que s'il est accompagné de la suppression du statut de bordiers autorisés du Molliau nord pour une meilleure répartition du trafic.

A2. Augmentation du trafic, réseau saturé.

« 600 à 700 courses supplémentaires »

- Sur la base de l'étude de mobilité, il ressort que le quartier générerait 14'200 déplacements/jours (calculés sur 144'000 m<sup>2</sup> Spd) dont 4000 déplacements à l'interne. Parmi les 10'200 déplacements restant, 75% se feront en TIM (trafic individuel motorisé) soit 7650 déplacements TIM et 15% en transports en commun. Soit 1530 déplacements en bus. Actuellement, la plupart des déplacements de la zone industrielle se font en direction de l'autoroute. Il est peu crédible que le nouveau quartier ne générera que 600 à 700 courses TIM supplémentaires à l'actuelle zone.

Aujourd'hui, le trafic motorisé de la zone est d'environ 2000 déplacements/jour. (étude mobilité page 15 point 5.2.1)

A3. Stationnement insuffisant.

« Le règlement du PGA actuel définit le besoin à 1.5 places par appartement. »

- Ce chiffre est cohérent dans la mesure où rien ne permet de dire que les

entreprises imaginées seront exploitées par des résidents, et rien ne permet de dire que les résidents travailleront dans des zones leur permettant l'usage des transports en commun. Il est à relever que le manque de stationnement engendre des déplacements indésirables à la recherche de places et est vecteur de tensions. Il oblige les résidents n'ayant pas obtenu de place à renoncer aux transports en commun faute de pouvoir laisser leur véhicule en stationnement autorisé.

-.Tolochenaz n'est pas en zone urbaine et ne dispose pas de transports performants hors circulation, et il n'est pas pertinent de vouloir y appliquer des règles urbaines qui n'y correspondent pas.

**.-Seules les voitures en circulation provoquent des nuisances, pas les voitures en stationnement.**

## B. Densification et planifications supérieures.

B1. Si l'objectif de la LAT favorise la densification, le changement d'affectation de la zone industrielle ne résout pas le mitage du territoire et provoquera le déplacement de pendulaires sur le réseau secondaire (tout ce que le PALM prétend combattre). En revanche, **le PALM recommande de maintenir des espaces pour les entreprises.** Le plan directeur cantonal, préconise de **faciliter l'accueil des entreprises et soutenir le tissu économique existant.** (annexe 3.)

« Les planifications de rangs supérieurs posent le cadre commun à l'intérieur duquel les communes peuvent jouir d'une marge de manoeuvre ».

-. Hors mis celle des promoteurs, reste la question de la motivation profonde de vouloir créer un quartier décentralisé plus imposant que le projets Morges Gare-Sud qui ne comptent que 70'000 m2 de Plancher.

## E. Hauteur des constructions.

E1. « Grâce à une topographie favorable... »

-. Il est évident que des bâtiments pouvant s'élever à 412,5 m, soit le niveau du village, lui feront écran au lac qui lui se situe à 372 m d'altitude.

E2. « La commune confirme le maintien de percées visuelles. »

-. Les venelles d'une largeur de 16 m proposées comme solution miracle à l'impact visuel auront le même effet que de regarder dans un tuyau, et encore faudrait-il être dans le bon axe.

## F. Impôts et fiscalité.

F1. « Le financement est réglé à travers une convention. »

-. La convention prévoit la participation des promoteurs, mais rien ne permet aujourd'hui de préjuger de la typologie et de l'apport fiscal des nouveaux habitants ni de la facture sociale qu'ils pourraient provoquer. Au delà d'un certain seuil, les loyers sont aussi déductibles des impôts. La liste des déductions fiscales possible est encore longue.

Alors il reste l'inconnue de savoir qui va financer au final les millions manquants et quel est l'avenir du taux d'imposition sachant que les projets à financer ne s'arrêtent pas au plan de quartier. (réfection de la salle polyvalente, auberge, routes...)

Il est important de souligner que l'augmentation du nombre d'habitants à une

influence négative sur la clé de répartition des charges des associations intercommunales. (PRM : plus il y a d'habitants, plus le coût par habitant augmente.)

#### G. Nuisances et risques divers.

G1. « La localisation des bâtiments industriels utilisés pour protéger du bruit le futur quartier, et un accès poids lourds y dédié. »

- Le plan de quartier ne définit pas l'itinéraire d'accès poids lourds aux autres entités de la zone industrielle. **Les camions seront contraints de passer devant l'école** pour rallier les entreprises hors plan et la zone industrielle de Lully.

G1. « En parallèle des études seront menées par l'office fédéral des routes (OFFROU). »

- C'est faux. L'OFFROU met en garde sur la problématique du bruit.

(annexe 4.)

*Bruit.*

*En conclusion, l'étude acoustique du projet définitif devra démontrer que le projet cité en titre respecte les prescriptions de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB;RS814.41). Cette étude devra être présentée à l'OFFROU pour contrôle et validation.*

#### G2. Nuisances de 15 ans de chantiers.

L'évaluation des nuisances sera évaluée en phase de réalisation.

- Ce qui équivaut à dire : on signe et on verra après ! Il n'est souhaitable pour personne de vivre dans la poussière et le bruit pendant 15 ans.

#### G3. Exposition aux risques majeurs le long des voies CFF et A1.

- Si les risques sont identifiés, ils n'en demeurent pas moindre. Le bureau CSD ingénieurs a inventorié les risques selon l'OPAM (ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs) et a proposé toute une série de mesures de protections.

Face à ces risques, même si la probabilité est faible qu'un tel événement se produise, il y a lieu de se poser la question de l'opportunité du changement d'affectation de la zone industrielle. Est-il souhaitable de limiter les ouvertures au sud, là où les balcons seraient les mieux situés ? (annexe 5.) Ne serait-il pas plus pertinent d'envisager de s'éloigner des nuisances pour y loger la population ?

#### G4. Insécurité et petite délinquance.

- La forte densité d'une cité ne favorise en rien la mixité sociale et ethnique et attisera les problèmes de voisinage. La mixité sociale, tout le monde l'idéalise, mais il faut se rendre à l'évidence, ce n'est pas si simple. De nombreuses études sont disponibles sur internet à ce sujet.

#### H. Relocalisation des entreprises.

H4. « Le PQ porte une attention particulière à l'intégration de la majorité des entreprises existantes. »

- A qui veut-on faire croire cela ? De quelles entreprises parle-t-on ?

La zone industrielle telle que prévue dans le PGA permet l'implantation d'une grande variété d'activités.

## Zone industrielle.

### *Art. 31 Destination*

*Cette zone est réservée aux établissements industriels, fabriques, entrepôts, garages-ateliers ou industriels ainsi qu'aux entreprises artisanales qui entraîneraient, dans d'autres zones, des inconvénients pour le voisinage.*

Un laboratoire de boulangerie opérant la nuit ou une marbrerie pourraient s'y installer sans créer de nuisance au voisinage.

« Le PQ organise l'implantation de surfaces destinées *théoriquement* à l'implantation d'activités et administratives ainsi que de services. »

- Il suffit de se promener dans les environs pour y voir des panneaux publicitaires pour des surfaces commerciales ou de bureaux en mal de locataires y compris à Tolochenaz.

## I. Planifications communales.

I1. La réponse se base sur un PGA futur qui n'a pas encore été validé par le Conseil.

## J. Intégration au village et identité.

J1. La principale liaison entre le village requalifiée pour favoriser la mobilité douce.

- ce principe ne sera pas de nature à favoriser la fréquentation des éventuels services et commerces par les habitants du nord. Le quartier devra donc être autosuffisant pour alimenter services et commerces. Le lien promis sera en réalité une division supplémentaire, un troisième sous-village.

**L'accès au lac promis ne repose sur aucun projet concret d'aménagement des accès et des rives.**

J2. « Opportunité de rééquilibrer son territoire et procurer de nouvelles fonctions en particulier commerce et équipements publics qui manquent cruellement. »

- La situation des petits commerces est telle que même en ville, leur survie est problématique. Il n'en sera pas autrement à Tolochenaz où la vocation de ces commerces va se réduire au rang de « dépanneurs ». Les habitants viendront acheter ce qu'ils ont oublié d'acheter au centre commercial.

« Le PQ permet de préserver l'identité du village tout en affirmant celle d'une centralité complémentaire »

- Entendons par là une troisième entité villageoise, un troisième sous-village séparé du nord par l'A1 et la zone industrielle qui aura la particularité d'être largement majoritaire et dont le seul lien sera avec le quartier des Saux.

J3. « Le secteur est indiqué comme zone à développer par plan spécial dans le PGA. »

- C'est faux. La surface concernée par le Plan de Quartier est en zone industrielle.

« Le PQ offre l'opportunité de développer sa capacité d'accueil de nouveaux habitants. »

- La densité proposée ne correspond pas aux besoins de la commune, et rien ne pousse à favoriser l'immigration. L'objectif de la LAT est détourné.

## K. Formalisation des documents.

K1. « La délimitation du PQ est liée à un ensemble de facteurs : »

« le secteur est en zone à développer »

- C'est faux. C'est une partie de la zone industrielle.

« le périmètre du PQ résulte de l'entente entre les acteurs et les spécificités foncières. »

- Il résulte surtout de l'appât du gain de certain propriétaires fonciers qui entendent bien faire une opération très rentable, c'est pourquoi le PQ ne concerne qu'une partie de la zone industrielle.

Les oppositions retirées Stadlin et Fondation Nicati-De Luze en disent long sur la motivation des acteurs.

## L. Démarche participative.

L1. « La démarche DEEP a permis de consulter la population. »

- Cette démarche a bien réuni des citoyens pour entériner les propositions prédéfinies par les urbanistes. Au cours de ces séances, toutes les questions sur la densité, la hauteur, la circulation, le stationnement, etc... ont été éludées, prétextant que nous n'étions pas là pour cela et que des spécialistes s'en chargeront. Seule la « tranchée verte » et les arbres étaient des sujets dignes de discussions.

## Conclusion.

Au vu de son rapport, La commission ad hoc, invite le Conseil Communal à

### **REFUSER le préavis 08-2018, soit :**

1- les propositions de modification du PA « Sud Village » et son règlement en ce sens que :

a) en plan, les altitudes maximales des surélévations (altitude 2) sont supprimées pour les aires A,B,F1,E1,D1 et C. L'altitude maximale de l'aire de construction G passe de 414 m à 412.5m.

b) l'article 14, alinéa 2 est modifié ainsi (texte supprimé barré, nouveau texte en gras) : ~~A l'exclusion de l'aire de construction H;~~ **Pour les aires de constructions pour lesquelles un altitude maximale 2 est indiquée sur le plan (alt. 2 max), une surélévation ponctuelle du gabarit est admise jusqu'à 2 niveaux supplémentaires sur 30% maximum de la surface bâtie des constructions. La cote d'altitude maximale de la tablette supérieure de l'acrotère ou du faîte de la surélévation est fixée sur le plan (alt.2 max.**

c) l'article 16, un nouvel alinéa (alinéa 3) est créé. Son contenu est le suivant : *Pour l'aire de construction A, dont la face le long de l'autoroute est soumise à des mesures accrues de protection contre le bruit, le traitement de la façade présente des décrochements sous forme de redents ou de cours ainsi que par un choix des matériaux diversifiés. Les espaces laissés libres sont agrémentés de plantations.*

2- d'adopter le projet de décision finale (*cf. Documents joints au présent préavis*) statuant sur le plan d'affectation « Sud Village », sur l'étude d'impact sur l'environnement qui est liée, ainsi que sur les oppositions et les observations formulées lors de l'enquête publique du projet.

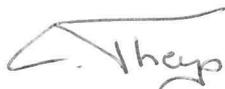
3- d'autoriser la Municipalité à procéder à l'ensemble des opérations foncières et financières décrites dans la convention relative aux équipements et aux aspects fonciers. Ainsi qu'à signer la convention prévue avec Gaznat.

4- d'adopter le règlement concernant la taxe relative au financement de l'équipement communautaire en lien avec les parcelles comprises dans le périmètre du PA « Sud village », sur le territoire de la commune de Tolochenaz.

5- d'autoriser la municipalité à entreprendre toutes les démarches nécessaires pour mener ce projet à terme et le cas échéant, à plaider devant les instances.



Gérard Robin  
Président rapporteur



Laurence THEYS



Jean-Daniel CORBAZ



Pierre-François DUC



Frédéric GLASSEY



Christian STAEHLI