I

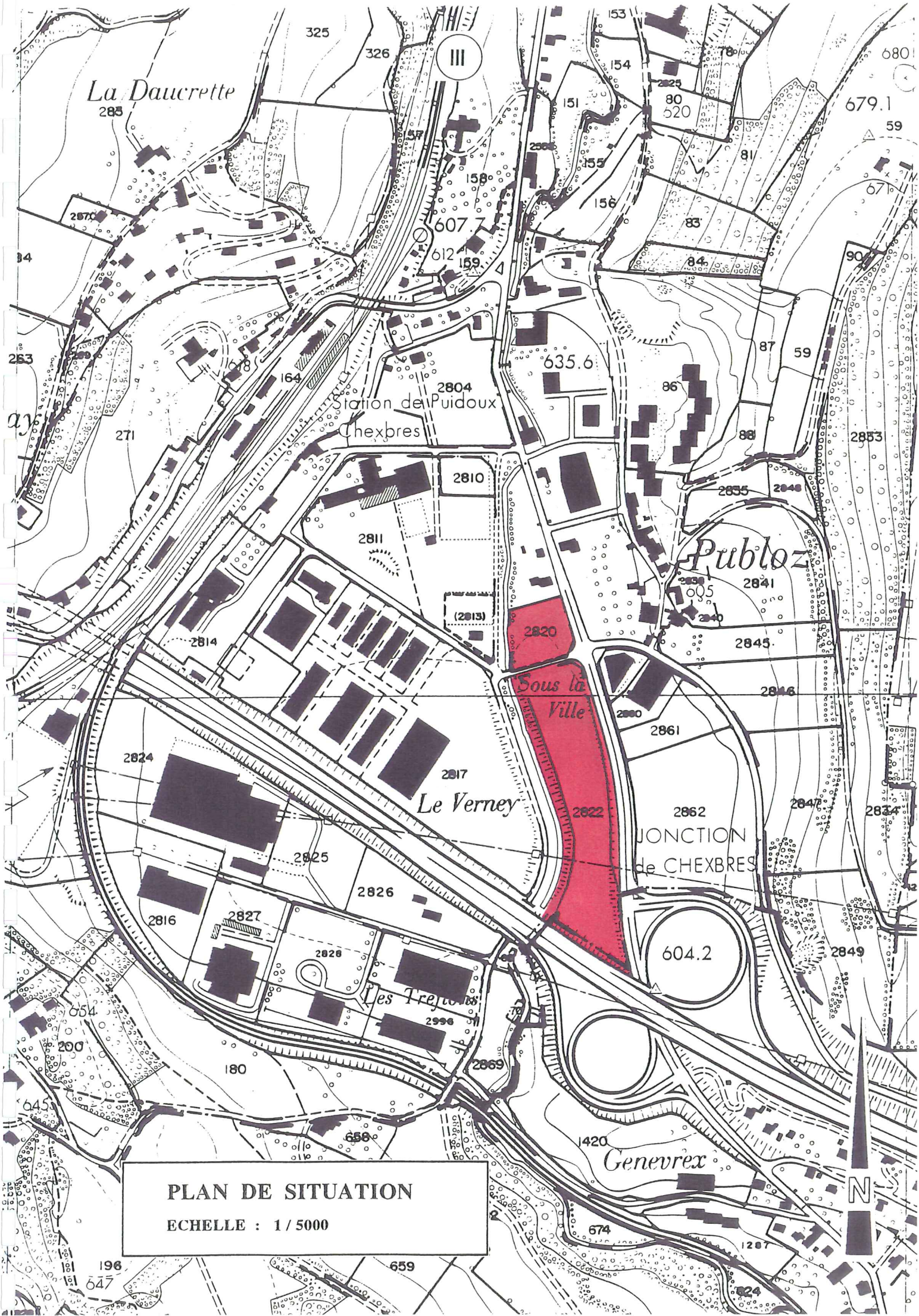
CANTON DE VAUD

COMMUNE DE PUIDOUX

PLAN PARTIEL D'AFFECTATION

SOUS LA VILLE

BUREAU D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE JEAN-DANIEL URECH
ARCHITECTE EPFL/SIA/FAS - URBANISTE FUS - 6, rue Enning, CH 1003 Lausanne
Tél. 021 312 34 31 - fax. 021 320 95 66 - Chargés d'étude : J.-D. Urech, J.-C. Rossier

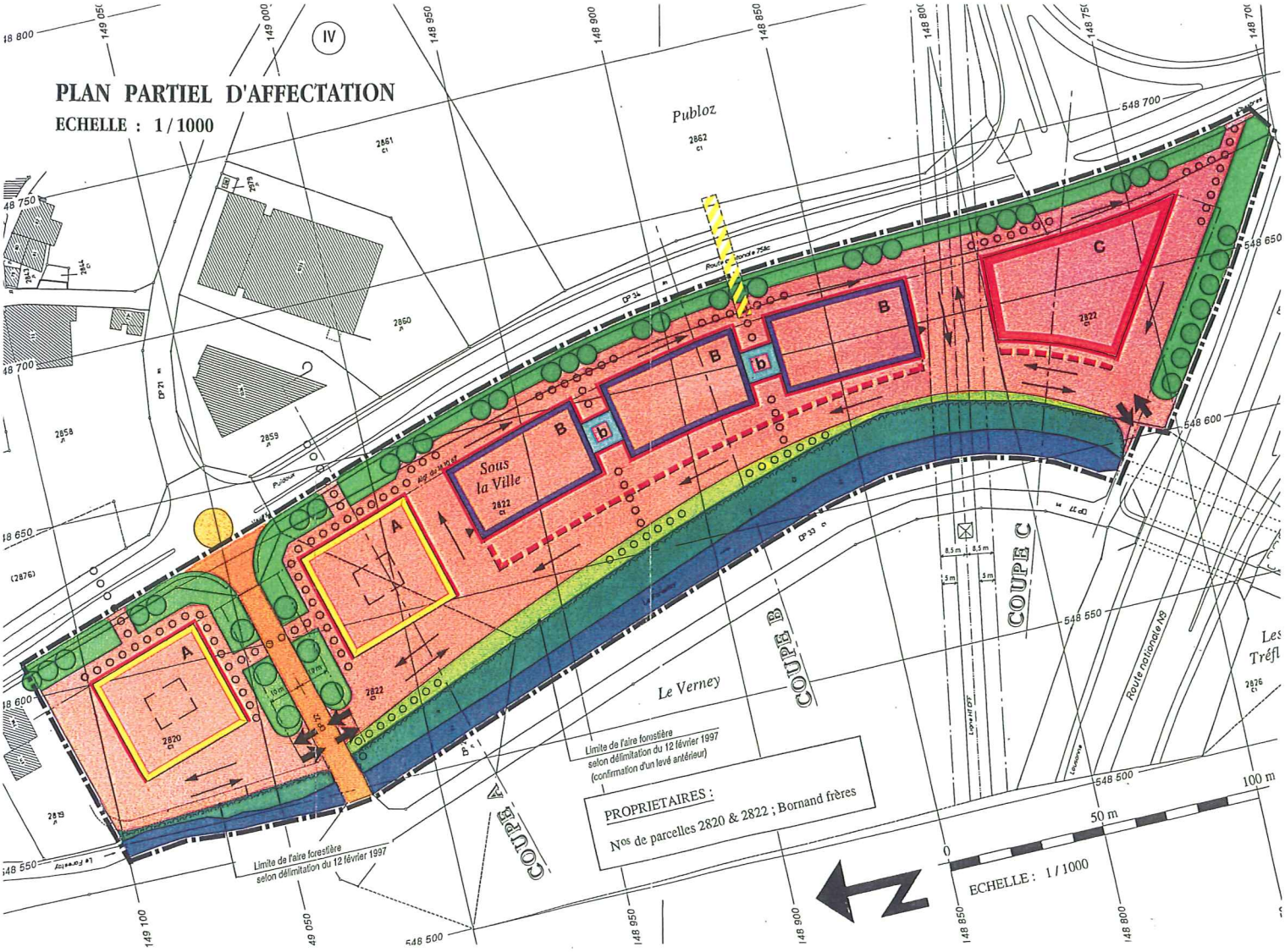


PLAN DE SITUATION

ECHELLE : 1 / 5000

TABLE DES MATIERES

I	PAGE TITRE
II	TABLE DES MATIERES
III	SITUATION
IV	PLAN PARTIEL D'AFFECTATION
V	LEGENDE
VI	COUPES ET ELEVATION
VII	REGLEMENT
VIII	VUE ILLUSTRATIVE DES VOLUMES PROJETES (à titre indicatif)
IX	VUE ILLUSTRATIVE DEPUIS L'AUTOROUTE A9 (à titre indicatif)
X	RAPPORT DE CONFORMITE SELON L'ART. 26 OAT.
XI	RAPPORT GIACOMINI SUR LES NUISANCES SONORES DUES A L'ENVIRONNEMENT
XII	SCEAUX ET SIGNATURES



IV
PLAN PARTIEL D'AFFECTATION
ECHELLE : 1 / 1000
Publoz
Sous la Ville
Le Verney
COUPE A
COUPE B
COUPE C
Route nationale N9
Limite de l'aire forestière selon délimitation du 12 février 1997
Limite de l'aire forestière selon délimitation du 12 février 1997 (confirmation d'un levé antérieur)
PROPRIETAIRES :
Nos de parcelles 2820 & 2822 ; Bornand frères
ECHELLE : 1 / 1000
0
50 m
100 m

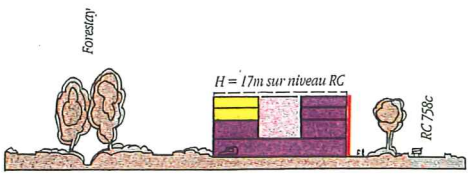
LEGENDE

- Le périmètre du plan partiel d'affectation "Sous-la-Ville"
- L'aire d'organisation des accès piétons et véhicules
- L'aire de la route d'accès existante (domaine public)
- L'aire des bermes paysagères arborisées
- L'aire du cours du Forestay
- L'aire forestière
- L'aire verte de transition
- Les périmètres "A" des constructions hors-terre
- Les périmètres "B" des constructions hors-terre
- Les périmètres "b" des constructions hors-terre
- Le périmètre "C" des constructions hors-terre
- Les périmètres de débordement souterrain des constructions
- Les fronts de façades auto-protectrices contre le bruit
- Les accès véhicules au PPA
- Les circulations véhicules
- Les circulations piétonnes (à titre indicatif)
- La localisation de principe d'une passerelle piétonne
- Le giratoire projeté
- L'arborisation (à titre indicatif)

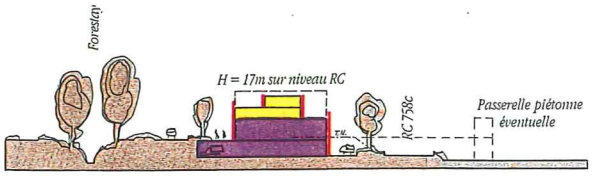
COUPES ET ELEVATION

Le front de façades auto-protectrices contre le bruit.

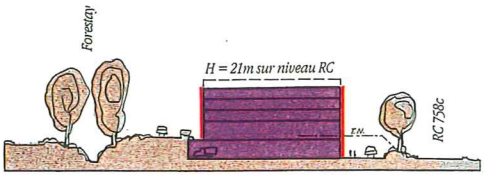
Les secteurs reservés au logement.



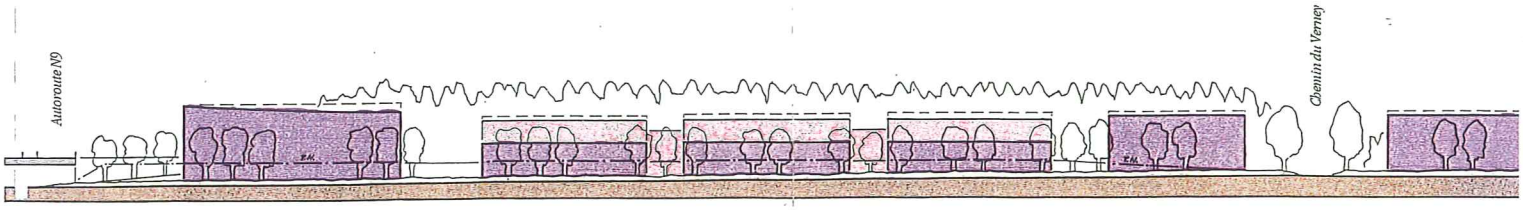
COUPE A



COUPE B



COUPE C



ELEVATION DEPUIS LA RC 758c

R E G L E M E N T

CHAPITRE I DISPOSITIONS GENERALES

Article 1
Définition

Le plan partiel d'affectation (PPA) "Sous la ville" et son règlement définissent l'aménagement du territoire compris à l'intérieur du périmètre délimité sur le plan.

Ils établissent les conditions générales de la constructibilité dans ce périmètre.

Ils donnent aux intervenants les directives et les informations nécessaires pour se conformer à la législation, aux règles et aux usages en vigueur.

Art. 2
But du plan

Le présent PPA a pour but d'organiser ce territoire et sa constructibilité en tenant compte de sa haute visibilité, de son importance stratégique, des éléments naturels qui s'y trouvent encore, de son exposition aux nuisances et de son rôle potentiel de porte-enseigne de la commune et de sa région.

De plus, il tient compte de manière générale des directives du plan directeur communal et du plan directeur régional de Lavaux actuellement en révision.

Art. 3
Le site

Le territoire du présent PPA est composé d'une bande étroite de terrain, longue d'environ 400m et dont la largeur oscille entre 50 et 75m.

Il est bordé à l'est par la RC 758c, à l'ouest par le cours boisé du Forestay, au nord par un secteur légèrement construit de zone d'activités et au sud par la RN 9.

Le terrain a été surchargé d'un remblai formant un talus de plusieurs mètres aux abords du croisement RC / RN.

Art. 4
Destination et descriptif

Le périmètre du PPA, par sa forme allongée, sa situation de haute visibilité et sa forte exposition aux nuisances, implique une affectation ciblée et adéquate de ses différents secteurs.

Sa taille et sa position stratégique lui donne également un rôle fédérateur vis à vis des différentes zones d'activités voisines.

Art. 4
Destination et descriptif
(suite page 1)

Le présent PPA prévoit la construction d'un front bâti le long de la RC 758c, combinant les fonctions de bouclier autoprotecteur contre les nuisances avec l'exploitation de sa situation et de sa visibilité.

Les périmètres constructibles sont destinés à accueillir des activités artisanales, des administrations et des services, à l'exception des grandes surfaces de vente, d'exposition ou de distribution. Seules les surfaces d'exposition liées à une production ou transformation locale sont autorisées. Les commerces sont autorisés dans la mesure où ils génèrent un trafic supportable en regard du concept du plan. Des logements sont prévus dans un souhait de mixité et de complémentarité.

L'ajout de ces surfaces d'habitat est conditionné par leur localisation : en retrait des fronts d'une part (attiques) et bénéficiant des protections ad-hoc d'autre part *(voir art. 18)*.

Le front bâti est composé de trois périmètres de construction distincts :

- les périmètres "A" définissant deux bâtiments carrés identiques de par et d'autre de la route du Verney, appelés à symboliser par leur symétrie l'accès principal aux différentes zones d'activités depuis la RC 758c.

- les périmètres "B" définissant trois bâtiments rectangulaires contigus implantés de façon linéaire le long de la RC 758c. Ils constituent un écran d'autoprotection contre les nuisances sonores dues à la route cantonale.

- le périmètre "C" définissant un bâtiment en étrave, à l'angle RC 758c - RN 9, qui par sa position culminante, sa forme et son architecture est appelé à devenir le bâtiment-signal du secteur d'activités du Verney.
  Il devra dans ce sens, affirmer son identité et assumer sa fonction d'identification territoriale.

Art. 5
Cohérence et contraintes architecturales

La cohérence architecturale est recherchée pour l'ensemble des périmètres du présent PPA. Les toitures font partie intégrante de la conception architecturale et leur perception doit être satisfaisante de tout point d'observation.

Les éventuelles réalisations par étapes exigent un traitement fini des façades et des abords en attente.

Afin d'assurer l'unité et l'homogénéité du front bâti sur son côté le plus représentatif, les façades des bâtiments seront impérativement alignées sur les limites Est (côté RC 758c) des périmètres "A", "B" et "C".

Art. 6
Les titres du contenu du plan

- Le périmètre du plan partiel d'affectation "Sous-la-Ville".
- L'aire d'organisation des accès piétons et véhicules.
- L'aire de la route d'accès existante (domaine public).
- L'aire des bermes paysagères arborisées.
- L'aire du cours boisé du Forestay.
- L'aire forestière.
- L'aire verte de transition.
- Les périmètres "A" de constructions hors-terre.
- Les périmètres "B" et "b" de constructions hors-terre.
- Le périmètre "C" de constructions hors-terre.
- Les périmètres de débordement souterrains des constructions.
- Le front de façades auto-protectrices contre le bruit.
- Les accès véhicules au PPA.
- Les circulations véhicules.
- Les circulations piétonnes (à titre indicatif).
- La localisation de principe d'une passerelle piétonne.
- Le giratoire projeté.
- L'arborisation (à titre indicatif).

CHAPITRE II LE CONTENU DU PLAN

Art. 7
Le périmètre du PPA

Le périmètre du présent PPA correspond à la délimitation physique du site :

- à l'Ouest, le cours boisé du Forestay constitue la limite naturelle du périmètre du PPA.

- à l'Est, le périmètre suit le bord de la RC 758c en incluant le talus qui appartient au domaine public.

- au Nord, le périmètre est délimité par la zone d'activités.

- au Sud, le périmètre est délimité par le domaine autoroutier.

Art. 8
L'aire d'organisation des accès piétons et véhicules

Cette aire d'organisation permet l'aménagement des itinéraires d'accès, provisoires d'étape ou définitifs.

Elle permet également l'organisation des espaces extérieurs desservant le construit. Une conception globale de ces espaces est impérative même en cas de réalisation par étape du construit.

Dans la mesure du possible, les espaces extérieurs ne sont pas rendus étanches et les eaux de surface sont réinfiltrées. Les surfaces rendus étanches sont soumises aux clauses de principe de l'art. 26 du présent règlement traitant des eaux de surface et de la rétention *(renvoi aux directives du SEPE).*

Art. 9
L'aire de la route d'accès existante

Avec le présent PPA, ce tronçon du domaine public routier, la route du Verney, doit supporter la circulation combinée de trois secteurs d'activités. Il en constitue la porte d'entrée. A ce titre, tant ses gabarits, aménagements et mesures de modération en tiennent compte *(art. 10 et 23).*

Art. 10
L'aire des bermes paysagères arborisées

Trois types de berme vertes constituent cette aire :

- le long de la RN 9, une berme en tertre, plantée de feuillus à gabarit moyen, contribue à la protection contre le bruit en n'hypothéquant pas la perception du construit.

- Le long de la RC 758c, une berme paysagère concrétise la contre-allée de l'itinéraire d'accès intérieur; son aménagement doit permettre le passage d'une piste cyclable. La berme est plantée de feuillus à grand gabarit, espacés ou, en alternance, de plants resserrés et de fenêtres, pour préserver la haute visibilité du front de facades.

Art. 10
L'aire des bermes paysagères arborisées
(suite page 4)

Les plantations d'arbres et d'arbustes sont réalisées de préférence au moyen d'essences indigènes adaptées aux conditions de la station. Ils sont plantés à 6m. au moins à compter depuis l'arrière du trottoir (voir l'art. 10 du règlement du 19 janvier 1994 d'application de la loi sur les routes du 10 décembre 1991).

- De part et d'autre de la route du Verney, une berme plantée de hauts feuillus en rangées, crée l'effet formel d'allée marquant l'entrée des secteurs d'activités.

Art. 11
L'aire du cours du Forestay

La législation en vigueur sur les cours d'eau est applicable.

Tout travaux portant atteinte au cours du Forestay seront préalablement soumis pour approbation au Centre de Conservation de la faune et de la nature.

Art. 12
L'aire foretière

L'aire forestière est définie et régie par les dispositions de la législation forestière fédérale et cantonale. Il est notamment interdit, sans autorisation préalable du service forestier, d'abattre des arbres, de faire des dépôts, d'ériger des clôtures, et de bâtir en forêt et à moins de 10 m. des lisières.

Le présent plan constitue un document formel de constatation de nature forestière et de limite des forêts au terme de la législation forestière fédérale, dans les zones à bâtir et dans la bande des 10m. confinant celle-ci.

Art. 13
L'aire verte de transition

Cette aire est essentiellement constituée de la bande de terrain située à moins de 10 m. des lisières. A ce titre elle est inconstructible. Elle peut recevoir des aménagements paysagers et fonctionnels. Elle fait le lien avec le rideau forestier, et sera traitée en prairie extensive.

Art. 14
Les périmètres "A" de construction hors-terre

Dans le respect des règles énoncées à l'art. 5, l'emprise au sol et la masse des périmètres "A" de construction permettent de concevoir des constructions qui s'autoprotègent des nuisances et s'ouvrent à l'intérieur sur une cour, point central de la vie interne du bâtiment. L'emprise verticale du gabarit est définie en coupe.

Les bâtiments prévus dans les périmètres "A" seront de taille et d'apparence identiques afin de souligner l'accès principal aux zones d'activités situé entre ces deux périmètres.

Dans les limites de l'article 4 (destination) du présent règlement et des exigences de la protection contre les nuisances, la constructibilité du périmètre peut être partiellement affectée à l'habitat (niveaux jaunes dans la coupe).

Art. 14
Les périmètres "A" de construction hors-terre
(suite page 5)

La hauteur maximale hors tout pour les périmètres "A" est de 17m calculée depuis le niveau de la RC 758c (situation la plus défavorable au droit de la façade).

3600m2 de surface de plancher sont constructibles dans chacun des périmètres "A". Les garages souterrains, cages d'escaliers, coursives et balcons ne sont pas pris en compte dans le calcul des surfaces.

Art. 15
Les périmètres "B" et "b" de construction hors-terre

Dans le respect des règles énoncées à l'art. 5, les périmètres "B" de construction permettent une réalisation par étapes.
L' importance respective des bâtiments peut varier dans le sens de la longueur mais l'ensemble du périmètre est planifié avant le début de la première étape. L'emprise verticale du gabarit est définie en coupe.

Les périmètres de liaison "b" permettent de relier les étapes du périmètre "B" entre elles. Elles sont destinées principalement à la circulation verticale des usagers.

Dans les limites de l'article 4 (destination) du présent règlement et des exigences de la protection contre les nuisances, la constructibilité du périmètre peut être partiellement affectée à l'habitat (niveaux jaunes dans la coupe).

La hauteur maximale hors tout pour les périmètres "B" est de 17m calculée depuis le niveau de la RC 758c (situation la plus défavorable au droit de la façade).

La hauteur maximale hors tout pour les périmètres "b" est de 14m calculée depuis le niveau de la RC 758c (situation la plus défavorable au droit de la façade).

3000m2 de surface de plancher sont constructibles dans chacun des périmètres "B". Le report de surfaces constructibles d'un périmètre à l'autre est autorisé. Les garages souterrains, cages d'escaliers, coursives et balcons ne sont pas pris en compte dans le calcul des surfaces.

Art. 16
Le périmètre "C" de construction hors-terre

Dans le respect des règles énoncées à l'art. 5, le périmètre "C" de construction permet une construction haute qui culmine à l'étrave. C'est le bâtiment phare du PPA. Exposé, il doit se protéger, mais phare il doit se montrer. L'emprise verticale du gabarit est définie en coupe.

La hauteur maximale hors tout pour le périmètre "C" est de 21m calculée depuis le niveau de la RC 758c (situation la plus défavorable au droit de la façade).

7000m2 de surface de plancher sont constructibles dans le périmètre "C". Les garages souterrains, cages d'escaliers, coursives et balcons ne sont pas pris en compte dans le calcul des surfaces.

Art. 17
Le stationnement en sous-sol et les périmètres de débordement souterrains des constructions

A l'exception des espaces d'accès, de livraison et visiteurs, le stationnement est organisé en sous-sol pour tous les périmètres. Des périmètres de débordement souterrains permettent cette organisation dans les périmètres "B" et "C".

Ces sous-sols étant au niveau de la contre-allée de circulation côté Est (RC 758c), leurs accès véhicules se feront obligatoirement de plain-pied à ce niveau en utilisant pleinement la dénivellation route - terrain *(voir coupe B).*

Art. 18
Protection contre les nuisances sonores

L'autorisation de construire est dépendante de propositions de mesures de protection permettant de garantir, au niveau des fenêtres des locaux à usage sensible au bruit, les niveaux d'évaluation maximum suivants:

Lr en dB(A)	Jour	Nuit
Habitations	60	50
Locaux d'exploitation	65	55

Pour chaque construction, une étude acoustique doit faire partie du dossier d'enquête pour prouver le respect des valeurs ci-dessus.

Art. 19
Les accès véhicules au PPA

Les accès au présent PPA se font strictement aux endroits indiqués sur le plan. Ils se greffent sur le réseau de distribution existant qui dessert les aires d'activités Des Tréflons et Du Verney. Ce réseau est arrimé à la RC 758c au point de coordonnées 548 630 / 149 050 où un carrefour giratoire a été planifié en fonction de l'entier du secteur *(article 23 du présent règlement).*

Art. 20
Les circulations véhicules

Le schéma des circulations véhicules à l'intérieur du périmètre du PPA est illustré sur le plan par des flèches à simple ou à double sens.

Le tracé définitif de ces circulations véhicules respectera ce schéma tout en tenant compte de l'organisation des espaces extérieurs *(voir art. 8)*, ainsi que des accès aux parkings souterrains et des circulations piétonnes.

Une conception globale de ces circulations est impérative même en cas de réalisation par étape du construit.

Art. 21
Les circulations piétonnes

Les circulations piétonnes sont illustrées à titre indicatif sur le plan. Leur tracé définitif est étroitement lié à l'organisation des espaces extérieurs et des circulations véhicules.

Art. 22
Localisation de principe d'une passerelle piétonne

Le présent PPA admet le principe d'une passerelle de liaison piétonne enjambant la RC 758c en le reliant vers l'Est aux territoires du PEP "Crêts du Publoz" (Aquadrome). Le gabarit d'espace libre de 5 m. est à compter du niveau de la route cantonale.

Art. 23
Le giratoire projeté

Le carrefour giratoire planifié au croisement de la RC 758c, de la route du Verney et de la route de Chardonne marquera la porte d'entrée Sud de la Commune et, à ce titre, son importance dépasse le cadre du présent PPA.

Sa réalisation doit concrétiser ce rôle en évitant la banalisation par l'aménagement conventionnel du domaine routier.

L'augmentation prévue du trafic véhicules lié au PPA est régulée par le giratoire. Celui-ci doit être impérativement aménagé avant la réalisation du présent PPA.

La diversité des aires principalement d'activités desservies par ce giratoire (Verney, Tréflons, Sous la Ville, Publoz, etc.), lui donne un caractère d'intérêt général. Son financement est défini par convention entre les partenaires en temps voulu, mais au plus tard avant l'adoption du présent PPA par le conseil communal.

Art. 24
L'arborisation

L'arborisation est illustrée à titre indicatif sur le plan. Les plantations seront le fruit d'une conception globale qui tient compte d'une réalisation par étape et respecte les principes définis à l'art.10. Les documents définissant cette conception globale accompagnent les plans du dossier de demande de permis de construire et de mise à l'enquête publique.

CHAPITRE III REGLES GENERALES

Art. 25
Le degré de sensibilité au bruit

En application de l'art. 43 de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986, le degré de sensibilité III est attribué à l'ensemble du présent PPA.

Art. 26
Les eaux de surface

Le Service des eaux et de la protection de l'environnement (SEPE) doit être consulté pour établir les directives adéquates en la matière.
Le plan partiel d'affectation est soumis à la rétention des eaux.

Art. 27
L'énergie

La Municipalité autorise et recommande, dans le cadre de l'art. 99 LATC, le captage d'énergies alternatives qui s'adaptent et s'intègrent aux constructions et à leurs abords.

Art. 28
L'éclairage des constructions souterraines

Les possibilités d'éclairage naturel des stationnements souterrains seront recherchées par des ouvertures tant frontales que zénithales sur les espaces extérieurs, déterminées par les différences de niveaux, et ce pour l'ensemble du PPA.

Art. 29
RPE

Pour tout ce qui n'est pas défini dans le présent règlement, les dispositions ordinaires du règlement communal sur le plan d'extension et la police des constructions sont applicables.

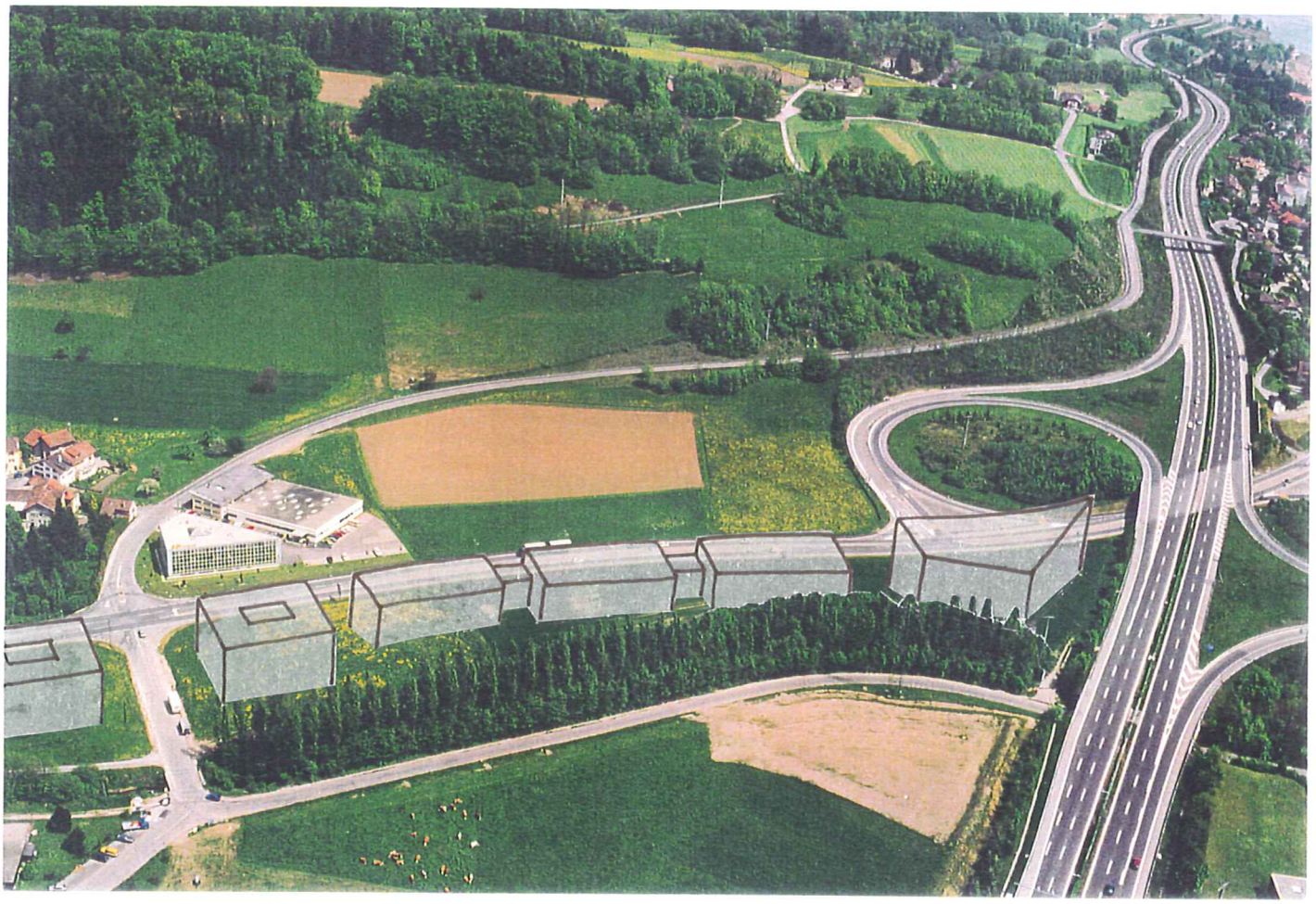
CHAPITRE IV DISPOSITIONS FINALES

Art. 30
Entrée en vigueur

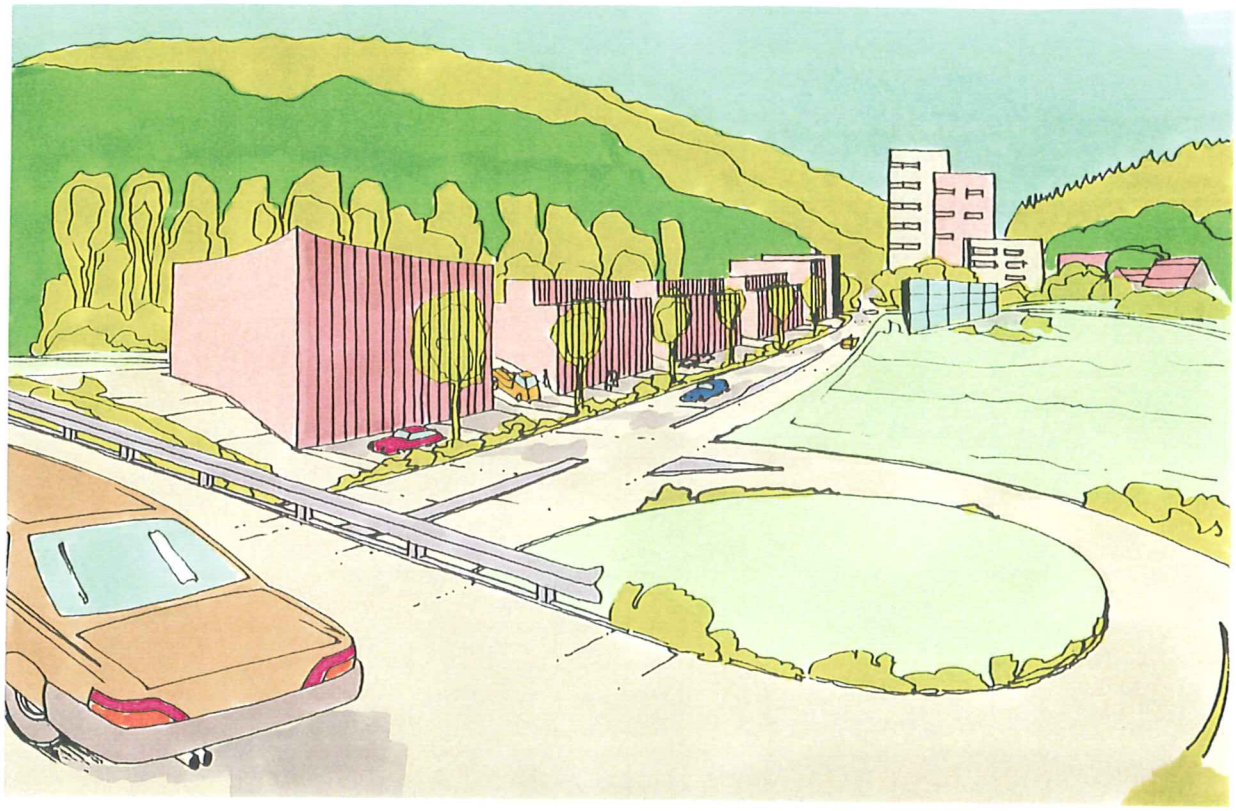
Les présents plan et règlement entrent en vigueur dès leur approbation par le Département des infrastructures.

* * *

VUE ILLUSTRATIVE DES VOLUMES PROJETES (à titre indicatif)



VUE ILLUSTRATIVE DEPUIS L'AUTOROUTE A9 (à titre indicatif)



X

CANTON DE VAUD
COMMUNE DE PUIDOUX

PLAN PARTIEL D'AFFECTATION "SOUS LA VILLE"

RAPPORT DE CONFORMITE SELON L'ARTICLE 26 OAT.

INTRODUCTION, SITUATION ET DESCRIPTION.

Situé entre Puidoux-gare et l'échangeur N9/RC758c, au coeur de la cuvette du Verney, le territoire contenu à l'intérieur du périmètre du présent plan partiel d'affectation (PPA) "Sous la Ville" est constitué principalement de deux parcelles bordées à l'est par la route cantonale 758c, à l'approche nord de l'échangeur autoroutier. L'autoroute RN9 en marque la limite sud. A l'ouest, il s'appuie sur la structure relativement naturelle du cordon boisé du cours du Forestay. Le terrain est en fait une galette de matériaux d'extraction des tunnels RN9 dont le niveau supérieur est situé à un point approximativement moyen entre les niveaux RC758c et RN9. De ce fait, la route cantonale est longée par un talus qui s'élève à plusieurs mètres à proximité de l'autoroute.

Ce territoire est resté en zone intermédiaire lors de l'étude du plan des zones et RPE en vigueur depuis 1985. Cette décision soulignait l'importance et les difficultés que peut représenter l'aménagement d'un territoire hautement stratégique tant par sa situation géographique dans le noeud de communications que par son rôle potentiel de porte-enseigne-carte-de-visite de la commune de Puidoux et de sa région.

LE PRESENT PPA ET LA PLANIFICATION DIRECTRICE

La Municipalité de Puidoux a décidé la mise à jour du plan directeur communal qui date de 1979. Ce nouveau volet de planification doit mieux répondre aux articles 35 à 38 LATC.

L' engagement de la zone intermédiaire, les priorités et les objectifs en la matière seront traités en priorité dans l'étude de mise à jour du plan directeur. Le plan directeur de Lavaux (actuellement en révision), donne très clairement à Puidoux-Chexbres en général et à la plaine du Verney en particulier le rôle de pôle régional contenant un mélange équilibré d'activités centrales, d'industries et d'habitat. L'option 5 du préambule de ce document recommande que ces pôles soient traités par plans spéciaux (PDL p.II). Le PDL marque sa préférence (PDL p.149) pour Puidoux-Chexbres au détriment de Grandvaux ou de Cully pour les raisons suivantes:

- Puidoux-Chexbres n'est peu ou pas touché par les contraintes physiques et de protection des pentes de Lavaux.

- Puidoux-Chexbres est le centre géographique de la région, l'articulation entre les vignes et la campagne.

- Puidoux-Chexbres est remarquablement bien localisé et greffé sur un réseau de moyens de transport routier, autoroutier et ferroviaire.

Si la destination générale du pôle est admise il faut pourtant reconnaître que les documents directeurs locaux et régionaux donnent aux territoires du périmètre concerné des destinations partielles liées aux équipements collectifs, aux équipements sportifs et touristiques, construits ou non, et de territoire vert.

Le temps a montré le surdimensionnement des terrains destinés aux équipements collectifs. Ecoles, terrains de sport, halle de tennis, etc. ont été construits.

Le test régional, au chapitre 9 du PD de Lavaux, illustre une proposition de schéma directeur du pôle (PDL p. 156 à 161) qui diversifie singulièrement les destinations du secteur "Sous-La-Ville" mentionnées plus haut (voir documents).

Pour ce qui précède et par les conclusions de plusieurs années de réflexions avec les partenaires locaux de l'aménagement, il nous parait possible de dire que la démarche du présent PPA est judicieuse et cohérente dans le sens de la planification régionale et locale.

LES BESOINS

Nous n'irons pas jusqu'à dire que les demandes répétées d'entreprises diverses concernant ces terrains stratégiques et hautement visuels reflètent des besoins réels mais cela montre que des secteurs majeurs de la vie économique se permettent d'envisager des implantations difficiles pour bénéficier de la valeur signalétique d'un tel site. Nous pensons qu'il faut anticiper le mouvement et maîtriser la concrétisation de marques significatives dans le paysage construit du pôle Puidoux-Chexbres. Le besoin pour des terrains de ce type n'a jamais été mis en question.

Avec le présent PPA, les autorités communales veulent garder la maîtrise qualitative d'une mise en valeur du secteur et s'associer à la lutte contre la morosité conjoncturelle.

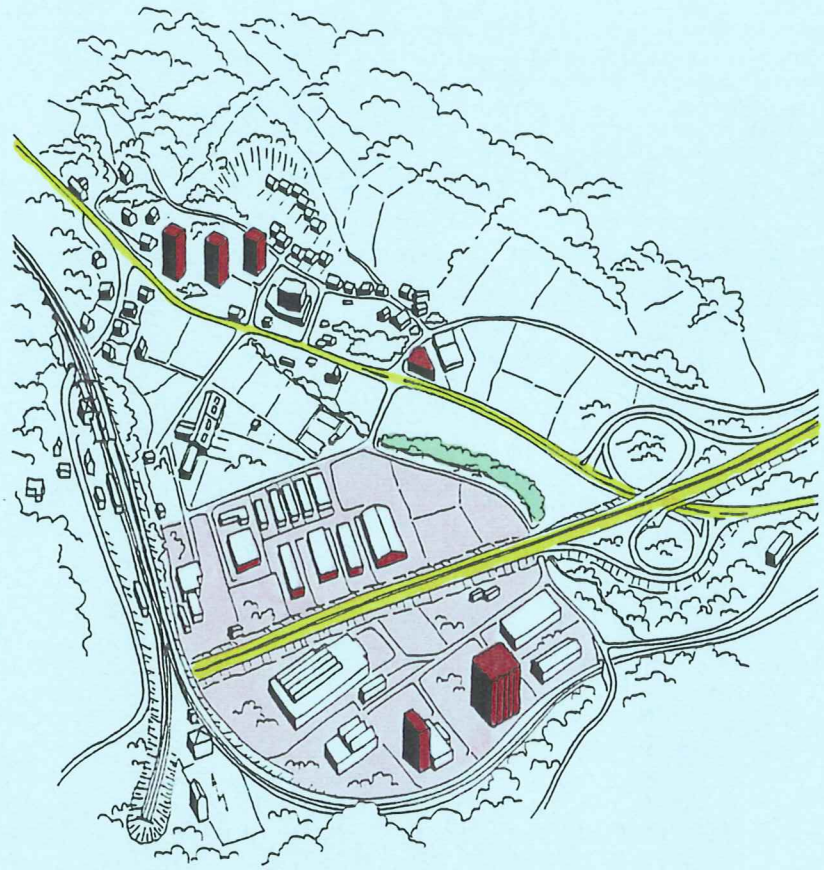
LES CONTRAINTES PARTICULIERES.

Si l'exposition à la circulation routière de deux axes majeurs représente un potentiel certain d'identification favorable du contenu du présent PPA en particulier et de la commune de Puidoux en général, les contraintes qu'il faut maîtriser sur ce terrain sont importantes :

Le bruit.

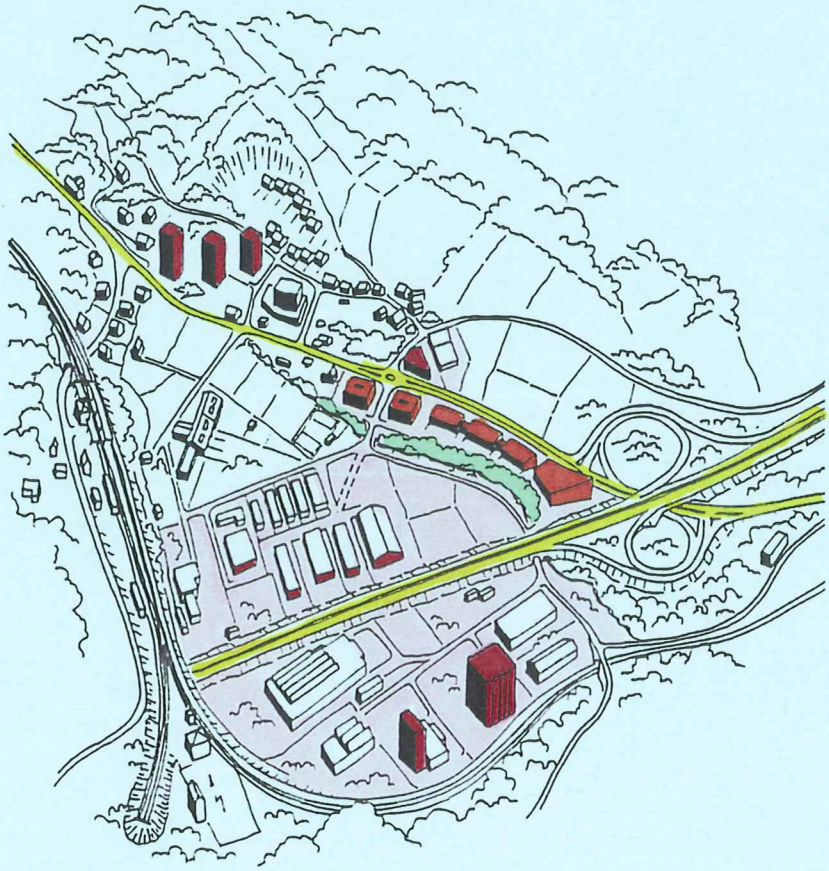
Il est déterminant pour l'organisation du PPA. La présence des sources sonores et l'exiguïté du terrain excluent les mesures de protection périphériques. L'auto-protection est donc la seule alternative permettant de destiner ce territoire aux affectations décrites à l'article 3 du règlement du présent PPA. Sa concrétisation est réalisée par l'application de trois principes : le front de façades auto-protectrices contre le bruit, l'assise dans le

PERCEPTION DES ELEMENTS BATIS SIGNIFICATIFS DEPUIS L'AUTOROUTE N9 ET LA RC 758 c



SITUATION ACTUELLE

- Bâtiments épars d'affectations diverses.
- Lecture difficile des différentes zones d'activités.
- L'absence d'un élément signalétique fort.



SITUATION APRES REALISATION DU PPA

- Les bâtiments projetés forment un nouveau front organisé, rassembleur et clairement identifiable.
- Le bâtiment sud en étrave par sa forme, sa hauteur et son emplacement stratégique devient le point de repère signalétique recherché.
- Les trois bâtiments centraux accompagnent le visiteur vers le nouveau giratoire, nouvelle "porte d'entrée" de la Commune.
- Les deux bâtiments carrés indiquent enfin clairement l'accès principal aux zones d'activités.

terrain tirant parti de la topographie artificielle, et la distribution adéquate des affectations dans l'organisation du PPA. Ces principes sont intégrés dans la conception générale du PPA et son réglement. (voir rapport Giacomini-Joillet sur les mesures des nuisances sonores dues à l'environnement).

Les dimensions et la forme du terrain.

La forme allongée de la parcelle principale, l'évidente obligation d'y accéder par la route d'accès existante Verney-Tréflons, et l'éventualité d'une réalisation par étapes, ont conduit à proposer une distribution linéaire combinée à des boucles d'accès véhicules qui mettent à profit la configuration du terrain. Le talus étant sur le domaine public, une consultation auprès du service des routes a permis d'envisager sa transformation en berme paysagère et surface de distribution linéaire. De ce fait, la lisibilité du PPA est aussi bonne de la RC758c que de l'autoroute N9. Ceci explique l'importance de la qualité architecturale de l'ensemble et de sa cohésion.

L'ARCHITECTURE

La bonne perception dans le paysage des masses relativement importantes que le présent PPA permet de construire implique l'application de certaines conditions.

L'architecture de l'ensemble ne doit pas souffrir d'une éventuelle réalisation par étape. Sa cohésion est planifiée dès la première intervention à l'intérieur du périmètre du présent PPA. Le cordon boisé du Forestay a servi de référence verticale à la définition des hauteurs des gabarits constructibles. C'est un élément majeur de structuration du site et à ce titre, sa perception est assurée.

L'ensemble architectural est une nef dont l'étrave est dirigée vers l'échangeur N9/RC758c. La modulation des hauteurs se base sur le niveau de la route cantonale, au droit de l'endroit mesuré. L'ensemble montre un front uni de façades alignées sur le côté RC 758c des périmètres constructibles.

LES ACCES

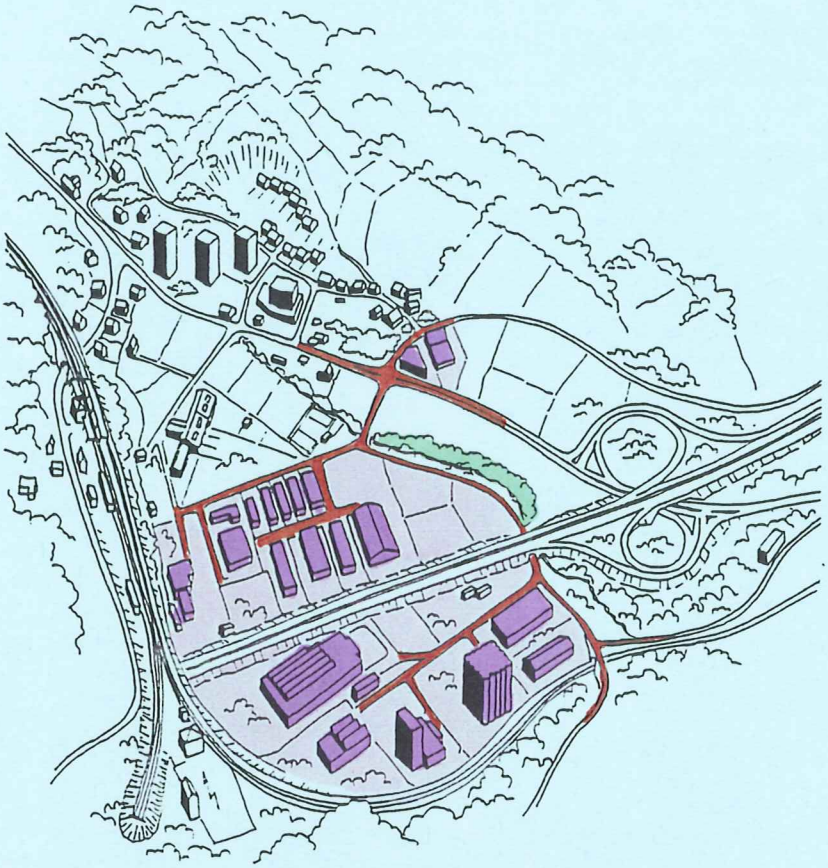
Aux endroits désignés sur le plan, les accès véhicules au présent PPA se greffent sur le réseau de distribution Verney-Tréflons qui lui-même est arrimé à la RC758c au point de coordonnées 548 630 / 149 050. Il est entendu que le giratoire planifié à cet endroit devra se réaliser en concertation avec les autres partis impliqués. Le giratoire deviendra effectivement la porte sud de la commune de Puidoux et un fort élément de son identification.

Le secteur de domaine public du présent PPA traversé par la route d'accès Verney-Tréflons est traité comme la porte d'entrée de la dite aire d'activité. Aménagements routiers, mesures de modération et arborisation sont compatibles avec ce rôle.

APPLICATION DE L'OPB

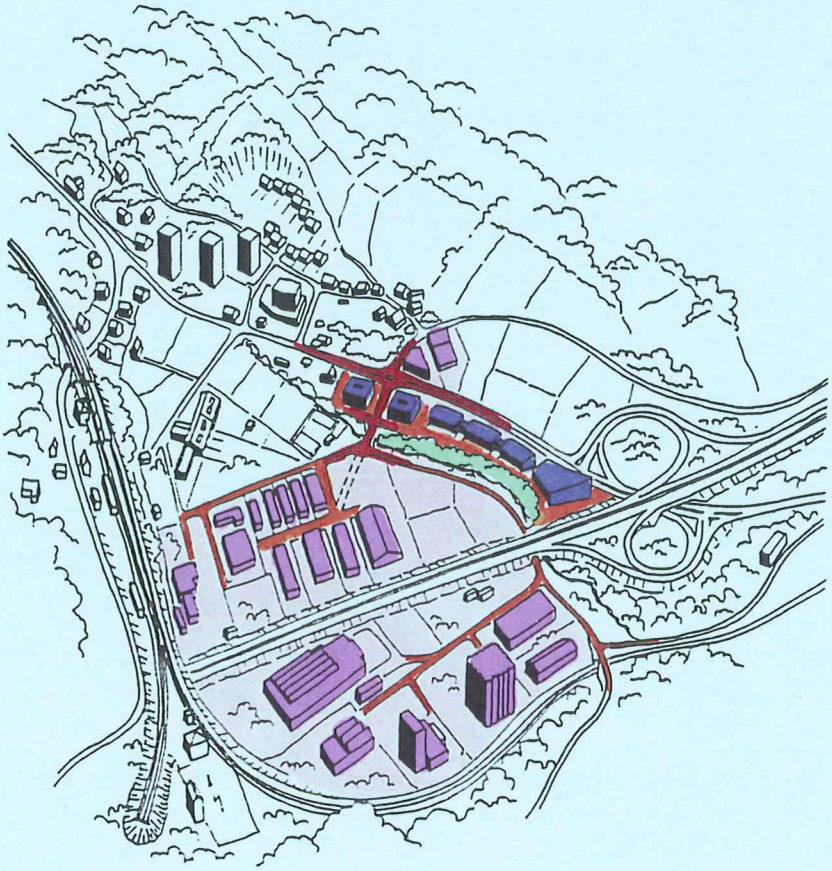
En application de l'article 43 de l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986, le degré de sensibilité III est attribué à l'ensemble du présent PPA. Cette donnée s'ajoute aux données du plan communal d'attribution des degrés de sensibilité au bruit en cours d'approbation.

CIRCULATIONS ET ACCES AUX ZONES D'ACTIVITES



ORGANISATION ACTUELLE

- Zones d'activités éparses et sans liens entre elles.
- Circulations et accès confus et sans hiérarchie.



ORGANISATION APRES REALISATION DU PPA

- Regroupement des zones d'activités.
- Clarification des accès grâce à la création d'une véritable "porte d'entrée" mise en évidence sur la R.C. par le nouveau giratoire.

L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION

Selon l'article 4 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), l'article 3 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) et l'article 4 du règlement d'application (RATC) de cette dernière, le conseil communal de Puidoux est tenu informé par la Municipalité de la présente démarche d'aménagement.

COORDINATION

La modification proposée du plan des zones par le présent PPA "Sous la Ville" est généralement conforme à la vocation de la cuvette du Verney selon les directives du plan directeur communal. Les directives régionales du plan directeur de Lavaux, voir les implications du plan directeur cantonal, sont respectées.

D'autre part, ont été respectés l'esprit et la lettre des articles 1 (les buts) et 3 (les principes) de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) du 22 juin 1979, de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) du 4 décembre 1985 et du réglement d'application de la dite LATC (RATC) du 19 septembre 1986.

MUNICIPALITE DE PUIDOUX

Bureau d'aménagement du territoire
J.D.URECH, architecte EPFL/SIA/FAS, urbaniste FUS,
chargé d'étude : J.C. Rossier
1003 Lausanne, juillet1997

XI

GIACOMINI + JOLLIET Ingénieurs Civils & Associés SA
Rue du Bourg 1 - 1095 LUTRY

MANDANT : Bureau d'aménagement du territoire
Jean-Daniel URECH, Urbaniste FUS
6, rue Enning - 1003 LAUSANNE

MESURE DES NUISANCES SONORES DUES A L'ENVIRONNEMENT
(BRUIT ROUTIER - AUTOROUTE N9)

----- o -----

PLAN PARTIEL D'AFFECTATION

"SOUS-LA-VILLE"

COMMUNE DE PUIDOUX

R A P P O R T

LUTRY, le 22 mai 1995

TABLE DES MATIERES

1.	Mandat	page 1
2.	Situation	page 1
3.	Projet de PPA	page 1
4.	Degré de sensibilité	page 2
5.	Calcul sur modèle	page 2 et 3
6.	Zones de calcul	page 3
7.	Variantes de calcul	page 4
8.	Tableau des résultats	
8.1	Périmètre "C"	page 5
8.2	Périmètre "A"	page 5
8.3	Périmètre "B"	page 6
9.	Observations et remarques	
9.1	Situation actuelle	page 7
9.2	Situation protégée	page 8
10.	Conclusions	page 9

ANNEXES

A1	Plan masse au 1:1000 (Etat actuel) et situation des points de calcul	page 10
A2	Plan masse au 1:1000 (Etat protégé) et situation des points de calcul	page 10

1. Mandat.

Le présent rapport a été établi à la demande de Monsieur Jean-Daniel URECH, urbaniste à Lausanne.

Le mandat consistait à définir les mesures de protection à prendre en matière de lutte contre le bruit afin d'assurer au plan partiel d'affectation "Sous-la-Ville" situé sur le territoire de la commune de PUIDOUX, sa conformité à l'OPB.

Il s'agissait également de localiser les possibilités d'affectation au logement à l'intérieur des éléments du plan masse projeté.

2. Situation.

Le périmètre de l'étude se situe en amont de l'autoroute N9 entre la sortie de CHEXBRES et le tunnel de FLONZALEY. Il est bordé à l'EST par la route cantonale 758c.

Ces deux voies de circulation constituent les deux principales sources de bruit qui font l'objet de la présente analyse.

Le terrain, de forme allongée, est d'un relief relativement plat. Actuellement en près-champs, il est vierge de toute construction.

3. Projet de PPA

Le projet se subdivise en 3 zones distinctes de constructions :

- Le **Périmètre "C"** fait front à la route nationale N9 au SUD du quartier. La hauteur de construction est limitée à 21 m' au-dessus de la RC 758c. Compte tenu de la proximité de la principale source bruyante, il est destiné à des activités de type tertiaire ou commercial.

- Le **Périmètre "B"** est constitué de 3 blocs parallèles à la RC. Le gabarit en hauteur est de 17 m' au-dessus de la RC 758c. Il se caractérise par la mixité des affectations : commercial dans les niveaux inférieurs et habitat dans les étages supérieurs.

- Le **Périmètre "A"** se situe dans la partie NORD du plan. Il est constitué de 2 blocs dont l'affectation est similaire à celle prédéfinie dans le périmètre "B". Le gabarit des bâtiments est également limité à 17 m' de hauteur.

4. Degré de sensibilité.

S'agissant de locaux à usage sensible au bruit, l'OPB est applicable.

Le secteur est cadastré en "zone intermédiaire" dans le plan de zone communal.

Compte tenu de cette classification et de la destination prévue pour les immeubles du plan, l'art. 43 de l'OPB préconise le classement de ce périmètre en degré de sensibilité III.

Cette attribution a été agréée par le Service cantonal de lutte contre les nuisances suite à l'établissement d'un premier projet de plan d'affectation daté du 17 juillet 1991.

Bien qu'équipé au sens de l'art. 19 LAT (accès existants, zone construite adjacente), ce terrain, dont l'affectation n'est pas légalisée, est à considérer comme nouvelle zone à bâtir.

Dès lors, en vertu des art. 29 OPB et 24 LPE, les valeurs de planification (VP) sont à respecter à l'endroit des ouvertures de façade donnant sur des pièces de séjour.

Elles ont pour valeur :

---

valeur de planification pour le jour (CS III) : **Lr = 60 dB(A)**

valeur de planification pour la nuit (CS III) : **Lr = 50 dB(A)**

---

5. Calcul sur modèle.

Ce calcul a été effectué à l'aide du programme SLIP reconnu par les instances cantonales et fédérales comme un instrument de pronostic fiable en matière de lutte contre les nuisances dues au bruit routier.

Ainsi il a été élaboré un modèle simulé du site dans lequel la position et la géometrie des gabarits du projet, la topographie du lieu et les obstacles éventuels ont été introduits dans le programme en coordonnées (x,y,z).

Le trafic journalier moyen (TJM) qui a servi pour l'évaluation des niveaux sonores, a été fourni par le service des routes et autoroutes. Il résulte de comptages périodiques récents sur ce tronçon d'autoroute ainsi que sur la RC 758c.

On compte ainsi que la charge de trafic actuelle sur l'autoroute N9, équivaut à un TJM moyen de **50'300 véhicules/jour**.

De même, sur la RC 758c, la charge de trafic actuelle correspond à un TJM moyen de **10'400 véhicules/jour**.

Il en résulte les données de calcul suivantes :

AUTOROUTE N9 (<->)

- Trafic horaire : de jour (6-22 h.) : 2918 véh./h.
  de nuit (22-6 h.) : 452 véh./h.

- Proportion de poids lourds : de jour (6-22 h.) : 10 %
  de nuit (22-6 h.) : 5 %

- Vitesse des véhicules (jour et nuit) : 100 km/h.

RC 758c (<->)

- Trafic horaire : de jour (6-22 h.) : 604 véh./h.
  de nuit (22-6 h.) : 94 véh./h.

- Proportion de poids lourds : de jour (6-22 h.) : 10 %
  de nuit (22-6 h.) : 5 %

- Vitesse des véhicules (jour et nuit) : 70 km/h.

6. Zones de calcul.

42 points de calcul ont été selectionnés sur le site en vue de leur évaluation sonore.

Ces points situés sur l'enveloppe des bâtiments, sont répartis comme suit :

Périmètre "C" : 8 points
Périmètre "B" : 26 points
Périmètre "A" : 8 points

Certains points ont fait l'objet d'une évaluation à des altitudes différentes lorsque l'affectation prévue différait d'un niveau à l'autre.

Le calcul des immissions a été fait pour la période "JOUR" et pour la période "NUIT".

7. Variantes de calcul.

2 situations ont été envisagées :

Cas A : Calcul des immissions en chacun des points selectionnés sans mesures de protection particulières sur le site ou en bordure de celui-ci.

Cas B : Calcul des immissions avec une situation protégée, à savoir :

- Simulation d'une paroi de protection antibruit longeant la voie amont de l'autoroute d'une hauteur d'environ 5.0 m' (tracé en plan selon annexe A5).

- Simulation d'un écran de protection de 1.50 m' de hauteur au bord des terrasses supérieures donnant sur la RC des blocs du périmètre "B".

Les résultats sont fournis dans les tableaux ci-après.

8. TABLEAU DES RESULTATS

* = dépassement des valeurs de planification (VP)
** = dépassement des valeurs limites (VL)
!!! = dépassement des valeurs d'alarme (VA)
<-L-> = logement

8.1 P E R I M E T R E "C"

CAS A (NON PROTEGE)				CAS B (PROTEGE)			
Pt. N°	Alt.obs (m')	<- Lr dB(A) -> JOUR	NUIT	Pt. N°	Alt.obs (m')	<- Lr dB(A) -> JOUR	NUIT
1	613.80	68.0**	57.8**	1	613.80	67.0**	56.5**
2	613.80	66.2**	55.2**	2	613.80	65.3**	53.7*
3	613.80	62.2*	51.4*	3	613.80	60.8*	48.9
4	613.80	61.1*	51.2*	4	613.80	58.5	47.5
5	613.80	66.3**	57.5**	5	613.80	59.3	50.5*
6	613.80	68.3**	59.5**	6	613.80	65.3**	56.5**
7	613.80	71.7!!!	62.8**	7	613.80	69.3**	60.5**
8	613.80	71.8!!!	62.9**	8	613.80	69.3**	60.4**

8.2 P E R I M E T R E "A"

CAS A (NON PROTEGE)					CAS B (PROTEGE)			
Pt. N°	Alt.obs (m')	<- Lr dB(A) -> JOUR	NUIT		Pt. N°	Alt.obs (m')	<- Lr dB(A) -> JOUR	NUIT
35	611.30	64.2*	51.6*		35	388.85	64.1*	51.5*
	608.30	64.5*	51.8*			388.85	64.4*	51.7*
36	611.30	59.9	50.0	<-L->	36	388.85	55.9	43.7
	608.30	59.2	49.1	<-L->		388.85	55.8	43.4
37	611.30	58.4	49.6	<-L->	37	388.85	47.0	37.9
	608.30	57.7	48.8	<-L->		388.85	46.2	37.0
38	611.30	57.7	45.0	<-L->	38	388.85	57.7	45.1
	608.30	57.7	45.0	<-L->		388.85	57.8	45.1
39	611.30	63.9*	51.2*		39	388.85	63.8*	51.1*
	608.30	64.2*	51.5*			388.85	64.1*	51.4*
40	611.30	59.3	48.2	<-L->	40	388.85	57.8	45.3
	608.30	58.9	47.5	<-L->		388.85	57.9	45.2
41	611.30	55.8	47.0	<-L->	41	388.85	46.1	37.0
	608.30	54.9	46.0	<-L->		388.85	45.1	35.9
42	611.30	57.7	45.0	<-L->	42	388.85	57.7	45.0
	608.30	57.8	45.1	<-L->		388.85	57.8	45.1

8.3 P E R I M E T R E "B"

CAS A (NON PROTEGE)					CAS B (PROTEGE)			
Pt. N°	Alt.obs (m')	<- Lr dB(A) -> JOUR	NUIT		Pt. N°	Alt.obs (m')	<- Lr dB(A) -> JOUR	NUIT
9	603.30	65.7**	53.8*		9	603.30	65.1**	52.5*
10	603.30	65.9**	54.1*		10	603.30	65.0**	52.4*
11	603.30	64.1*	54.4*		11	603.30	50.7	47.7
	608.80	64.5*	54.9*	<-L->		608.80	60.5	49.2
	611.8	64.8*	55.2**	<-L->		611.8	60.8	49.8
12	603.30	63.1*	54.3*		12	603.30	50.3	41.3
	608.80	64.1*	55.3**	<-L->		608.80	52.8	43.9
13	603.30	61.7*	52.9*		13	603.30	49.0	40.0
	608.80	63.0*	54.2*	<-L->		608.80	51.1	42.2
14	608.80	58.9	49.3	<-L->	14	608.80	54.7	45.2
	611.80	62.5*	51.4*	<-L->		611.80	59.8	49.8
15	608.80	59.5	49.7	<-L->	15	608.80	55.4	45.9
	611.80	62.7*	51.6*	<-L->		611.80	60.5*	50.2*
16	611.80	63.1*	54.3*	<-L->	16	611.80	53.3	44.4
17	611.80	61.8*	53.0*	<-L->	17	611.80	51.7	42.8
18	603.30	65.2**	52.8*		18	603.30	65.0**	52.3*
19	603.30	65.5**	53.3*		19	603.30	65.2**	52.5*
20	603.30	60.3*	51.5*		20	603.30	47.9	38.8
	608.80	61.9*	53.1*	<-L->		608.80	49.7	40.7
21	603.30	59.1	50.3*		21	603.30	46.9	37.8
	608.80	60.9*	52.1*	<-L->		608.80	48.4	39.3
22	608.80	56.9	46.9	<-L->	22	608.80	52.8	43.0
	611.80	61.8*	50.2*	<-L->		611.80	58.5	47.9
23	608.80	57.8	48.0	<-L->	23	608.80	53.8	44.2
	611.80	62.1*	50.7*	<-L->		611.80	58.9	48.7
24	611.80	61.5*	52.7*	<-L->	24	611.80	50.2	41.2
25	611.80	60.4*	51.6*	<-L->	25	611.80	48.9	39.9
26	603.30	64.9*	52.3*		26	603.30	64.8*	52.1*
27	603.30	65.0**	52.5*		27	603.30	64.9*	52.2*
28	603.30	58.0	49.2		28	603.30	46.2	37.0
	608.80	59.9	51.1*	<-L->		608.80	47.6	38.5
29	603.30	56.9	48.0		29	603.30	45.5	36.3
	608.80	58.9	50.1*	<-L->		608.80	46.9	37.8
30	603.30	57.3	44.7		30	603.30	57.4	44.7
	608.80	57.3	44.6	<-L->		608.80	57.3	44.6
	611.80	57.4	45.1	<-L->		611.80	57.2	44.6
31	608.80	56.0	45.3	<-L->	31	608.80	51.3	41.1
	611.80	61.2*	49.2	<-L->		611.80	57.9	46.7
32	608.80	55.9	45.7	<-L->	32	608.80	51.9	42.0
	611.80	61.5*	49.6	<-L->		611.80	57.5	46.8
33	611.80	59.9	51.1*	<-L->	33	611.80	48.2	39.1
34	611.80	59.0	50.2*	<-L->	34	611.80	47.5	38.4

9. Observations et remarques.

9.1 CAS A - Situation actuelle

- **Périmètre "C"** (Pts de calcul N° 1 à 8)

a) Dans la situation actuelle (CAS A), tous les points de calcul font apparaître des immissions supérieures aux valeurs de planification du degré de sensibilité III de jour comme de nuit.

b) Les points situés sur les façades EST-OUEST et SUD dépassent même les valeurs limites de la classe de sensibilité III.

c) On notera au surplus que les points N° 7 et 8, les plus exposés aux nuisances de l'autoroute, dépassent les valeurs d'alarme de la classe de sensibilité III.

- **Périmètre "B"** (Pts de calcul N° 9 à 34)

a) Les immissions frappant les façades qui font front à la RC 758 (pts 9-10-18-19-26-27), dépassent les valeurs limites du degré de sensibilité III.

b) Les immissions frappant les façades opposées, orientées à l'OUEST (Pts 12-13-20-21-28-29) sont moins exposées mais restent néanmoins au-dessus des valeurs de planification du degré de sensibilité III.

c) Les étages réservés au logement exposés face à la RC (Pts N° 14-15-22-23-31-32) sont conformes aux valeurs de planification au premier niveau mais restent supérieures à celles-ci au dernier étage.

d) Sur la façade opposée des étages décrits sous c) (Pts N° 16-17-24-25) dépassent les valeurs de planification à l'exception du dernier bloc qui lui est conforme.

- **Périmètre "A"** (Pts de calcul N° 35 à 42)

a) A l'exception des points N° 35 et 39 situés frontalement à la RC, tous les autres points de contrôle sont conformes aux valeurs de planification du degré de sensibilité III.

9.2 CAS B - Situation avec un site protégé

- **Périmètre "C"** (Pts de calcul N° 1 à 8)

La présence d'une paroi le long de l'autoroute n'apporte pas d'amélioration par rapport à la situation actuelle : les points de calcul restent au-dessus des valeurs limites.

- **Périmètre "B"** (Pts de calcul N° 9 à 42)

a) La présence d'une protection en bord des terrasses donnant sur la RC, permet de rendre tous les logements conformes aux valeurs de planification du DS III à l'exception du Pt. 15 au dernier niveau.

b) La présence d'une protection le long de l'autoroute permet de rendre conforme les façades arrières, opposées à la RC.

- **Périmètre "A"** (Pts de calcul N° 43 à 66)

La présence d'une paroi le long de l'autoroute n'apporte pas d'amélioration par rapport à la situation actuelle : les points de calcul qui dépassaient dans le cas de figure non protégé, restent au-dessus des valeurs limites.

10. Conclusions.

La lecture de ces résultats permet de tirer les conclusions suivantes.

1. Dans l'état actuel, les zones affectées au logement, soit la totalité du périmètre A et les étages supérieurs du périmètre B pourront être rendues conformes à l'OPB sous réserve des dispositions suivantes :

   a) Pour le périmètre A, la façade frontale à la RC 758c est surexposée aux nuisances sonores générées par le trafic de cette dernière. En conséquence les locaux à usage sensible au bruit ne pourront être prévus sur cette face qu'à la condition où des mesures de protection soient prises entre la route et les bâtiments conformément aux dispositions de l'OPB.

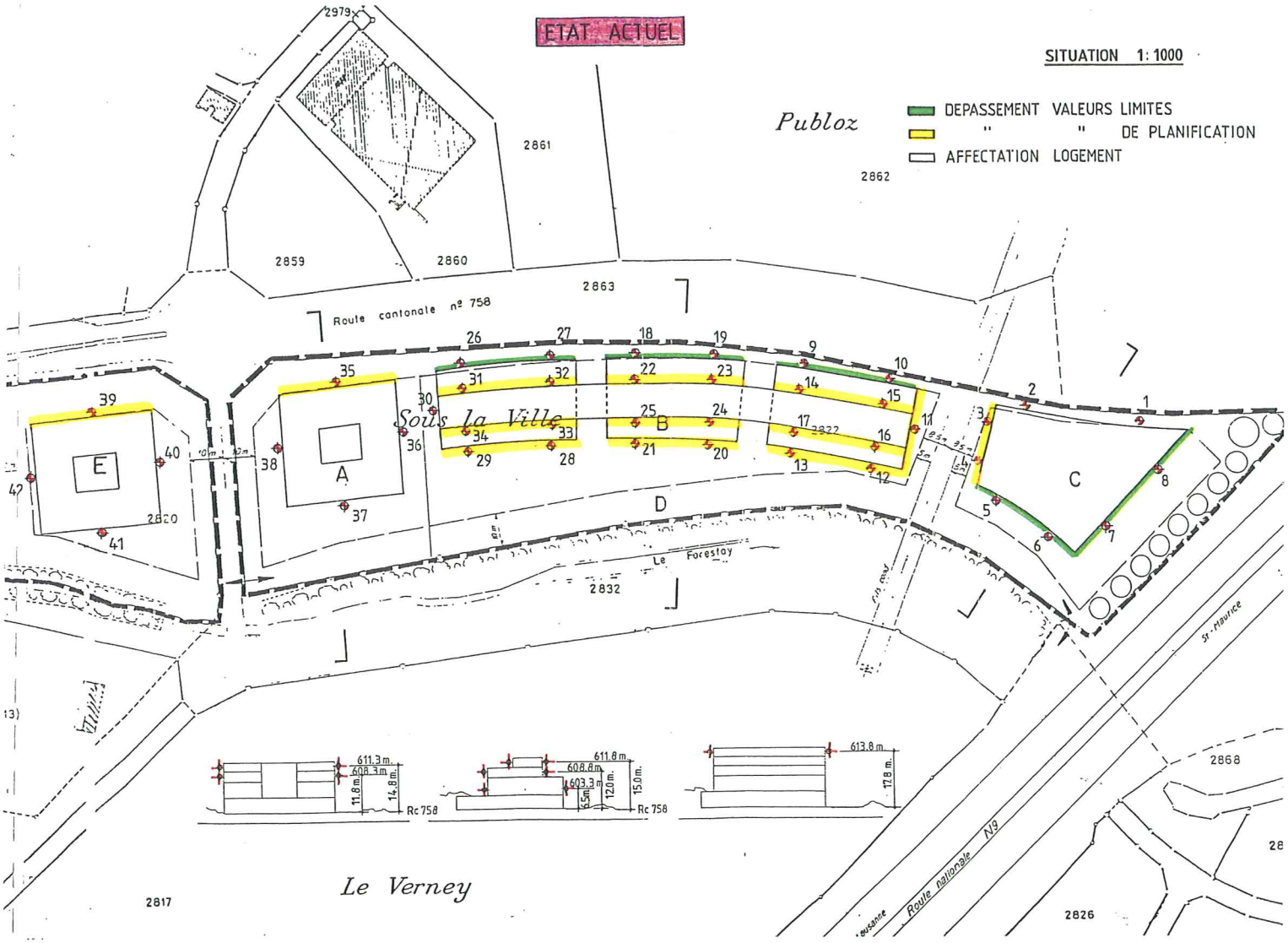
   b) Pour le périmètre B, la mise en place d'un écran de 1.50 m' de hauteur sur le pourtour des terrasses donnant sur la RC permet de rendre toutes les façades situées en retrait, conformes à l'OPB.

      Pour ce qui concerne les façades arrières de ce périmètre, seule une paroi implantée le long de la voie amont de l'autoroute permet de rendre celles-ci conformes aux valeurs de planification du degré de sensibilité III sur toute leur hauteur.

      Or, compte tenu de l'affectation prévue aux différents étages, seul le 1er niveau de logements (2ème étage) bénéficierait d'une telle construction.

   c) Pour le périmètre C, aucune mesure autre qu'une autoprotection du bâtiment par lui-même ne permet de réduire les immissions provenant de la RC et de l'autoroute.

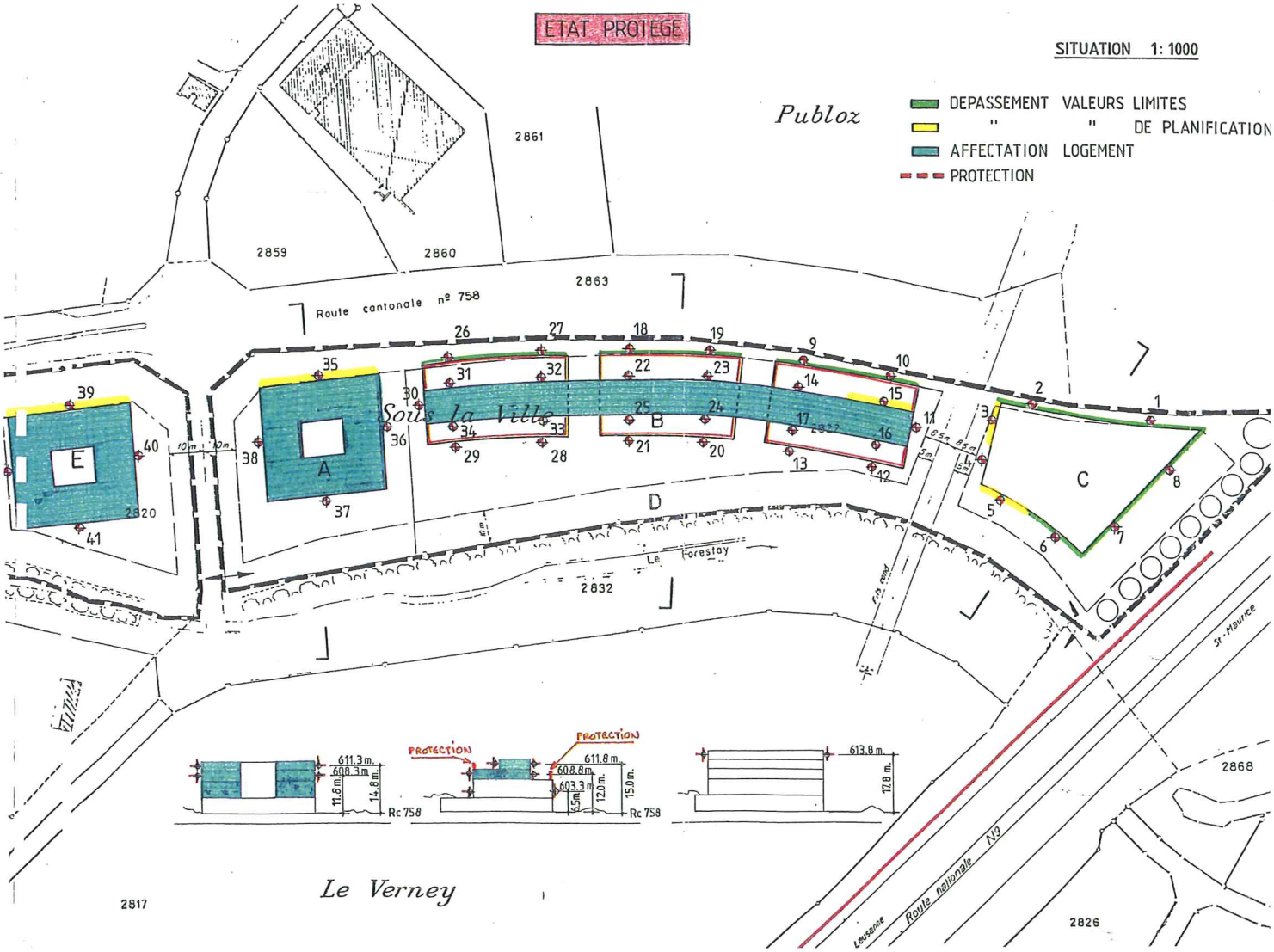
B. Giacomini


ETAT ACTUEL
SITUATION 1: 1000
DEPASSEMENT VALEURS LIMITES
" " DE PLANIFICATION
AFFECTATION LOGEMENT
Publoz
Sous la Ville
Le Verney
Route cantonale nº 758
Le Forestay
Route nationale N9
St-Maurice
2979
2861
2862
2859
2860
2863
2820
2832
2822
2868
2817
2826
A
B
C
D
E
611.3 m.
608.3 m.
11.8 m.
14.8 m.
Rc 758
611.8 m.
608.8 m.
603.3 m.
6.5 m.
12.0 m.
15.0 m.
613.8 m.
17.8 m.

ETAT PROTEGE

SITUATION 1: 1000

DEPASSEMENT VALEURS LIMITES
" " DE PLANIFICATION
AFFECTATION LOGEMENT
PROTECTION



CANTON DE VAUD

COMMUNE DE PUIDOUX

PLAN PARTIEL D'AFFECTATION

SOUS LA VILLE

APPROUVE PAR LA MUNICIPALITE
LE: 28 AVR. 1998

Le Syndic : *Le Secrétaire :*

SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE
DU: 5 JUIN 1998 AU: - 6 JUIL. 1998

Le Syndic : *Le Secrétaire :*

ADOPTE PAR LE CONSEIL COMMUNAL DE PUIDOUX DANS SA SEANCE
DU: 24 SEP. 1998

Le Président : *La Secrétaire :*

suppl.

APPROUVE PAR LE DEPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES
LE: - 6 NOV. 1998

Le Chef du département :

CERTIFIE CONFORME
Service de l'aménagement du territoire

C. Rossier

BUREAU D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE JEAN-DANIEL URECH
ARCHITECTE EPFL/SIA/FAS - URBANISTE FUS - 6, rue Enning, CH 1003 Lausanne
Tél. 021 312 34 31 - fax. 021 320 95 66 - Chargés d'étude : J.-D. Urech, J.-C. Rossier