

RECOMMANDE  
Municipalité de Gland  
Greffé municipal  
Grand Rue 38  
1196 Gland

Lausanne, le 8 février 2011

**Enquête publique : Agrandissement du bâtiment administratif, création de 48 places de parc extérieures et création d'un parking souterrain de 191 places N° CAMAC :109936**

Monsieur le Syndic, Madame, Messieurs,

Agissant par procuration de l'Association centrale Transports et Environnement (ATE), la section vaudoise de l'ATE vous fait part de son **opposition** au projet cité en titre, fondée sur les motifs suivants.

**Stationnement voitures de tourisme.** Selon le dossier à l'enquête publique, le projet comportera 10727 m<sup>2</sup> de SBP à l'état final avec 299 places de stationnement. Ce nombre est bien calculé selon la norme VSS 640.281, mais est fondé sur une mauvaise interprétation de la dite norme :

- 1) L'entreprise est classée dans les entreprises de prestation de services, catégorie « services à nombreuses clientèle » tels que services avec guichets. On obtient ainsi une dotation de 3 pl. de stationnement par 100 m<sup>2</sup> de SBP. Mais Swissquote n'est pas une entreprise de ce type ; bien que qualifiée de banque, ses services à la clientèle se font dans l'immense majorité des cas en ligne et non pas par retrait ou dépôt au guichet ; c'est donc dans la catégorie « autres services » qu'il faut la placer. La dotation est alors de 2.5 pl. par 100 m<sup>2</sup> de SBP. Avant pondération, c'est donc un total d'au plus 268 places qu'il faut calculer.
- 2) Catégorisant le secteur en localisation D (pondération de 70 à 90% des besoins) le projet prévoit néanmoins un total de places qui va au-delà du maximum prévu de la fourchette (maximum 290 pp à 90% des besoins).
- 3) Le formulaire 68 du calcul du besoin en stationnement classe l'entreprise en catégorie D de la norme VSS sans tenir compte ni de la proximité immédiate de la gare, ni de la topographie favorable à la mobilité douce. Ainsi, le secteur se situe en localisation de type C, permettant une pondération d'entre 50 et 80% des besoins. Le nombre de places aménageable est donc dans une fourchette de 134 à 214 places au maximum.

**Section vaudoise**

Vu la localisation à proximité immédiate de la gare CFF, nous demandons l'application du bas de la fourchette de la norme VSS, soit 134 places au total.

### **Plan de mobilité d'entreprise**

Le dossier d'enquête ne fait pas mention d'un plan de mobilité d'entreprise existant ou à venir et qui permettrait, le cas échéant, d'apporter des pistes de réflexions sur la mobilité pendulaire des collaboratrices et collaborateurs.

En vertu du plan directeur cantonal (fiche A25), les objectifs et mesures du plan de mobilité doivent ainsi être déterminés avant le début des travaux et celui-ci doit être en place lors de la mise en service des nouveaux locaux.

**Stationnement deux-roues légers.** Nous n'avons pas pu les localiser le stationnement réservé aux vélos. En vertu du PDcant (fiche A23), nous demandons que la dotation en parking vélos soit conforme aux normes VSS 640.065. Idéalement, les abris pour les deux-roues non motorisés devraient se situer à proximité immédiate des entrées des immeubles et être dotés de dispositifs anti-vols.

Il ressort de notre analyse que le projet n'est pas conforme aux objectifs de mobilité ressortant du plan directeur cantonal.

En conclusion, fondée sur ce qui précède, **notre association conclut au refus du permis sollicité pour le projet cité en titre.**

Veillez recevoir, Monsieur le Syndic, Madame, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Au nom du comité ATE Vaud

Valérie Schwaar  
Secrétaire générale

RECOMMANDE

Municipalité de Vich  
Pl. Marcel Poncet 3  
1267 Vich

Lausanne, le 8 février 2011

**Enquête publique : Reconstruction et agrandissement d'un centre commercial existant, surfaces tertiaires et 2 logements, démolition bâtiments existants. • N°CAMAC 104610**

Monsieur le Syndic, Mesdames, Messieurs,

Agissant par procuration de l'Association centrale Transports et Environnement (ATE), la section vaudoise de l'ATE vous fait part de son **opposition** au projet cité en titre, fondée sur les motifs suivants.

***Plan directeur cantonal***

Centré essentiellement sur le trafic individuel motorisé, le projet viole la mesure du plan directeur cantonal selon laquelle il s'agit de coordonner mobilité, urbanisation et environnement, notamment les mesures A11, A23 et A25. Nous nous opposons à la construction d'une installation à forte génération de trafic dans une zone qui n'est pas directement desservie par les transports publics et de surcroît sur un axe routier déjà surchargé (carrefour de la Bichette aujourd'hui déjà saturé).

***Coordination des procédures***

En matière de mobilité douce, l'étude d'impact indique en page 10 qu'il est nécessaire d'assurer des liaisons fortes vers la route cantonale (RC 31b) et les quartiers ouest de Gland. Or aucun élément du dossier d'enquête n'apporte un quelconque élément garantissant la mise en œuvre des recommandations émises par l'EIE (mise à l'enquête simultanée, financement, etc.), ce qui est contraire au principe de coordination exprimé dans la LAT (art.1, 2, 8, 25a), l'OAT (art2), la LATC (art.26), le RLATC (art.2) et l'OAT (art.2).

D'autre part, nous nous opposons à un projet de construction qui puisse mettre en péril le reste de l'urbanisation de la région et notamment les projets de logements au sud des voies autoroutières (notamment le PPA Communet-Borgeaud) en engorgeant le réseau routier actuel par une génération de trafic inconsidérée.

### **Planification**

Nous nous étonnons également de la liberté prise en matière architecturale et de construction par rapport au règlement du plan de quartier en vigueur. En effet, l'article 2.3 de ce dernier, stipule que les bâtiments principaux doivent être implantés de façon à respecter le système rayonnant tel qu'il figure sur le plan. Or, le bâtiment projeté, de forme ovoïde, ne respecte pas l'esprit de ce règlement, ni la servitude de passage à pieds et pour tout véhicule qui grève la parcelle.

### **Génération de trafic**

Comme le confirme l'étude d'impact (EIE) joint au dossier à l'enquête, l'état du réseau routier dans le secteur est aujourd'hui déjà saturé : giratoire de la Bichette qui dépassait le 100% de sa capacité avant l'ouverture de la surface commerciale alimentaire ALDI sur la RC 31b ; carrefour de la route de l'Etraz qui est problématique aujourd'hui aux heures de pointe et qui sera saturé si le projet voit le jour. En conclusion, la capacité du réseau routier actuel ne peut absorber les 5000 TJM prévus dans l'EIE. L'étude d'impact ne prend pas en compte des éléments récents qui péjorent encore la situation future (PPA Communet-Borgeaud).

### **Accessibilité multimodale**

En contradiction avec la mesure du plan directeur cantonal, aucun aménagement sérieux n'est simultanément mis à l'enquête pour la mobilité douce et l'accessibilité en transports publics. L'arrêt de bus actuel se trouve au nord du carrefour de la Bichette, à plusieurs centaines de mètres de l'entrée du magasin projeté. Aucun aménagement n'est prévu pour sécuriser le cheminement vers cet arrêt (ou un éventuel l'arrêt déplacé tel qu'envisagé par l'EIE) n'est prévu, notamment la délicate question de la traversée de la route cantonale. Le cheminement piéton en dessous de l'autoroute n'est aujourd'hui pas acceptable en l'état (très étroit et impraticable par hautes eaux) et rien n'est prévu pour y remédier. De surcroît, aucune bande ou piste cyclable n'est prévue le long des routes dans le secteur..

Enfin, l'accès au parking souterrain du centre commercial n'est pas traité et notamment la sécurisation des circulations entre le chemin de la Bichette et la route de l'Etraz.

### **Stationnement voitures de tourisme.**

Nous contestons également le calcul des besoins en stationnement pour les voitures. Si nous ne contestons pas la localisation D, ni les affectations, les chiffres des surfaces brutes de plancher (SBP) indiqués dans l'EIE et le formulaire 68 diffèrent de ceux indiqués dans le formulaire de demande du permis de construire. Or c'est ce dernier qui fait foi. En effet, il y est indiqué 2'932 m<sup>2</sup> pour le bâtiment 2 d'activité. Or les calculs de besoins aboutissant au total de 638 places de stationnement sont fait pour 5'200 m<sup>2</sup>, tels qu'indiqués.

Selon le formulaire de demande permis, le projet comportera 14813 m<sup>2</sup> de SBP à l'état final, soit :

Bâtiment 1 : 4'600 m<sup>2</sup> pour magasin à nombreuse clientèle (10 pp/100 m<sup>2</sup>) = de 322 à 414 pp selon fourchette VSS. 5'400 m<sup>2</sup> pour autre magasin (5 pp/100 m<sup>2</sup>) = de 189 à 243 pp selon fourchette VSS. Bâtiment 2 : 2932 m<sup>2</sup> pour prestations de service (2,5 pp/100 m<sup>2</sup>) = de 51 à 66 pp selon fourchette VSS.

Soit un total de 562 à 723 places de stationnement et non 604 à 777 places tel qu'indiqué. Nous demandons en outre, l'application du bas de la fourchette de la norme VSS, applicable en l'état de la desserte en transports publics. Mais celle-ci est appelée à être améliorée. C'est pourquoi, nous demandons qu'un certain nombre de places soit prévu à titre précaire.  
En outre, nous demandons que le stationnement soit payant pour les usagers et ce, dès la première heure d'utilisation.

### **Plan de mobilité d'entreprise**

Ni le dossier d'enquête, ni l'EIE ne font mention d'un éventuel plan de mobilité d'entreprise et son contenu.

En vertu du plan directeur cantonal (fiche A25), les objectifs et mesures du plan de mobilité doivent ainsi être déterminés avant le début des travaux et celui-ci doit être en place lors de la mise en service des nouveaux locaux.

### **Stationnement deux-roues légers**

Nous nous réjouissons de savoir que des emplacements pour les vélos ont été prévus. Néanmoins, nous nous étonnons qu'une pondération à 20% des besoins calculés ait été faite, en contradiction avec la norme VSS 640 065 pourtant citée dans l'EIE. En vertu du PDcan (fiche A23), nous demandons que la dotation en parking vélos soit conforme aux normes VSS 640 065.

Veuillez recevoir, Monsieur le Syndic, Mesdames, Messieurs, l'expression de nos salutations distinguées.

Au nom du Comité ATE-Vaud :

Valérie Schwaar  
Secrétaire générale