

Préavis N° 20 - 2017 au Conseil communal

Modification de l'art. 2.1.9 du règlement du Plan de quartier "Clergère Sud"

Responsabilité(s) du dossier :

- Direction de l'urbanisme et de l'environnement,
M. Leuba, Conseiller municipal

Pully, le 4 octobre 2017

Table des matières

1. Objet du préavis	3
2. Modification de l'alinéa 1 de l'article 2.1.9 du règlement du PQ	3
2.1. Contexte	3
2.2. Article 2.1.9 al. 1 modifié	4
2.3. Application et incidences	4
3. Procédure	6
3.1. Détails de la procédure relative à la modification de l'art. 2.1.9 du règlement du PQ	6
3.2. Examen préalable des services cantonaux	6
3.3. Enquête publique	6
3.3.1. Opposition de Mme Nadia Privet, Conseillère communale, de M. Jean-Robert Chavan, Conseiller communal, de Mmes Marie-Jo Chavan et Océane Bertholet	7
3.3.2. Détermination de la Municipalité	11
3.3.3. Opposition de l'association ATE Vaud, par le biais de son président, M. Dimitri Simos, Conseiller communal	15
3.3.4. Détermination de la Municipalité	15
3.3.5. Opposition de M. Nicolas Stoll	16
3.3.6. Détermination de la Municipalité	17
4. Développement durable	18
4.1. Dimension économique	18
4.2. Dimension environnementale	18
4.3. Dimension sociale	18
5. Communication	18
6. Programme de législation	19
7. Conclusions	19
8. Annexes	20

Madame la Présidente,
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers communaux,

1. **Objet du préavis**

Le plan de quartier « Clergère Sud » (ci-après PQ) et son règlement ont été adoptés par le Conseil communal le 25 mai 2016.

Lors de la séance du Conseil communal, les débats sur le stationnement ont amené ce dernier à voter l'assouplissement du principe initial d'un quartier sans voitures en laissant la liberté aux propriétaires de réaliser ou non des parkings en sous-sol. La volonté du Conseil communal s'est traduite par un amendement apporté à l'art. 2.1.9, al. 1 du règlement du PQ.

Le Canton ayant jugé cet amendement susceptible de toucher des intérêts dignes d'être protégés, il a fait l'objet d'un examen préalable et d'une enquête publique complémentaire, conformément à l'al. 5 de l'art. 58 de la Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ci-après LATC).

Le présent préavis a pour objectif de soumettre au Conseil communal la modification de l'art. 2.1.9 pour adoption avant l'approbation préalable du Département du territoire et de l'environnement.

2. **Modification de l'alinéa 1 de l'article 2.1.9 du règlement du PQ**

2.1. **Contexte**

Le PQ et son règlement, soumis au Conseil communal le 25 mai 2016, ne prévoyaient aucune place de stationnement dans le périmètre du PQ, à l'exception d'une place en surface dédiée aux livraisons et aux services. L'ensemble des besoins en stationnement pour les véhicules motorisés, était alors reporté sur les parkings publics environnants. Leur capacité d'accueil avait été vérifiée et s'avérait suffisante pour répondre aux besoins spécifiques du PQ. Ces éléments figurent dans le rapport d'aménagement selon l'art. 47 de l'Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (ci-après OAT) accompagnant le PQ soumis à l'enquête publique du 21 novembre au 21 décembre 2015.

Cette disposition réglementaire était issue de la configuration particulière du site qui rend difficile et coûteux la mise en œuvre de parkings souterrains sous certaines parcelles, mais également de l'excellente desserte en transports publics dont il jouit. De plus, elle

rejoignait la volonté des propriétaires de ne pas prévoir de stationnement sous leurs immeubles.

A noter que le site reporte déjà bon nombre de ses besoins en places de stationnement sur les parkings publics existants. On ne dénombre actuellement que 16 places dans le périmètre du PQ.

2.2. Article 2.1.9 al. 1 modifié

La modification de l'art. 2.1.9, al. 1 du règlement du PQ figure en souligné ci-dessous:

Article 2.1.9 al.1 : Des emplacements de stationnement pour véhicules automobiles ne sont pas obligatoires, mais peuvent être aménagés en sous-sol. En surface, aucune place de stationnement pour les véhicules motorisés n'est autorisée dans le périmètre du PQ à l'exception d'une place de déchargement dans l'aire de desserte mixte.

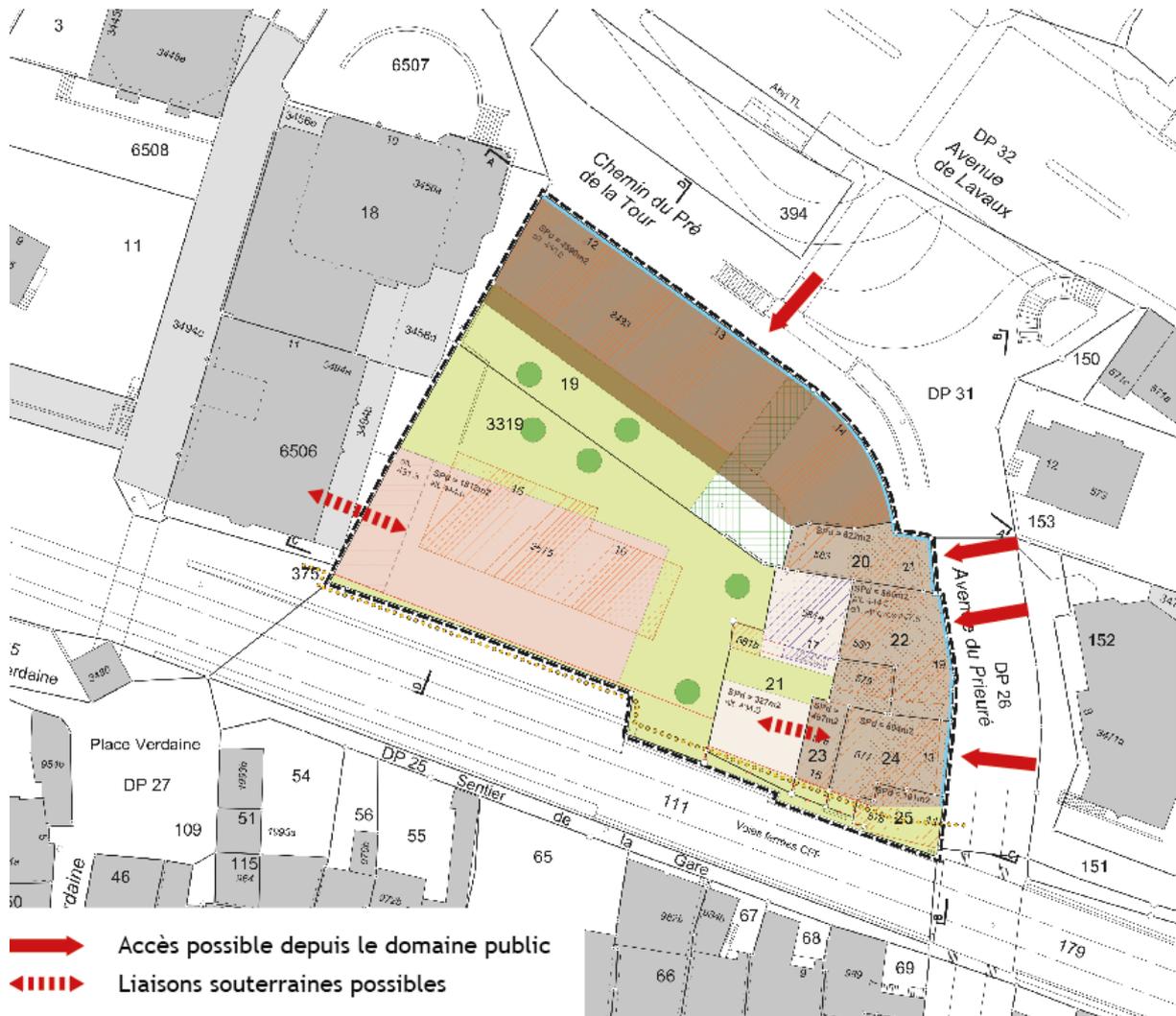
L'art. 2.1.9 al. 1 a été complété par rapport à l'amendement adopté par le Conseil communal. Cette précision permet de lever toute ambiguïté quant au caractère non obligatoire du stationnement et de ce fait s'inscrit pleinement dans la volonté du Conseil communal.

Précisons encore que cet amendement n'implique aucune modification du plan soumis à l'enquête publique du 21 novembre au 21 décembre 2015 et mis en vigueur le 21 mars 2017.

2.3. Application et incidences

La modification de l'art. 2.1.9 du règlement du PQ autorise la construction de parkings souterrains, sans toutefois les rendre obligatoires. En cas de réalisation, ces derniers doivent s'implanter en sous-sol dans les aires de construction des bâtiments, conformément aux dispositions du plan et de son règlement. Cette modification n'aura ainsi aucune incidence sur l'aire de verdure prévue par le PQ.

L'accès à l'ensemble des parcelles incluses dans le périmètre du PQ est garanti depuis le domaine public (ch. du Pré-de-la-Tour ou av. du Prieuré), à l'exception des parcelles N^{os} 3319 et 21 situées en cœur d'îlot, accessibles respectivement depuis le parking sis sous la parcelle communale N° 6506 et via les parcelles N^{os} 23 et 24 adjacentes.



Principes d'accès aux parkings souterrains

La localisation précise ainsi que la matérialisation des éventuels accès aux parkings seront définies dans le cadre des projets architecturaux pour autant que des parkings y soient prévus.

La modification de l'art 2.1.9 n'a aucune incidence sur le besoin global en places de stationnement puisque les droits à bâtir restent inchangés. Tout au plus, en cas de réalisation par certains propriétaires de stationnement souterrains sur leurs bien-fonds, le report sur les parkings publics environnants serait simplement réduit.

Le PQ « Clergère Sud » permettra à terme l'accueil d'environ 80 habitants et emplois supplémentaires, ce qui en terme de trafic représente une augmentation de l'ordre de 14 véhicules à l'heure de pointe du matin et 17 véhicules à l'heure de pointe du soir. L'impact éventuel lié à l'augmentation du trafic sur le domaine public directement adjacent au PQ (ch. du Pré-de-la-Tour et av. du Prieuré) reste donc marginal.

Il est en outre peu probable que les propriétaires fassent usage de la possibilité qui leur est offerte de réaliser du stationnement sous leur immeuble compte tenu du découpage foncier très contraignant ainsi que des coûts de construction induits par de telles

infrastructures sur des surfaces aussi petites. A ce stade, les propriétaires des parcelles N^{os} 19, 24 et 3319 nous ont d'ailleurs fait part de leur volonté de ne pas réaliser de stationnement souterrain.

3. Procédure

3.1. Détails de la procédure relative à la modification de l'art. 2.1.9 du règlement du PQ

Lors de l'envoi du PQ au Canton pour approbation préalable, ce dernier a jugé que l'amendement voté par le Conseil communal était susceptible de toucher des intérêts dignes d'être protégés. Le Canton a ainsi demandé que la modification de l'art. 2.1.9 du règlement du PQ fasse l'objet d'un examen préalable, d'une enquête publique complémentaire, ainsi que d'une nouvelle adoption par le Conseil communal.

En parallèle, le PQ « Clergère Sud » et son règlement non modifié sont entrés en vigueur le 21 mars 2016. Cette mise en vigueur partielle permet aux propriétaires de réaliser un projet sans stationnement souterrain, sans attendre l'entrée en force de l'art. 2.1.9 modifié.

3.2. Examen préalable des services cantonaux

Le 10 mars 2017, le dossier relatif à la modification de l'art. 2.1.9 du règlement du PQ a été soumis à un examen préalable auprès du Service du développement territorial (ci-après SDT) et de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Le dossier présenté n'ayant pas soulevé de remarques, le SDT a conclu à la recevabilité du projet.

3.3. Enquête publique

Conformément aux dispositions légales en la matière, notamment les articles 57 LATC et 14 de son règlement d'application (RATC), la modification de l'art. 2.1.9 du règlement du PQ, accompagnée du rapport explicatif (selon l'art. 47 OAT), a été soumise à l'enquête publique du 5 juillet au 4 août 2017. Pendant la durée de l'enquête, le dossier a suscité 3 oppositions.

Comme le stipule l'art. 58 al. 3 de la LATC, le Conseil communal statue sur les réponses motivées aux oppositions non retirées, en même temps qu'il se prononce sur l'adoption de la modification de l'art. 2.1.9 du règlement du PQ.

3.3.1. Opposition de Mme Nadia Privet, Conseillère communale, de M. Jean-Robert Chavan, Conseiller communal, de Mmes Marie-Jo Chavan et Océane Bertholet

Mesdames, Messieurs,

La modification de l'article 2.1.9 al. 1 du règlement du plan de quartier susmentionné est un changement fondamental du concept initial et produit des effets subséquents nombreux et occultés.

C'est pourquoi nous nous opposons de façon irréductible au projet mis à l'enquête. Nous justifions cette position par les arguments suivants.

1. Le projet initial, mis à l'enquête précédemment, possédait une dimension novatrice. Il tablait sur un quartier sans voiture. Ce concept, sans être avant-gardiste, semblait s'imposer au vu de la localisation des parcelles. En effet, la desserte en transports publics est parmi les plus performantes qui soit :
La situation centrale du PQ favorisera le recours à la mobilité douce et aux transports publics. Ses futurs habitants bénéficieront de l'ensemble des activités et des commerces du centre, ainsi que de la proximité immédiate de plusieurs lignes de transports publics (TL et gare CFF). A terme, cette offre sera encore renforcée avec la mise en service d'un BHNS sur l'av. de Lavaux et l'amélioration des fréquences des trains, ramenées aux quarts d'heure en direction de Lausanne. (préavis 08-2016, p. 13)

Dans un rayon de 50 m environ, on dénombre 4 lignes de bus, la gare CFF est à 150 m, et 2 lignes de bus supplémentaires se situent à 250 m.

2. Dans sa dimension environnementale, le préavis précisait bien que
Le PQ vise une utilisation rationnelle du sol en permettant une densification d'un secteur du centre-ville extrêmement bien desservi par les transports publics. Il encourage le recours aux transports publics et aux modes de transports doux. (préavis 08-2016, p. 25)

Introduire par la petite porte des places de parc réduit à néant cet effort marquant.

3. La Municipalité, dans son préavis, est acquise au concept d'un quartier sans voiture.
Le PQ ne prévoit pas de stationnement pour les véhicules motorisés dans son périmètre. Seule une place de stationnement pour les livraisons est maintenue pour les besoins des services, des commerces et des activités. Cette configuration est exceptionnelle du fait de la situation du PQ en plein centre-ville et de la volonté des propriétaires qui y sont favorables. La Municipalité juge intéressant de mettre en œuvre ici un concept de « quartier sans voitures », pleinement conforme aux nouvelles orientations de la mobilité urbaine. (préavis 08-2016, p. 13).

Durant le débat au Conseil communal, M. le Syndic défend cette position municipale :

Sur la question du stationnement qui a été évoquée par mon collègue, Martial Lambert, c'est un cas particulier qui fait qu'effectivement, mais sans aucune pression, mais dû à la configuration des lieux et à la volonté des propriétaires, il est apparu qu'il était sage de prévoir un projet sans parking souterrain supplémentaire. Sans aucune pression car, pour différentes raisons, les propriétaires souhaitent faire un projet sans parking supplémentaire sur cette parcelle. Ce n'est pas une question de doctrine mais une conjonction d'intérêts est apparue et fait que le projet a été mené avec cette proposition soumise au Conseil. (procès-verbal du Conseil communal 3/2016, p. 13)

4. Certains membres du Conseil appuient ce concept novateur :

Je trouve qu'il serait dommage, alors que nous avons des propriétaires qui vont dans le sens d'un quartier sans voitures, quelque chose de novateur pour Pully, que nous les forçons à avoir des places de parc et à mettre des parkings en souterrain. Je pense qu'il est important de se dire que c'est une marque, c'est un symbole aussi pour Pully, pour l'avenir de Pully, d'avoir en plein centre de Pully et à proximité d'un futur bus à haut niveau de service, un quartier qui sera quasiment sans voitures. Je pense que cela va dans le sens contraire de ce qu'on a vu dans les années 70 où on avait le Pully tout voitures, où on a balaféré Pully avec l'avenue de Lavaux. Au contraire, je trouve que c'est un très beau signal d'avoir un quartier sans voitures. (M. le Conseiller D. Simos, procès-verbal du Conseil communal 3/2016, p. 18)

5. L'intervention de M. le Conseiller Pfister laisse entendre que l'art. 2.1.9 du règlement du plan de quartier serait liberticide :

M. Simos prétend que les supporters de cet amendement veulent obliger les propriétaires à mettre en place de stationnement en sous-sol. C'est absolument faux ! Ce que nous voulons, c'est combattre une mesure liberticide tant pour les propriétaires actuels, encore une fois, qui peuvent changer d'avis par rapport à la journée où ils ont accepté ça apparemment sans pression, que pour les propriétaires ultérieurs, en cas de vente. Pourquoi est-ce qu'on leur mettrait des bâtons dans les roues à ce niveau-là ? Là, on est en plein dans l'idéologie et pour éviter qu'on fasse de l'idéologie au niveau du confort des habitants de ce quartier, je vous demande encore une fois de soutenir cet amendement.

Un plan de quartier est toujours liberticide dans ce sens qu'il définit des règles à bâtir et des affectations. Les règles à bâtir ne sont fondamentalement pas des restrictions de la liberté individuelle, elles définissent simplement des principes limitatifs pour un vivre ensemble consensuel.

Défendre la place de parc individuel comme un droit fondamental inaliénable est incongru. Ne pas prévoir de place de parc dans un PPA n'est pas un acte idéologique, mais simplement une affectation non envisagée à cet endroit pour des raisons clairement évoquées et précisées.

6. L'addenda mis à l'enquête, qui paraît textuellement comme mineur, conduit formellement à une remise en cause fondamentale du projet. En cas d'entrée en force de l'article amendé, le reste du PPA amendé n'est plus conforme aux planifications de rang supérieur. Il était précisé en effet que :

Le PQ est conforme aux objectifs du PDCn actuellement en vigueur. Il répond en particulier aux lignes d'action et aux mesures y relatives ci-dessous :

A23 Mobilité douce. (..)

Il répond également à la mesure R11 traitant plus spécifiquement de l'agglomération Lausanne-Morges et dont les objectifs sont les suivants :

(...)

Développer, en lien avec l'urbanisation, une mobilité favorisant les modes de transport durables.

(...)

En favorisant la densification et la mixité d'un secteur du centre-ville bénéficiant d'une excellente desserte en transports publics, le PQ est en adéquation avec les dispositions et recommandations du SDEL.

(...)

Le PQ est conforme aux objectifs généraux définis dans le PDcom, entré en vigueur le 6 mars 1996. Il répond en particulier aux objectifs suivants :

O17 Optimiser les places de stationnement publiques et privées, en fonction des besoins réels et de la qualité des espaces publics.

(...)

Afin de mieux répondre aux objectifs qui le motivent, le PQ définit en effet des prescriptions particulières qui permettent :

la rationalisation du stationnement pour les nouvelles constructions ;
(préavis 08-2016, p. 15/16)

Introduire des places de parc, fussent-elles en sous-sol, supprime la conformité de ce plan tant au PDCn que son adéquation à la mesure R11 du projet d'agglomération Lausanne-Morges, et aux autres directives mentionnées.

Personne, durant les débats du 25 mai, n'a été rendu attentif à cette problématique. Nous la soulevons dans le cadre de la présente procédure.

7. L'addenda mis à l'enquête n'est pas complété par des règles y afférentes. A l'évidence, il manque :

- un quota maximal, et d'éventuels facteurs correctifs définissant le nombre de places de parc qui peuvent être acceptées ;
- les espaces qui peuvent être occupés par les parkings ;

- les endroits d'évacuation des gaz ;
- le concept des entrées (trémie, ascenseurs, etc.) ;
- les voies d'accès ;
- les voies de circulation ;
- les places visiteurs.

Ces lacunes et carences sont d'autant plus incompréhensibles que M. le Conseiller Ph. Diesbach avait pourtant relevé ce problème :

(...) dans un plan de quartier, si on voulait prévoir éventuellement un parking dans le futur, on devrait dessiner son entrée. A mon avis, comme le plan de quartier ne prévoit aucun accès aujourd'hui, ceci sera réglé dans le futur par un addenda au plan de quartier quand des propriétaires voudront aménager ce parking. Si l'on veut ajouter la possibilité de créer un parking dans le plan de quartier, à mon avis, on devrait le dessiner et en tout cas décider par où on entre, par où on sort et comment on fonctionne. (procès-verbal du Conseil communal 3/2016, p. 19).

8. Le dossier d'enquête est aussi totalement muet quant à l'impact du trafic engendré par ces places de parc. Alors que le préavis 08/2016 précisait que *De plus, le PQ ne générera pas de trafic supplémentaire sur la pl. de la Clergère. (préavis 08-2016, p. 14)*

Le rapport de conformité 47 OAT de l'enquête complémentaire n'aborde nullement cette question.

9. Le dossier d'enquête est encore lacunaire quant aux aires de construction autorisées pour les places de parc.

En particulier, si le sous-sol peut être librement dévolu à ces espaces, la zone de verdure prévue sera fortement préévitée (hauteur minimale de terre végétale pouvant être insuffisante). Les arbres d'essence majeure prévus n'ont dès lors pratiquement plus de chance de se développer.

De ce fait, la dimension environnementale affirmée par le préavis est aussi annihilée. En effet, le préavis précisait que :

Le coeur de l'îlot, ainsi libéré des voitures, sera réaménagé en espace vert à l'usage des habitants, améliorant sensiblement la qualité du quartier, tout en limitant la perméabilisation des sols. (préavis 08-2016, p. 14)

Plus loin il est dit :

La suppression du stationnement dans le périmètre au profit d'un espace vert augmentera le caractère végétal de l'îlot, tout en assurant la perméabilité des sols. (préavis 08-2016, p. 14).

L'addenda au plan de quartier est donc aussi contraire aux intentions municipales et aux tendances les plus récentes en termes d'aménagement du territoire. A défaut de non-conformité à la lettre, il l'est à l'esprit de la nouvelle LAT.

10. Les Ateliers participatifs mis sur pied par la Municipalité ont travaillé sur l'hypothèse fondamentale qu'il n'y aura aucun trafic significatif sur la place de la Clergère et sur l'avenue du Prieuré.

Autoriser des places de parc dans le PPA Clergère sud réduirait quasi à néant tout le travail accompli autour de cette place dont les participants ont aménagé les espaces publics, telle l'avenue du Prieuré. Ce serait faire peu de cas de l'engagement citoyen.

11. Dans la mesure où les parkings peuvent être réalisés sur toutes les parcelles comprises dans le PPA, il peut y avoir des impacts urbains non souhaitables, spécialement pour un espace situé à côté du village historique.

12. On peine à comprendre alors que, malgré toutes les affirmations dûment recensées dans le préavis 08-2016 sur la valeur d'un quartier sans voitures, et tous les arguments avancés qui plaident en sa faveur, que durant le débat au Conseil communal, la Municipalité abdique en quelques secondes son bel élan et ses belles convictions écrites et déclare, par la voix de M. le Municipal M. Lambert:

Bien que les propriétaires, sans aucune pression, aient accepté un quartier sans voitures, la Municipalité n'a pas d'objection face à cet amendement et laisse le Conseil communal décider. (préavis 08-2016, p. 17).

Cette mollesse à défendre ses idées frise la désinvolture.

On est aussi vraiment étonné que personne n'a relevé les contradictions flagrantes entre l'addenda et les objectifs du préavis.

Au vu des importantes lacunes de ce dossier d'enquête, mais aussi du traitement général de ce projet de PPA, il semble incontournable de remettre sur le métier l'entier du projet. Il n'est pas possible d'accepter le préavis 08/2016 et en même temps l'addenda. Ce sont des éléments contradictoires dans les desseins de fond visés à l'origine.

Nous vous prions de croire, Mesdames, Messieurs, à l'assurance de notre considération distinguée.

3.3.2. Détermination de la Municipalité

En préambule, la Municipalité souhaite préciser que l'assouplissement du concept de quartier sans voitures a été voté par une majorité du Conseil communal lors de l'adoption du plan de quartier « Clergère Sud ». La proposition de modification présentée aujourd'hui reflète donc directement de la volonté du Conseil communal.

Elle tient encore à rappeler que le PQ et son règlement non modifié sont d'ores et déjà en vigueur et que le présent préavis porte uniquement sur la modification de l'art. 2.1.9 du règlement du PQ. Par conséquent, il ne saurait être question, comme le demandent les opposants, de «remettre l'entier du projet sur le métier».

Points N° 1 à 5 : Concept de quartier sans voiture

Dans le cas particulier du PQ « Clergère Sud », la Municipalité avait jugé opportun de proposer au Conseil communal un concept de quartier sans voiture du fait notamment de la position favorable des propriétaires et de la bonne desserte en transports publics.

Il n'existe toutefois aucune obligation légale pour la Municipalité de réaliser un quartier sans voiture. Cette proposition va ainsi au-delà des exigences légales en la matière. En définitif, il appartient au Conseil communal, organe législatif, de se prononcer sur l'adoption du principe d'un quartier sans voiture et en particulier sur la modification de l'art. 2.1.9 qui fait l'objet du présent préavis.

Un plan d'affectation et son règlement sont opposables au tiers, c'est-à-dire qu'ils ont un caractère contraignant non seulement pour les autorités qui l'adoptent, mais également pour les propriétaires. En autorisant ces derniers à réaliser du stationnement souterrain, le règlement du PQ devient donc par défaut moins restrictif. Il conserve toutefois un côté novateur puisqu'il introduit pour la première fois sur le territoire pulliéran la possibilité de ne pas réaliser de stationnement souterrain.

Finalement, cette modification, bien que moins contraignante, reste favorable à un usage rationnel du sol et aux transports publics. D'une part, l'emprise des parkings souterrains est confinée sous les futurs bâtiments et leur réalisation laissée à l'appréciation des propriétaires. D'autre part, l'excellente desserte en transports publics dont bénéficie le PQ et la proximité des commerces et services devraient déjà inciter les futurs habitants à recourir aux transports publics et aux mobilités douces.

Point N° 6 : Conformité avec les planifications de rang supérieur

La modification de l'art. 2.1.9 du règlement du PQ, bien qu'elle offre aux propriétaires la possibilité de réaliser du stationnement souterrain, ne constitue pas pour autant une modification fondamentale du projet au regard du plan directeur cantonal (ci-après PDCn) ou du plan directeur communal (ci-après PDCo).

La conformité de la modification de l'art. 2.1.9. avec les planifications de rang supérieur a été vérifiée par les services cantonaux lors de l'examen préalable.

Point N°7 : Contenu du dossier d'enquête et règles afférentes à la modification de l'art. 2.1.9 du règlement

Le dossier soumis à l'enquête publique est en tout point conforme à la LATC. Il complète le PQ «Clergère Sud» déposé à l'enquête publique du 21 novembre au 21 décembre 2015, qui règle déjà les éléments suivants :

- l'évaluation des besoins en stationnement et les éventuels facteurs de réduction sont définis par les normes VSS en vigueur (le PQ est considéré en type de localisation A, soit des besoins réduits à 20% pour les activités) ;
- l'emplacement des parkings souterrains et leur dispositif d'accès (rampes, ascenseurs à voiture) doivent être confinés à l'intérieur des aires d'implantation des constructions, qui s'applique aux constructions en surface et souterraines ;
- les voies de circulation des véhicules motorisés n'étant pas admises dans l'aire de verdure, les accès aux éventuels parkings souterrains devront donc impérativement se réaliser depuis le domaine public ou par le parking sis sous la parcelle communale N°6506.

La question des places visiteurs est réglée, quant à elle, par l'article 2.1.9 modifié qui stipule clairement qu'aucune place de stationnement pour les véhicules motorisés n'est autorisée en surface dans le périmètre du PQ (à l'exception d'une place de déchargement dans l'aire de desserte mixte). Les éventuelles places visiteurs devront ainsi être intégrées dans les parkings souterrains.

Enfin, l'évacuation des gaz sera traitée, le cas échéant, lors de l'élaboration architecturale des projets et examinée par la Municipalité dans le cadre de la procédure de demande d'autorisation de construire.

Point N°8 : Impact du trafic

La modification de l'article 2.1.9 du règlement n'a aucune incidence sur l'évaluation des besoins en stationnement du plan de quartier et la génération de trafic liée au PQ reste marginale. Ainsi, même dans l'hypothèse où l'ensemble des propriétaires décidait de réaliser des parkings souterrains, le réseau routier actuel au niveau de la Clergère serait largement en mesure d'absorber le trafic supplémentaire. Lors de l'examen préalable complémentaire, la DGMR n'a d'ailleurs pas demandé de complément d'étude à ce sujet.

Point N°9 : Implantation des garages souterrains

Comme le prévoit l'art. 2.1.1 al.1 du PQ, actuellement en vigueur, «*Les constructions nouvelles doivent s'implanter à l'intérieur des aires prévues à cet effet.*» Cette disposition s'applique indifféremment aux constructions en surface et souterraines. Il sera ainsi impossible d'étendre les sous-sols au-delà de ces aires. Ceci implique également que les accès à d'éventuels parkings devront se tenir à l'intérieur des aires de constructions.

L'aire de verdure et par conséquent l'intérieur de l'îlot resteront en pleine terre. Ils seront aménagés selon les prescriptions prévues par le règlement du PQ à l'art. 2.7 « Aire de verdure ».

Point N° 10 : Adéquation avec les résultats de la démarche participative

Lors des différents ateliers dédiés au réaménagement de la pl. de la Clergère et ses abords, les participants ont eu l'occasion de travailler sur plusieurs hypothèses et scénarii différents allant de la conservation de la circulation actuelle à sa suppression totale.

Les ateliers n'avaient pas pour prétention de faire émerger des projets finis tenant compte des nombreuses contraintes du site, mais bien d'identifier, en complément au diagnostic local, les enjeux, les attentes et les représentations de la population concernant cet espace. De manière très synthétique, elle a permis de faire ressortir une volonté de dégager des espaces plus généreux pour les piétons au Nord de l'av. de Lavaux, de privilégier les traversées piétonnes en surface, mais également de diversifier les fonctions et d'améliorer la qualité des espaces publics dans leur ensemble.

La Municipalité considère que la modification de l'art 2.1.9 du règlement, loin de « réduire à néant » tout le travail accompli, peut largement être conciliée avec les aspirations de la population pour le réaménagement futur de la pl. de la Clergère.

Points N° 11 : Impact urbain sur le bourg historique

Le PQ autorisant uniquement le stationnement en souterrain et limitant son implantation dans les aires des constructions, la modification de l'art. 2.1.9 n'aura aucun impact urbain sur le bourg historique.

Point N° 12 : Contradiction avec les objectifs du préavis

L'amendement de l'art. 2.1.9 al. 1 du règlement ayant été voté par le Conseil communal en même temps que l'adoption du PQ, il n'est pas surprenant que le préavis présente des incohérences avec la nouvelle formulation soumise à l'enquête publique. Pour autant, la modification de l'art. 2.1.9 de règlement est conforme aux objectifs initiaux du PQ qui sont pour rappel :

- densifier et restructurer le quartier «Clergère Sud» stratégiquement situé dans le centre-ville de Pully, à proximité immédiate des transports publics ;
- restituer un cœur d'îlot végétalisé libre de voiture ;
- offrir des rez-de-chaussée publics et commerciaux dans les bâtiments jouxtant les espaces publics ;
- créer un chemin piéton le long des voies CFF.

En conclusion et compte tenu de ce qui précède, la Municipalité propose de lever l'opposition de Mme N. Privet, Conseillère communale, M. Jean-Robert Chavan, Conseiller communal, de Mmes Marie-Jo Chavan et Océane Bertholet.

3.3.3. Opposition de l'association ATE Vaud, par le biais de son président, M. Dimitri Simos, Conseiller communal

Monsieur le Syndic, Madame et Messieurs les Municipaux,
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

Le PQ « Clergère Sud » est localisé au centre-ville de Pully à moins de 50 mètres de la gare CFF. Il jouxte la place de la Clergère et l'Av. de Lavaux qui seront prochainement réaménagées pour accueillir un futur bus à haut niveau de service. Les habitants du PQ bénéficient d'un accès immédiat aux commerces, aux équipements publics, à l'ensemble des services qu'offre le centre-ville de Pully et peuvent profiter d'une excellente desserte en transports publics actuelle et future.

Dans sa version originale, présentée au Conseil communal le 25 mai 2016, le PQ ne prévoyait aucun stationnement pour véhicules motorisés dans son périmètre. Cette décision découlait directement de la volonté des propriétaires et était appuyé par la Municipalité qui « juge intéressant de mettre en œuvre ici un concept de quartier sans voitures ». Les besoins en stationnement supplémentaires aux 16 places de stationnement actuelles pouvant aisément se reporter sur les parkings du centre-ville à proximité.

Faisant siens les arguments de la Municipalité, l'ATE s'oppose donc à la nouvelle formulation de l'art. 2.1.9 al.1 du règlement du plan de quartier qui autorise le stationnement en sous-sol sans indiquer, par ailleurs, le type de pondération à adopter selon la norme VSS.

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

Cette position pourra être revue en cas d'amélioration de celui-ci dans le sens des remarques précitées.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Syndic, Madame et Messieurs les Municipaux; l'expression de notre parfaite considération.

3.3.4. Détermination de la Municipalité

Principe du quartier sans voiture

Comme évoqué dans la réponse à l'opposition précédente, la Municipalité avait jugé opportun dans le cas du PQ « Clergère Sud » de proposer au Conseil communal un concept de quartier sans voiture, du fait notamment de la position favorable des propriétaires et de la bonne desserte en transports publics.

Il n'existe cependant aucune obligation légale pour la Municipalité de réaliser un quartier sans voiture. Cette proposition allait ainsi au-delà des exigences légales en la matière.

En définitif, à défaut d'être contraignant pour les propriétaires, l'article 2.1.9. al. 1 amendé par le Conseil communal permet toujours la réalisation d'un quartier sans voiture.

Pondération des besoins en stationnement

Le rapport 47 OAT accompagnant le PQ « Clergère Sud » soumis au Conseil communal le 25 mai 2016 précise, en application des normes VSS, le type de pondération à appliquer pour déterminer les besoins en stationnement. Etant donné la situation extrêmement favorable du PQ, le type de localisation « A », avec une réduction à 20% des besoins pour les affectations autres que le logement a été retenu. Ce taux de réduction servira de base en cas de réalisation de parkings souterrains dans le périmètre du PQ.

Compte tenu de ce qui précède, la Municipalité propose de lever l'opposition de l'association ATE Vaud.

3.3.5. Opposition de M. Nicolas Stoll

Monsieur le Conseiller municipal,

Préambule :

La présente opposition se réfère à la proposition de modification de l'art. 2.1.9, al. 1, du règlement de quartier susmentionné, telle qu'elle a été mise à l'enquête du 05.07 au 04.08.17. Expédiée le 04.08.17, la présente démarche est recevable.

Motifs :

1. Il ressort clairement des délibérations du Conseil communal et des assurances données jusqu'ici par les autorités de notre ville que ce quartier doit être de nature verte, piétonne et voué à la mobilité douce. Cela est d'autant plus logique qu'il est très central et bien desservi par les transports publics. Je me réfère à ce sujet aux documents suivants :
 - préavis 08-2016
 - p.-v. du Conseil communal 3/2016
2. Même si les places de stationnement qu'il s'agirait maintenant d'autoriser seront entièrement en sous-sol, leur impact indirect sur le quartier risquerait d'altérer fondamentalement le caractère de celui-ci. De telles places impliquent, en effet, inévitablement :
 - des voies d'accès, sur lesquelles les véhicules non seulement passeront (au détriment des piétons), mais feront tourner leur moteur (avec émissions de

gaz !) en attendant le droit d'entrer dans le parking, d'en sortir, de passer sur la voie publique, etc.,

- des trémies d'entrée et de sortie gênantes pour les piétons et forcément dépourvues de verdure,
- des limitations, voire des contraintes négatives quant au choix des espèces encore disponibles pour réaliser l'arborisation souhaitée à cet endroit.

3. La démarche participative en matière d'urbanisme que la Municipalité a suscitée récemment a culminé dans la séance publique du 07.02.17 à la Maison Pulliérane : par l'écho favorable qu'elle semblait avoir obtenu auprès des autorités, elle a suscité de réels espoirs dans la population. Le procédé consistant à tenter subitement, pour la Clergère, d'altérer complètement la nature des lieux dans le mauvais sens, par le biais d'une modification réglementaire mise à l'enquête en pleines vacances et sans analyse correcte de l'impact qui en résulterait, relève d'une regrettable incohérence.

Conclusion :

Je fais opposition à la modification réglementaire à laquelle se réfère mon préambule et demande :

principalement : que la proposition portant sur ladite modification soit purement et simplement retirée,

subsidièrement : si la Municipalité tient absolument à son projet, que celui-ci soit remis à l'enquête avec une étude d'impact sérieuse tenant compte des remarques figurant ci-dessus sous chiffre 2 de mes motifs.

Je vous remercie d'avance de l'attention que vous voudrez bien porter aux lignes qui précèdent et vous adresse, Monsieur le Conseiller municipal, Mesdames, Messieurs, mes salutations distinguées.

3.3.6. Détermination de la Municipalité

Impact sur le caractère du quartier

Comme souligné précédemment, la modification de l'art. 2.1.9 du règlement du PQ reflète de la volonté d'une majorité du Conseil qui souhaitait assouplir le principe d'un quartier sans voiture.

Cette modification, qui autorise les propriétaires à réaliser du stationnement en sous-sol sans les y obliger, n'aura toutefois qu'un impact minime sur le caractère du quartier.

D'une part, les propriétaires qui prévoyaient de ne pas réaliser de stationnement sous leur immeuble sont toujours libres de le faire. D'autre part, en cas de réalisation, les parkings souterrains et leurs accès devront s'implanter obligatoirement dans les aires des

constructions définies par le PQ, préservant ainsi l'aire de verdure en pleine terre située en cœur d'îlot. Enfin, la faible génération de trafic induite par le plan n'aura aucun effet significatif sur le réseau routier.

Adéquation avec les résultats de la démarche participative

La Municipalité considère que la modification de l'art 2.1.9 du règlement, loin de réduire à néant tout le travail accompli dans le cadre de la démarche participative, peut largement être conciliée avec les aspirations de la population pour le réaménagement futur de la pl. de la Clergère.

Compte tenu de ce qui précède, la Municipalité propose de lever l'opposition de M. Nicolas Stoll.

4. Développement durable

4.1. Dimension économique

La modification de l'art. 2.1.9 du règlement du PQ aura pour incidence économique un renchérissement des coûts de construction des immeubles en cas de réalisation de parkings souterrains.

4.2. Dimension environnementale

L'impact de la modification de l'art. 2.1.9 du règlement du PQ sera très faible. Il est considéré comme négligeable.

4.3. Dimension sociale

La modification de l'art. 2.1.9 du règlement du PQ n'aura pas d'incidences sociales.

5. Communication

Ce projet ne nécessite pas d'actions particulières de communication.

Les éventuelles actions de communication à entreprendre seront définies en collaboration avec le Service de la communication.

6. Programme de législature

Cet objet ne fait pas partie du programme de législature de la Municipalité 2016-2021.

7. Conclusions

Vu ce qui précède, la Municipalité vous prie, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers communaux, de bien vouloir prendre les résolutions suivantes :

Le Conseil communal de Pully,

vu le préavis municipal N°20 du 4 octobre 2017,
vu le rapport de la Commission permanente d'urbanisme

décide

1. d'adopter la modification de l'art 2.1.9 al.1 du règlement du plan de quartier « Clergère Sud » ;
2. de lever les oppositions déposées pendant l'enquête publique en approuvant les réponses de la Municipalité décrites sous chiffre 3.3.

Approuvé par la Municipalité dans sa séance du 4 octobre 2017.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

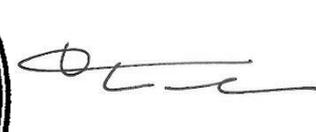
Le syndic



G. Reichen



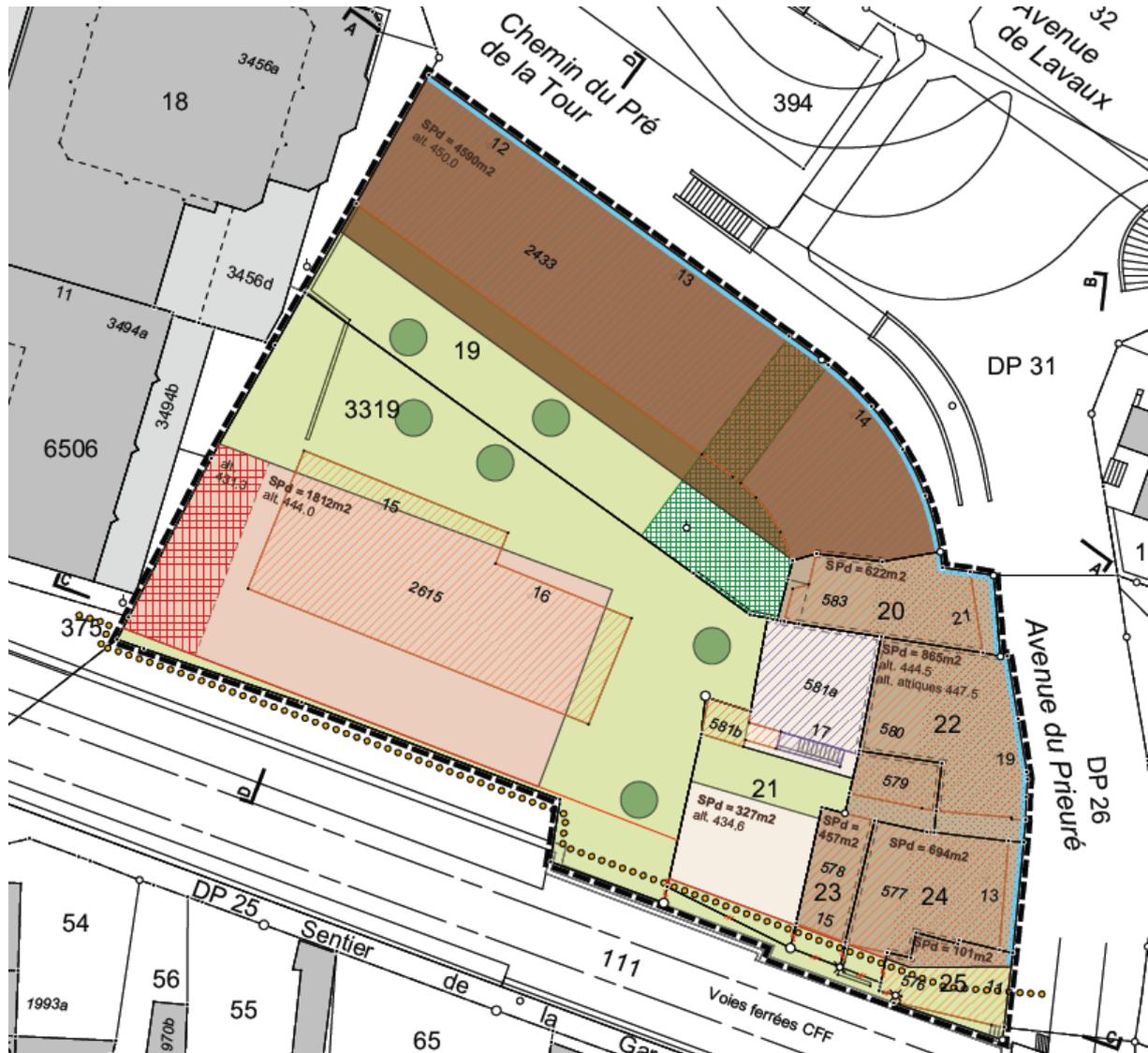
Le secrétaire



Ph. Steiner

8. Annexes

- PQ « Clergère Sud »
- Règlement modifié



PQ « Clergère Sud » en vigueur

	périmètre du plan de quartier "Clergère-Sud"	$SPd = X m^2$	surface de plancher déterminante maximale constructible par aire
	aire de construction A	alt. xxx.x	altitude maximum des constructions
	aire de construction B	alt. attiques xxx.x	altitude maximum du périmètre d'implantation des attiques
	aire de construction C		liaison piétonne publique obligatoire (emplacement à titre indicatif)
	aire de construction D		arbre d'essence majeure à planter (emplacement à titre indicatif)
	aire de desserte mixte		gabarit des constructions
	aire de verdure		nouvelle limite de propriété
	bâtiment existant à conserver		limite de propriété radiée
	bâtiment existant pouvant être démolé		périmètre d'implantation des attiques de l'aire de construction B
			périmètre de restriction de l'aire de construction C
			front d'implantation obligatoire