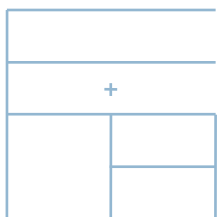


COMMUNE DE VILLENEUVE

# PLAN DIRECTEUR LOCALISE VILLENEUVE GARE

TRAITEMENT DES REMARQUES DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

JUIN 2014



FISCHER MONTAVON + ASSOCIÉS  
ARCHITECTES-URBANISTES SA



NUMEROTATION DE LETTRES RECUES PENDANT LA CONSULTATION PUBLIQUE DU PROJET  
PERMETTANT DE RETROUVER FACILEMENT LES REPONSES SUR LES DIFFERENTS TABELAUX CI-APRES (*URBANISATION,  
MOBILITE, ENVIRONNEMENT*)

N°	SIGNATURE
1	ATE
2	BERTHOLET (Christophe et Christine Bertholet-Scholz)
3	BERTHOLET (Georges)
4	BEZENCON
5	BOUCHERIE REMPARTS
6	BRUNISHOLZ
7	BUTTET PHAM
8	COSSETTO
9	DELADOEY
10	BERTHOLET (Georges) + cosignataires
11	FAUQUEX-MOGGE Monika
12	PASTEUR
13	SCHWITZEGUEBEL
14	TACHERON et BIRCHLER
15	UDC Villeneuve et environs
16	VALLOTTON
17	GEX
18	MARTINS
19	WALDMANN
20	WILD
21	WILLEN
22	ZUGER
23	PACCARD
24	NICOLET

## Note explicative complémentaire - urbanisation

Note à l'intention du COPIL

13.06.2014 / FM+A gm

\\naspublic\1003 Villeneuve Gare PDL\Rapports\5-Conseil communal\140602\_Rapport PDL pour conseil communal\Villeneuve\_PDL\_réponses\_consultation\_140610\_URBA.doc

### Coteau viticole

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et ou complément du PDL
Secteur coteau à l'est des voies ferrées Avenir des vignes et problèmes d'exploitation	Réduction des surfaces viticoles Valorisation des terrains communaux au détriment du patrimoine viticole de la commune Possibilité de protection des vignes	2 3 4 7 8 17 18 19	<p>Sur la version du PDL mise en consultation publique, figure le lancement d'une étude AT/AF pour le secteur des vignes affirmant l'intention communale d'associer les différents propriétaires à l'élaboration des planifications ultérieures.</p> <p>Suite à cette consultation et dans l'esprit d'un projet partenarial pour le coteau viticole (M_9.b), la commune a convoqué les propriétaires du secteur Coteau-vignes à une séance d'information autour de la maquette du projet le 26 mars 2014. Les autorités et leurs mandataires ont expliqué les intentions du PDL pour le secteur et le souhait d'y associer tous les propriétaires. Ces derniers ont pu encore préciser leur position sur le projet.</p> <p>Après cette rencontre, la Municipalité a transmis aux propriétaires un questionnaire pour notamment arrêter le périmètre de planification ainsi que la démarche foncière associée (voir synthèse de la consultation des propriétaires annexe 1). La quasi-unanimité des propriétaires s'est déterminée défavorablement à l'intégration de leur parcelle au plan de quartier. La Municipalité a donc renoncé à intégrer les parcelles privées au plan d'affectation à réaliser pour ce secteur et constate que la démarche AT/AF n'a dès lors plus de sens.</p> <p>L'objectif O_14 du PDL identifie les vignes comme une composante significative du paysage local. Le projet conserve des surfaces viticoles continues et significatives tout en permettant un renforcement du bâti. Dans sa version modifiée après consultation, seule la parcelle communale n°1267 est soustraite à l'espace viticole, les vignes des parcelles privées ne sont pas remises en question. Si nécessaire, la protection légale des vignes pourrait être traitée dans le cadre du plan de quartier à établir ultérieurement.</p> <p>La mesure M_14.b assure les conditions d'accès et d'exploitation pour les vignes en milieu urbain. L'étude de variantes d'implantation des constructions permettant de minimiser les ombres portées des nouvelles constructions sur les vignes et d'évaluer leurs impacts.</p>	O_14 P_14.1	<p>Le COPIL a pris acte des réponses à la consultation des propriétaires et a décidé de modifier le PDL de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>réduction en plan des aires constructibles B et des simulations de constructions</li> <li>déplacement sur le plan de la liaison schématique pour la mobilité douce en pied de coteau</li> <li>suppression de la démarche AT/AF pour le secteur du coteau.</li> </ul>

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et ou complément du PDL
Avenir des vignes et problèmes d'exploitation (suite)	Ombre portée par les nouvelles constructions Problèmes de cohabitation avec les nouveaux habitants. Chemin MD pourrait générer un problème de sécurité.		Les liaisons de mobilité douce qui figurent sur le plan du PDL répondent à des objectifs précis de planification (O_17 et O_18). Elles sont représentées de manière schématique par des flèches qui présentent l'intention de relier différents points du territoire rendant attractif les déplacements des usagers, stimulant la vie sur l'espace public et garantissant des liaisons fonctionnelles et diversifiées. Il ne s'agit pas à ce stade de tracés arrêtés pour les futurs cheminements. Le plan de quartier à établir ultérieurement pourra donner plus de précision sur le tracé à retenir.		<i>Voir page précédente</i>

## Densité, volumétrie, hauteurs et matériaux des futures constructions

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et ou complément du PDL
Esthétique, style et matériaux des futures constructions	Crainte de blocs en béton devant leur parcelle sur le coteau.  Il n'est pas fait mention du style d'architecture prévu les futurs bâtiments.	3 7 9 15 21	L'objectif O_1 du PDL propose de réaliser un quartier contemporain à forte identité en dialogue avec l'existant et rythmé par des percées visuelles E-O. Les pièces bâties à l'Est des voies auront un caractère plus domestique (P_3.2). La matérialisation des pièces devra s'adapter au contexte urbain et paysager tel que préconisé dans l'O_3 et les principes et mesures qui en découlent. Les revêtements, matériaux et finitions ne relèvent pas de la planification directrice et seront précisés dans les démarches ultérieures : plans de quartier et demande de permis des construire où les habitants pourront se prononcer (arts. 57 et 109 LATC).	_1 O_3 P_3.1 à 3	
Volumétrie et hauteurs des constructions	Il serait souhaitable de prévoir des bâtiments moins hauts.  Préciser la hauteur (le nombre de niveaux n'est pas assez précis).	7 17 19 21	Pour la hauteur des constructions, le PDL assure une unité d'ensemble, adaptée au profil de la vieille ville. A l'exception de l'aire C1, il a volontairement été renoncé à permettre des gabarits de centre urbain.  L'objectif O_4, vise à harmoniser les hauteurs projetant un nouveau quartier côté lac (aires A) calé sur la silhouette du bourg (P_4.1) et, côté vignes (aires B), adapté aux affectations ainsi qu'à la topographie et au voisinage des villas par des hauteurs dégradées vers le Nord (5, 4 et 3 niveaux) selon le principe P_4.2.  La maquette établie suite à la consultation publique ainsi que des coupes longitudinales et transversales présentent l'harmonisation des hauteurs recherchée.  Tel que décrit dans la mesure M_4.b du PDL, les gabarits des constructions seront plus précisément définis dans les règlements des plans de quartier à élaborer par la suite.	O_4 P_4.1 à 5	Un dossier de photos de la maquette est annexé au dossier du PDL.

## Vues

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
vers le coteau	Les localifs masqueront la vision que l'on a du coteau depuis la gare ou le bord du lac, cela n'améliorera pas l'image de notre cité	4	Un des objectifs majeurs du PDL est précisément de rythmer le nouveau quartier par des percées visuelles Est-Ouest entre lac et montagnes, valorisant le cadre privilégié du site. C'est notamment la présence de ces entités naturelles majeures qui a guidé le concept d'urbanisation, définissant en plan et en élévation l'espace destiné à accueillir les nouvelles constructions, clairement contenu par des couloirs paysagers et des gabarits qui préservent les vues transversales.  La préservation des vues est un objectif très clair du PDL qui sera respecté dans l'élaboration des plans de quartier. Ceux-ci devront garantir des ouvertures visuelles généreuses entre les constructions vers le lac comme vers le coteau et les montagnes (P_12.1) et permettront entre autres de renforcer le rattachement du quartier situé à l'Est des voies ferrées avec le centre historique et la gare par les couloirs paysagers (O_13).	O_1 P_12.1 O_13	Un dossier de photos de la maquette est annexé au dossier du PDL.
sur le lac	Perte de la vue sur le lac	3 19			

## Divers

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
Divers	Préciser le ratio surfaces propriété de la commune - surfaces propriété des CFF	4	Sur la page 11 du rapport PDL figure l'état de la propriété. Il faut noter que parmi les surfaces communales une bonne partie est déjà occupée (collège, maison de commune, cimetière) et que les voies ferrées en fonctionnement se trouvent à l'intérieur des terrains des CFF. La proportion des surfaces appartenant à la commune et aux CFF varient fortement en fonction du secteur. La répartition des droits et des charges entre propriétaires fera l'objet de conventions à établir durant les phases ultérieures de planification.		
Programmation culturelle	Demande de développer des lieux pour la culture et l'événementiel au lieu d'un nouveau quartier (une salle de cinéma dans le secteur une patinoire en hiver, avec un parking à proximité...)	3	La programmation du quartier sera progressivement affinée dans les phases suivantes de la planification, y compris avec de futurs investisseurs.  La municipalité a déjà procédé en 2012 à un inventaire des besoins futurs en locaux communaux : bibliothèque, garderie, réfectoire et parkings publics.		

## PDL Villeneuve Gare – consultation publique

**Note explicative complémentaire - mobilité**

Note à l'intention des habitants ayant émis des remarques dans le cadre de la consultation publique du projet

06.02.2014 / mrs, ade

J:\Projekte msl\601\_092\_PDL\_Villeneuve\_consultation\3\_Ber\Notes\_de\_travail\Villeneuve\_PDL\_réponses\_consultation\_140121.docx

**Transports publics**

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
Desserte TP	Quel positionnement de la commune concernant les deux variantes de prolongement de la ligne VMCV jusqu'au futur hôpital Riviera-Chablais ?	9	<p>La mesure M_16.a prévoit d'évaluer dans le concept général de mobilité (mesure M_21.a) les effets des deux variantes d'itinéraire de trolleybus, l'une par la rue des Remparts, l'autre par le bord du lac, notamment du point de vue des usagers potentiels desservis et des qualités de l'horaire (fiabilité, vitesse, fréquence).</p> <p>Cette mesure a été traitée dans le cadre de l'étude de prolongement de la ligne VMCV 201 (Transitec, 2013). Le tracé retenu emprunte la rue des Remparts.</p> <p><i>Compléments du Service de la mobilité :</i></p> <p><i>Concernant la desserte bus : Les explications figurent dans les documents transmis relatifs à la réorganisation des TP régionaux dans les Chablais vaudois et valaisan ainsi que pour le prolongement de la ligne VMCV201. Les lignes régionales continueront à terme à circuler sur la route cantonale alors que la ligne VMCV201 passera par la rue des Remparts comme cela est évoqué ci-dessus.</i></p>	M_16.a	Dans la mesure M_16.a il a été précisé que le concept général de mobilité fait référence à la mesure M_21.a.
	Préciser la desserte de la zone industrielle et commerciale prévue au sud.	9	La ligne VMCV 210 dessert déjà la zone industrielle et commerciale. Cette offre est maintenue dans la planification à long terme (chantier URB 8 du projet).		Les paragraphes concernant la desserte des secteurs est et sud-est de Villeneuve dans le chapitre 2« Mobilité » du PDL (p.28 V consultation publique) ont été supprimés.
Infrastructures ferroviaires	La gare de Villeneuve va-t-elle conserver son statut de tête de ligne 3 du RER ?	9	<p>Le prolongement des RER S1 et S3 vers Aigle est à l'étude pour 2018 selon le concept TP suprarégional du projet d'agglomération Rivelac.</p> <p><i>Compléments du Service de la mobilité :</i></p> <p><i>Le SM confirme l'affirmation ci-dessus. Ce prolongement est planifié au plus tôt pour décembre 2018. L'éventualité d'arrêter le RE Genève-St-Maurice est également en cours de réflexion (1 train par heure).</i></p>		
	Avenir de la voie industrielle ?	9	<p>La voie industrielle est maintenue afin de desservir la zone industrielle. Le transport de marchandises par le rail est encouragé dans la politique cantonale.</p> <p>A vérifier et compléter par le SM.</p>		

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
	Prévoir un accès aux quais RER pour les personnes à mobilité réduite, les poussettes, etc.	9	Réponse des CFF (oui, comment ou non)		
Transports lacustres	Nouveau port	15	Hors périmètre		
	Développement du trafic pendulaire lacustre	1	<p>Un transport lacustre a été envisagé dans le projet d'agglomération Rivelac mais n'a toutefois pas été retenu en raison de la faible demande. En effet, selon le recensement fédéral de 2000, 433 pendulaires en provenance ou en direction de la Haute-Savoie ont été recensés quotidiennement. Le potentiel de développer une liaison lacustre a ainsi été jugé trop faible.</p> <p>L'offre TP lacustre pourrait toutefois être réévaluée dans le cadre d'études complémentaires liées aux transports publics (études non définies à ce jour).</p> <p><i>Compléments du Service de la mobilité :</i></p> <p><i>Aucun projet de développement de l'offre de transport lacustre n'est prévu pour Villeneuve.</i></p>		

**Mobilité douce**

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
Réseau mobilité douce	Demande d'une étude globale	4	<p>En priorité 1 des mesures de mise en œuvre du PDL (chapitre V. Mise en œuvre, p.72), figure la consolidation du concept de mobilité au niveau de la planification communale et de la planification intercommunale. Il s'agit notamment de mettre en œuvre les mesures M_11.a et M_21.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La mesure M_11.a consiste à mettre prioritairement au point le concept des déplacements de la commune en adéquation avec les objectifs du PDL.</li> <li>• La mesure M_21.a consiste à établir et valider en coordination avec le projet d'agglomération un schéma directeur de mobilité (aménagement et exploitation) du centre élargi de Villeneuve, de l'Eau Froide à la Tinière.</li> </ul>		La mesure M_21.a a été complétée indiquant que la mobilité douce doit être intégrée au schéma directeur de mobilité.
	<p>Desserte piétonne des nouveaux bâtiments (B1-B3 et C1),</p> <p>Pourquoi ne pas utiliser la route des Plaines ou longer les voies de chemin de fer?</p> <p>Opposition au nouveau chemin sous les vignes.</p>	3, 4, 19	<p>Un nouveau chemin entre la route de Longefan et la future place de la Tour Rouge a été planifié afin d'organiser l'accès des bâtiments B1 et B3 et d'améliorer l'accès à la gare des quartiers situés au nord-est des voies de chemin de fer, à l'écart du trafic.</p> <p>Il correspond au principe P_17.3 du PDL qui nécessite un droit de passage, soit la mesure M_17.b, et qui devra également être intégré dans les cahiers des charges et projet d'espaces publics (M_17.c).</p> <p>Les accès seront ainsi à préciser dans les études et projets ultérieures.</p>	P_17.3 M_17.b M_17.c	Le Comité de pilotage du projet (COFIL) a pris acte des remarques à la consultation des propriétaires et a décidé de déplacer sur le plan du PDL la liaison schématique pour la mobilité douce en pied de coteau.
	PI est-ouest voie de chemin de fer insuffisant en vue de l'augmentation des flux piétons	4, 21	<p>Le PDL propose d'améliorer le passage sous-voie de la gare (P_13.1) qui permettra de renforcer le rattachement de quartier situé à l'est des voies ferrées avec le centre historique et la gare (O_13).</p> <p>La mesure M_13.a prévoit également de coordonner le projet de la place de la Tour Rouge avec l'amélioration fonctionnelle et spatiale du passage sous voie, en principe avec une seule équipe de mandataire retenue à l'issue d'une confrontation de projets (concours).</p> <p>Le nouvel aménagement du passage inférieur devra répondre aux besoins des piétons.</p>	O_13 P_13.1 M_13.a	La mesure M_13.a a été complétée précisant que le volume de flux piétons doit être intégré au cahier des charges de projet du passage inférieur et de la place de la Tour Rouge.
	Nombre de franchissement des voies insuffisant	21	<p>Les voies sont franchissables au nord et au sud de la gare avec une distance de 400 m entre les deux franchissements. En raison des distances faibles, un nouveau franchissement semble difficile à justifier.</p> <p>Par ailleurs, la planification des franchissements de voies doit</p>	M_21.a	



			être étudiée dans le cadre du concept de mobilité du centre élargi (M_21.a)		
Stationnement vélo	Prévoir des places de stationnement vélo couvertes et sécurisées à la gare pour le trajet CFF-Hôpital	1	<p>Le principe P_18.3 indique de prévoir des abris-vélos en suffisance, couverts et sécurisés, proche des accès au PI CFF ainsi que dans les constructions pour les besoins des habitants et des employés.</p> <p>La mesure M_18.d précise que des réserves suffisantes pour le développement de l'offre en stationnement pour vélos devront être prévues.</p>	P_18.3 M_18.d	<p>La mesure M_18.d a été complétée en précisant que l'estimation du développement de l'offre cyclable est à coordonner avec les différents projets de la région (PPA les Fourches, PPA les Cornettes, HRC).</p> <p>La mesure M_21.a a été complétée en précisant que la mobilité douce doit être intégrée au concept général de la mobilité.</p>

## Transports individuels motorisés

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
Evaluation des effets du PDL (trafic généré, nuisances sonores, transit par la rue des Remparts)	Etudier les incidences du PDL sur la circulation, établir des projections sur l'augmentation du trafic à long terme.	6, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 19, 20	<p>Le PDL favorise l'usage des TP (O_16) et de la MD (O_17) et espère limiter les incidences des TIM par la diminution de l'offre en stationnement des nouvelles constructions et par la gestion des parkings collectifs et la limitation du stationnement sur l'espace public. (O_23).</p> <p>Cependant, le trafic généré par le PDL et ses incidences sur le réseau routier devront être mesurés dans des études ultérieures qui figurent en priorité 1 de la mise en œuvre du PDL (chapitre V. Mise en œuvre, p.72) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La mesure M_21.a consiste à établir et valider en coordination avec le projet d'agglomération un schéma directeur de mobilité (aménagement et exploitation) du centre élargi de Villeneuve, de l'Eau Froide à la Tinière.</li> <li>Au niveau du PDL, l'accessibilité du secteur de la gare devra être examinée. La mesure M_20.a préconise d'élaborer un projet d'aménagement et d'exploitation du secteur de la gare en conformité avec le PDL, c'est-à-dire qui réponde aux choix stratégiques en matière de mobilité. Dans ce cadre, les effets du PDL sur le réseau routier devront être évalués au préalable (dimensionnement sur la base des charges de trafic futures : TJM, HP)</li> </ul> <p>A noter, également, que la stratégie de mise en œuvre du PDL (chapitre V. Mise en œuvre, p.76) prévoit de lancer un concours de projet pour les espaces publics au nord du bourg historique lorsque les questions programmatiques, dont la mobilité, seront suffisamment stables.</p> <p>Finalement, les effets du PDL sur le trafic ont été évalués dans le cadre de l'étude du prolongement de la ligne VMCV 201 (Transitec, 2013).</p>	O_16, O_17, O_23, M_20.a, M_21.a	<p>Les mesures M_20.a et M_21.a ont été complétées afin de préciser que l'impact du PDL sur le réseau routier devra être étudié. Il s'agit de réaliser une analyse détaillée des charges générées par l'ensemble des projets ainsi que de traiter de leurs répercussions sur le réseau routier. Le périmètre de cette étude sera élargi afin d'avoir une vision globale.</p> <p>A noter que l'étude « Prolongement de la ligne VMCV 201 » (Transitec, 2013) a évalué les effets sur le réseau des projets de développement à l'horizon 2020. Il s'agira d'évaluer si les résultats obtenus sont suffisants.</p>

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
	Etudier les effets du projet sur les niveaux de bruit (train et trafic routier).	19	<p>Selon la loi sur la protection de l'environnement (LPE) et l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), les routes principales devront être assainies d'ici à 2018. La mesure 41.10 du projet d'agglomération Rivelac (PA) prévoit le réaménagement de la route du Quai (RC780a).</p> <p>Par ailleurs, les nouveaux aménagements devront être conformes aux normes et aux lois en vigueur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'objectif O_24 prévoit le respect des exigences de l'article 29 OPB (valeur de planification) pour les nouvelles zones à bâtir (A2 et A4, B et C1) et celles de l'art. 31 OPB (valeurs limites d'immission) pour les zones à bâtir existantes (A1, C2, E et D).</li> <li>• Pour les CFF, les valeurs de planification sont à respecter en considérant le cadastre des émissions 2015, soit 77.4 dB (A) de jour et 71.8 dB(A) de nuit (Rapport technique, contraintes environnementales du PDL).</li> </ul> <p>Enfin, la mesure M_24.a prévoit d'intégrer une étude acoustique aux planifications d'affectation.</p>	O_24, M_24.a PA 41.10	La mesure_20.a a été complétée afin d'étudier à la fois l'impact du PDL sur le réseau routier et sur les niveaux de bruit.

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
	Maîtrise du trafic sur la RC 780a, réseau routier pas adapté pour absorber l'augmentation du trafic	6, 8, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 19	<p>La maîtrise du trafic sur la RC 780a est traitée à l'échelle du projet d'agglomération qui définit des objectifs clairs.</p> <p>Pour le réseau structurant urbain, dont fait partie la route du Quai, le réseau sera aménagé à partir de l'offre, c'est-à-dire que la capacité de la chaussée sera limitée aux gabarits disponibles (2X1 voie).</p> <p>Par conséquent, la mesure 41.10 du PA prévoit le réaménagement de la route du Quai de l'av. des Comtes de Savoie et l'Eau froide avec des mesures de gestion visant à contrôler les accès aux TIM et à prioriser les bus.</p> <p>Par ailleurs, en priorité 1 des mesures de mise en œuvre du PDL (chapitre V. Mise en œuvre, p.72), figure la consolidation du concept de mobilité au niveau de la planification communale et de la planification intercommunale. Il s'agit notamment de mettre en œuvre les mesures M_11.a et M_21.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La mesure M_11.a consiste à mettre prioritairement au point le concept des déplacements de la commune en adéquation avec les objectifs du PDL.</li> <li>• La mesure M_21.a consiste à établir et valider en coordination avec le projet d'agglomération un schéma directeur de mobilité (aménagement et exploitation) du centre élargi de Villeneuve, de l'Eau Froide à la Tinière.</li> </ul>	PA 41.10 M_11.a M_21.a	La mesure M_21.a a été complétée afin que la RC 780 soit comprise dans le périmètre.

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
	Maîtrise du trafic sur le réseau communal - rue des Comtes de Savoie - rue des Remparts qui a une fonction de desserte locale	6, 8, 10, 13, 15, 16	<p>L'objectif O_21 du PDL est de maîtriser le trafic en traversée du centre de Villeneuve en suivant les principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eviter le trafic de transit par l'itinéraire rue des comtes de Savoie – place de la Gare – rue des Remparts (P_21.1).</li> <li>• Canaliser le trafic de transit sur le Quai Grand Rive (P_21.2).</li> <li>• Mettre en place des contrôles d'accès au Nord (vers le ruisseau de la Tinière) et au Sud (vers le torrent de l'Eau Froide) pour gérer la multimodalité (P_21.3).</li> </ul> <p>Les mesures d'aménagement et d'exploitation devront être précisées dans des études ultérieures qui figurent en priorité 1 de la mise en œuvre du PDL (chapitre V. Mise en œuvre, p.72) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au niveau de la planification supérieure, le concept de mobilité devra être consolidé. La mesure M21_a consiste ainsi à établir et valider en coordination avec le projet d'agglomération un schéma directeur de mobilité (aménagement et exploitation) du centre élargi à l'échelle du centre élargi de Villeneuve, de l'Eau Froide à la Tinière.</li> <li>• Au niveau du PDL, l'accessibilité du secteur de la gare devra être examinée. La mesure M_20.a préconise d'élaborer un projet d'aménagement et d'exploitation du secteur de la gare en conformité avec le PDL, c'est-à-dire qui réponde aux choix stratégiques en matière de mobilité.</li> </ul>	O_21 P_21.1 P_21.2 P_21.3 M_20.a M_21.a	<p>L'objectif O_21 a été corrigé comme suit : remplacer « diminuer la dominance du trafic » par la « maîtrise du trafic ».</p> <p>Le principe P_21.1 a été complété afin de mentionner à quel réseau appartient l'itinéraire rue des comtes de Savoie – place de la Gare – rue des Remparts sur le schéma du réseau TIM (réseau collecteur orange).</p>

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
Gestion de l'augmentation du trafic globale	Nécessité de réaliser une étude globale TP-MD-TIM, un plan directeur de la mobilité pour la commune de Villeneuve et les communes voisines	1, 4, 9, 14, 15, 23	<p>En priorité 1 de la mise en œuvre du PDL (chapitre V. Mise en œuvre, p.72), figure la consolidation du concept de mobilité au niveau de la planification communale et de la planification intercommunale. Il s'agit notamment de mettre en œuvre les mesures M_11.a et M_21.a :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La mesure M_11.a consiste à mettre prioritairement au point le concept des déplacements de la commune en adéquation avec les objectifs du PDL.</li> <li>La mesure M_21.a consiste à établir et valider en coordination avec le projet d'agglomération un schéma directeur de mobilité (aménagement et exploitation) du centre élargi de Villeneuve, de l'Eau Froide à la Tinière.</li> </ul> <p>A noter finalement que le concept mobilité de la commune de Villeneuve a récemment été consolidé par l'étude du prolongement de la ligne VMCV 201 (Transitec 2013). Cette étude constitue une bonne base avec de nombreux éléments d'analyse et de planification des transports individuels motorisés et des modes doux en complément des transports publics.</p>	M_11.a M_21.a	La mesure M_21.a a été complétée afin que la RC 780 soit comprise dans le périmètre.
	Mise en place d'un sens unique sur la RC 780 depuis l'intersection de la rue des Comtes de Savoie en direction du Valais jusqu'à l'Eau-froide, avec le retour par la rue des Remparts. Cette nouvelle route permettrait de drainer les voitures venant de la zone industrielle.	12	<p>Le PDL considère l'itinéraire rue des Comtes de Savoie et rue des Remparts comme une rue collectrice à vitesse modérée et comme itinéraire prioritaire pour les bus. Elle doit être aménagée de manière à éviter le trafic de transit (voir principe P_21.1).</p> <p>Concernant le trafic en provenance de la zone industrielle, l'accès prioritaire devrait se faire depuis le Sud, et non par l'itinéraire du Pont de la Poterlaz (hors périmètre du PDL).</p> <p>Ces principes sont à vérifier au travers d'un schéma directeur de mobilité (aménagement et exploitation) du centre élargi de Villeneuve, de l'Eau Froide à la Tinière, mesure M_21.a du PDL en priorité 1 de la stratégie de mise en œuvre (chapitre V. Mise en œuvre, p.72).</p>	P_21.1 M_21.a	<p>Le principe P_21.1 a été complété afin de mentionner à quel réseau appartient l'itinéraire rue des comtes de Savoie – place de la Gare – rue des Remparts sur le schéma du réseau TIM (réseau collecteur orange).</p> <p>La mesure M_21.a a été complétée afin que la RC 780 soit comprise dans le périmètre.</p>

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
	Proposition de route de contournement	13, 15, 16	<p>Les mesures à apporter sur la RC 780 ont été traitées dans le cadre du projet d'agglomération Rivelac. Ce dernier prévoit la mise en place de contrôle d'accès en amont des localités sur le réseau cantonale. Aucun projet de route de contournement n'y figure.</p> <p>La maîtrise du trafic est obtenue au travers de mesures d'aménagement et de gestion sur le réseau existant (priorisation TP, contrôles d'accès).</p> <p>L'objectif O_21 du PDL est ainsi de maîtriser le trafic en traversée du centre de Villeneuve en suivant les principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eviter le trafic de transit par l'itinéraire rue des comtes de Savoie – place de la Gare – rue des Remparts (P_21.1).</li> <li>• Canaliser le trafic de transit sur le Quai Grand Rive (P_21.2).</li> <li>• Mettre en place des contrôles d'accès au Nord (vers le ruisseau de la Tinière) et au Sud (vers le torrent de l'Eau Froide) pour gérer la multimodalité (P_21.3).</li> </ul> <p><i>Compléments du Service de la mobilité :</i></p> <p><i>Le SM confirme les éléments ci-dessus.</i></p>	O_21 P_21.1 P_21.2 P_21.3	<p>L'objectif O_21 a été corrigé comme suit : remplacer « diminuer la dominance du trafic » par la « maîtrise du trafic ».</p> <p>Le principe P_21.1 a été complété afin de mentionner à quel réseau appartient l'itinéraire rue des comtes de Savoie – place de la Gare – rue des Remparts sur le schéma du réseau TIM (réseau collecteur orange).</p>

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
	Compatibilité de la RC780 avec le concept de lien entre le débarcadère et la gare CFF	16	<p>Le principe P_11.3, du chapitre espaces publics et paysage, vise à assurer la bonne compréhension des fonctionnalités de l'interface de transports, y compris les relations au débarcadère et à l'Est des voies par le passage inférieur.</p> <p>Le principe P_17.4, du chapitre mobilité, vise également à assurer les traversées de la route du Quai en continuité des cheminements naturels.</p> <p>Afin d'assurer la compatibilité de ces principes avec les charges de trafic supportées par la RC 780, des mesures d'exploitation permettant de maîtriser le trafic sur la route du Quai devront être prévues au niveau de la planification supérieure et des mesures d'aménagement et d'exploitation devront être prises à l'échelle du secteur de la gare :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au niveau de la planification supérieure, le concept de mobilité devra être consolidé. La mesure M21_a consiste ainsi à établir et valider en coordination avec le projet d'agglomération un schéma directeur de mobilité (aménagement et exploitation) du centre élargi à l'échelle du centre élargi de Villeneuve, de l'Eau Froide à la Tinière.</li> <li>• Au niveau du PDL, l'accessibilité du secteur de la gare devra être examinée. La mesure M_20.a préconise d'élaborer un projet d'aménagement et d'exploitation du secteur de la gare en conformité avec le PDL, c'est-à-dire qui réponde aux choix stratégiques en matière de mobilité.</li> </ul> <p>Plusieurs mesures d'aménagement peuvent permettre d'assurer le lien entre le débarcadère et la gare (par exemple des traversées piétonnes régulées situées dans la trajectoire des piétons, un aménagement unitaire de part et d'autre de la RC780, etc.).</p>	P_11.3 P_17.4 M_20.a M_21.a	La mesure M_21.a a été complétée afin que la RC 780 soit comprise dans le périmètre.
Schéma d'accessibilité du PDL (accès aux bâtiments et accroches au réseau principal)	Accès TIM et MD aux bâtiments B1, B2, B3 et C1	4, 7, 8, 9, 16, 18	<p>Les bâtiments B1-B3 sont accessibles en « impasse » depuis la route de l'Arvel via le pont de la Poterlaz. Le bâtiment C1 est accessible depuis le pont de la Poterlaz (voir plan de synthèse du PDL).</p> <p>Les accès aux bâtiments seront clairement définis dans la phase suivante : élaboration des plans d'affectation.</p>		
	Accès aux parkings des bâtiments A et D	16	<p>L'accès est organisé depuis l'av. des Comtes de Savoie.</p> <p>Les accès aux parkings seront clairement définis dans la phase suivante : élaboration des plans d'affectation.</p>		



Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
	Création d'une nouvelle liaison entre la RC780 et l'av. des Comtes de Savoie	6	<p>Le PDL a pour objectif d'assurer l'accessibilité du secteur de la gare dans le respect de la mise en valeur des espaces publics et du fonctionnement de l'interface (objectif O_20).</p> <p>Afin de libérer la rue du Collège de sa fonction d'accès à la gare et au bourg, le PDL propose ainsi d'organiser les accès en amont du secteur de la gare, à partir de la rue des comtes de Savoie, voire d'un nouveau barreau horizontal sous le quartier du Nord (entre les bâtiments A et D).</p> <p>Cette stratégie devra être consolidée lors du projet d'aménagement et d'exploitation du secteur de la gare (mesure M_20.a). La mesure M_20.a fait partie des mesures prioritaires de la stratégie de mise en œuvre du PDL.</p>	O_20 M_20.a	
Financement	Participation des CFF aux futurs aménagements routiers	8, 16	Une participation des CFF est envisagée notamment pour le financement de l'amélioration du passage inférieur CFF ainsi que des parkings sur domaine CFF. La stratégie de mise en œuvre du PDL place en priorité 1 la précision des modalités de financement entre la Commune et les CFF (chapitre V. Mise en œuvre, p.71).		

## Stationnement

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
Gestion du stationnement	Demande un plan de gestion du stationnement secteur PDL et commune	1, 9, 17	La mesure M_23.d prévoit de définir un plan de gestion de stationnement public pour le secteur du centre élargi (secteur PDL, bourg, débarcadère).	M_23.d	Evaluer la nécessité d'un concept de stationnement pour l'ensemble du centre élargi.  Dans la mesure M_23.d le thème « parcage » a été remplacé par « stationnement » et il a été précisé qu'il s'agit de places de parc privées et publiques.  Le secteur de la gare – bourg - débarcadère dans la mesure M_23.d a été remplacé par centre élargi (secteur PDL, bourg, débarcadère).
	Offre en stationnement pas suffisamment restrictive, fourchette de la norme VSS choisie trop élevée (priorité A, 40% de la valeur indicative) et pas de restriction pour les logements	1	Il est proposé de restreindre fortement le stationnement en admettant comme valeur maximale le haut de la fourchette pour un type de localisation A de la norme VSS SN 640 281 pour les emplois et leurs visiteurs. Pour l'habitation une modeste réduction est proposée (1 place par logement y c. visiteurs) (P_23.a).  Ces valeurs maximales permettent de tenir compte de l'accessibilité MD et TP, et de garantir l'accès motorisé nécessaire à la vitalité d'une petite centralité régionale.  Par ailleurs, la mesure M_23.a consiste à traduire de manière coordonnée dans les nouveaux plans d'affectation des prescriptions sur l'offre nécessaire et maximale en stationnement.	P_23.4 M_23.a	Proposition de compléter la mesure M_23.a afin de préciser qu'il est possible de réaliser moins de places de parc que le maximum prescrit, si il est démontré que le nombre choisi respecte les objectifs communaux. En d'autres termes, la valeur indicative dans A pourrait être précisée au cas par cas de même que les besoins en stationnement pour les logements, pour autant qu'une valeur minimale soit respectée.  Il a été précisé dans le principe P_23.a, qu'il s'agit d'une place par logement y c. visiteurs et pas d'une place par logement + visiteurs, auquel cas il n'y aurait pas de réduction.
	Préciser le sort des places de parc situées derrière la gare (25-30 places de parc derrière la gare, places devant le bâtiment Lehmann et devant la garderie)	4	Selon le principe P_23.5, les places de parc de courte durée devant la COOP et le long des voies, au sud du bâtiment de la gare sont maintenues. Les autres places de parc en surface sont supprimées. Le stationnement maintenu est représenté sur le schéma du stationnement et de la desserte TIM (p.55)  Afin de maintenir une offre de stationnement suffisante pour les visiteurs du centre et de pallier à sa réduction en surface, le PDL prévoit de manière transitoire des places de parc à usage public dans les parkings P+R au nord et au sud de la gare (M_23.b).  A termes, les P+R seront réservés aux clients CFF et les places de parc supprimées seront accompagnées par un changement de pratique de déplacement avec un usage accru des modes doux et des transports publics.  Un plan de gestion du stationnement pour le secteur du centre élargi (secteur PDL, bourg, débarcadère) devra préciser la gestion des places de parc publiques du secteur (nombre et usage des places de stationnement publiques), (M_23.d).	P_23.5 M_23.b M_23.d	Dans la mesure M_23.d le thème « parcage » a été remplacé par « stationnement » et il a été précisé qu'il s'agit de places de parc privées et publiques.  Le secteur de la gare – bourg - débarcadère dans la mesure M_23.d a été remplacé par centre élargi (secteur PDL, bourg, débarcadère).

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
	Avec la diminution de l'espace réservé aux places de parc, qu'elles sont les réponses apportées aux besoins en stationnement des commerces du bourg.	5, 6, 17, 18, 19	Le PDL a pour objectif d'améliorer les accès TP et MD au centre-ville afin de compenser la suppression de places de parc dans les espaces publics. Toutefois, afin de pouvoir compenser provisoirement la suppression des places de parc, des places de parc publiques seront offertes provisoirement dans les P+Rail (M_23.b).  Un plan de gestion du stationnement pour le centre élargi (secteur PDL, bourg, débarcadère) viendra également préciser la gestion des places de parc publiques du secteur (nombre et usage des places de stationnement publiques), (M_23.d).	M_23.b M_23.d	Dans la mesure M_23.d le thème « parcage » a été remplacé par « stationnement » et il a été précisé qu'il s'agit de places de parc privées et publiques.  Le secteur de la gare – bourg - débarcadère dans la mesure M_23.d a été remplacé par centre élargi (secteur PDL, bourg, débarcadère).
	Manque places de parc pour déposer les enfants à l'école	7, 19	Les places de parc pour déposer les enfants à l'école n'ont pas été traitées dans le PDL. Cette question pourra être précisée dans le plan de gestion du stationnement pour le centre élargi (secteur PDL, bourg, débarcadère), mesure M_23.d et dans le concept d'aménagement et d'exploitation du secteur de la gare, mesure M_20.a du PDL.	M_20.a M_23.d	Dans la mesure M_23.d le thème « parcage » a été remplacé par « stationnement » et il a été précisé qu'il s'agit de places de parc privées et publiques.  Le secteur de la gare – bourg - débarcadère dans la mesure M_23.d a été remplacé par centre élargi (secteur PDL, bourg, débarcadère).
P+R	Justifier le doublement de la capacité du P+R (capacité actuelle = le triple de la demande)	1	150 places P+R sont prévues à l'horizon 2020 pour les pendulaires de manière à répondre progressivement aux besoins des clients CFF ou du stationnement longue durée (visiteurs du centre, pendulaires) (P_23.1).  La mesure M_23.b du PDL prévoit un mécanisme du suivi de l'occupation du P+R et une réalisation par étape dont la rationalité devra être démontrée par une étude financière et lorsqu'un seuil d'occupation sera atteint (par exemple 70% d'occupation du P+R).	P_23.1 M_23.b	

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
	P+R ou P+Rail	CFF	<p>Selon la mesure 42.05 de projet d'agglomération Rivelac, le parking P+Rail de la gare de Villeneuve doit être destiné à terme aux usagers occasionnels des CFF.</p> <p>Le projet d'agglomération prévoit un P+Rail à Villeneuve afin d'éviter d'amener des pendulaires quotidiens dans le secteur déjà chargé de la gare. Il propose l'aménagement d'un P+R, ouverts aux usagers occasionnels du train et aux pendulaires réguliers, à Roche plus en périphérie.</p> <p>Le PDL prévoit quant à lui d'offrir des parkings d'échange P+R pour les usagers trop éloignés de la gare et ne bénéficiant pas de service de bus (P_23.1).</p> <p>L'objectif de P+Rail est-il réaliste ?</p> <p><i>Compléments du Service de la mobilité :</i></p> <p><i>Une estimation effectuée conjointement entre les CFF et le SM montre des potentiels pour un P+Rail en gare de Villeneuve (150 places selon cette estimation). Toutefois, si les développements ferroviaires attendus se confirment (prolongement des RER vers Aigle) cette estimation devrait être revue à la baisse.</i></p>	P_23.1	
Type de stationnement	Quel type de stationnement pour les bâtiments A1-A4 et le P+R (en surface, en ouvrage)	4	<p>Selon le principe P_23.3, les parkings privés seront localisés dans les constructions.</p> <p>Préciser le type de construction des P+Rail sera précisé dans le cadre de l'élaboration des plans d'affectation.</p>	P_23.3	

## PDL Villeneuve Gare – consultation publique

## Note explicative complémentaire - environnement

Note à l'intention du COPIL

13.06.14 / FM+A gm

\nas\public\1003 Villeneuve Gare PDL\Rapports\4-Consultation publique\141022\_Traitement des remarques\spécialistes\ecoscan\Villeneuve\_PDL\_réponses\_consultation\_140312\_env\_gm\_CJ.docx

## Eaux souterraines

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et ou complément du PDL
Nappe phréatique	<p>Nappe phréatique mise en danger par le projet</p> <p><i>4 / Est-ce que des sondages ont été réalisés ?</i></p> <p><i>7 / La construction de ces bâtiments dans les vignes ne va-t-elle pas modifier la nappe phréatique? avez-vous effectué une étude sur ce point?</i></p> <p><i>10/Avec les constructions de plusieurs bâtiments de plusieurs niveaux, des parkings et autres sous-sols, les injections massives de béton dans le sous-sol d'une zone qui a été dans le passé considérée comme inondable, risque de provoquer des déplacements et mouvements de la nappe phréatique vers la zone du bourg de la zone industrielle.</i></p> <p><i>13 / remise en question de la constructibilité dans l'aire C1 (7 niv.) à cause de la proximité de la nappe</i></p> <p><i>19 / Nous nous inquiétons également de la hauteur définitive des immeubles, car la proximité de la nappe phréatique ne permettra peut-être pas l'enterrement complet des parkings souterrains et entraînerait une surélévation des bâtiments. Le poids d'un aussi grand nombre d'immeubles implantés dans cette zone pourrait même avoir des conséquences sur le niveau de la nappe phréatique dans Villeneuve à moyen terme et engendrer des inondations dans les sous-sols, du Collège par exemple.</i></p>	4 7 10 13 19	<p>Le périmètre du PDL est colloqué en secteur de protection des eaux üB, soit « autres secteurs de protection des eaux ». La législation sur la protection des eaux, en particulier les « instructions pratiques pour la protection des eaux souterraines » fixent les mesures applicables aux secteurs de protection des eaux.</p> <p>Pour le secteur üB s'appliquent les mesures de protection générales, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Interdiction de polluer les eaux en introduisant ou en laissant s'infiltrer des substances de nature à les polluer ;</li> <li>• Les constructions réalisées dans un aquifère ne doivent pas en diminuer de façon notable et permanente la capacité d'emménagement ni d'écoulement ; cette règle s'applique également aux travaux souterrains profonds (voiles d'injection, enceintes de fouilles, parois étanches) qui restent souvent en place après la fin des travaux et peuvent avoir des impacts sur les eaux souterraines plus marqués que ceux provoqués par l'ouvrage principal.</li> </ul> <p>La totalité du périmètre du PDL est en relation avec la nappe souterraine du lac Léman et vraisemblablement des écoulements souterrains en provenance des Préalpes et du cours d'eau « La Tinière ». La présence de nappes perchées, potentiellement en charge, est possible.</p> <p>Une étude hydrogéologique devra être réalisée à un stade ultérieur par les promoteurs (PPA, permis de construire), afin de définir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La présence des nappes d'eaux souterraines (libres et perchées)</li> <li>• Leur sens d'écoulement et leur débit</li> <li>• Les mesures constructives nécessaires pour garantir le maintien de la section d'écoulement</li> <li>• Les mesures constructives nécessaires pour garantir l'absence de pollution des eaux souterraines.</li> </ul>	-	Un sous-chapitre « Eaux souterraines » a été rajouté à l'annexe du PDL « Rapport technique des contraintes environnementales » du 26.07.12, mis à jour le 27.05.14.

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et ou complément du PDL
Nappe phréatique (suite)			<p>A relever que le service cantonal compétent n'a formulé de remarques particulières à ce stade de la planification, car l'établissement d'une expertise hydrogéologique fait partie des préalables usuels en secteur ũB pour un bâtiment comprenant plusieurs sous-sol, évidemment pas nécessaire en l'absence de sous-sol.</p> <p>Cette réponse a été validé par M. Lavanchy de la DGE Eaux souterraines – Hydrogéologie le 14.02.14</p>		

## Nuisances sonores

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
Bruit du trafic ferroviaire	Réflexion du bruit du trafic ferroviaire sur les nouvelles constructions en direction des constructions existantes (notamment parcelle 1266)	4	<p>Les nouvelles constructions envisagées dans les périmètres B1, B2 et B3 vont protéger du bruit ferroviaire les bâtiments existants situés le long de la route des Plaines, dont la propriété sise sur la parcelle 1266. En fonction de la densité du bâti dans les périmètres B et des positions et altitudes relatives des différents bâtiments existants et futurs, l'effet de protection peut être estimé entre 3 et 8 décibels.</p> <p>En l'absence de toute construction dans les périmètres B1, B2 et B3, Les nouvelles constructions envisagées dans les périmètres A2, A3 et A4 vont réfléchir les nuisances sonores dues au trafic ferroviaire.</p> <p>Comme le montre la coupe ci-après, tracée au droit de la parcelle 1266, la partie de façade est du périmètre A2 susceptible de réfléchir le bruit en direction de la parcelle 1266 est faible, elle correspond aux 2 – 3 premiers mètres. Considérant que le bâtiment situé sur la parcelle 1266 est situé à environ 70 mètres des voies, en l'absence de toute construction dans les périmètres B, l'ampleur des réflexions peut être estimée à un décibel. Considérant la présence de constructions dans les périmètres B, les réflexions seront comprises entre 0 et 1 décibel.</p> <p>On peut conclure que l'effet de protection du bruit ferroviaire sera certainement plus important que l'effet de réflexion.</p> <p>L'étude acoustique qui accompagnera les futurs PPA et les futures demandes de permis de construire devra mettre évidence :</p>	O_24 P_24.2 et.3 M_24.a et c	L'analyse des réflexions du bruit du trafic ferroviaire développée dans leur note du 27 janvier a été intégrée au point 2.3.1 de l'annexe technique contraintes environnementales » du 27.06.12 mis à jour le 27.05.14.

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
Bruit du trafic ferroviaire (suite)			<ul style="list-style-type: none"> <li>• La charge sonore actuelle due au trafic ferroviaire</li> <li>• Sa diminution due à l'effet de protection des nouvelles constructions dans les périmètres B</li> <li>• Son augmentation due aux réflexions sur les nouvelles constructions dans les périmètres A</li> <li>• Les mesures intégrées au projet pour limiter les effets de réflexion : végétation, façade avec matériaux absorbants, butte, ...</li> </ul> <p>Cette réponse a été validé par M. Luy DGE-DIREV / Lutte contre le bruit et rayonnement non – ionisant le 24.02.14</p>		
	Le projet du P+Rail au nord de la place actuelle engendre la suppression de la butte arborisée qui fait office de dispositif de protection contre le bruit des trains pour les immeubles déjà construits. Est-ce vraiment la contenance des nuisances recherchées par le PDL ?	6	Le projet ATR des CFF qui se trouve à l'intérieur du périmètre de PDL maintient une arborisation en limite de propriété Est d'après la version transmise au Comité de pilotage du PDL. Il faut noter que le développement de ce projet s'inscrit dans le cadre de la Loi fédérale sur les chemins de fer.	O_24 P_24.2 et.3 M_24.a et c	-

## Radon

Remarques consultation publique			Traitement des remarques		
Thème	Contenu des remarques	N°	Réponse globale	Objectifs, Principes, Mesures	Adaptation et/ou complément du PDL
Nuisances dues au radon	Les nuisances dues au radon doivent être prises en compte dans le PDL car la commune se situe en zone « risque radon moyen ». Ceci d'autant plus que le POL préconise la construction d'immeubles Miner-gie-Eco qui prévoit de ne pas dépasser la valeur de 100 Bq/m <sup>3</sup> nettement inférieure à la valeur directrice de 400 Bq/m <sup>3</sup>	9	<p>Le radon est un gaz radioactif naturel, incolore et inodore. Il provient de la désintégration naturelle du radium que l'on trouve partout dans le sol. A l'extérieur, le radon est si dilué qu'il ne constitue pas un problème, mais à l'intérieur sa concentration peut atteindre des valeurs élevées. Il peut être dangereux pour la santé. En Suisse, il est après le tabagisme, la cause principale de cancer du poumon (près de 10% des cas).</p> <p>Lorsque l'étanchéité entre le terrain et le bâtiment est bonne, les risques de concentration élevée de radon sont faibles.</p> <p>L'ordonnance sur la radioprotection (ORaP - 814.501 du 22 juin 1994) stipule que lorsque la concentration de radon dans les locaux d'habitation dépasse la valeur limite de 1000 Bq/m<sup>3</sup> (becquerels par m<sup>3</sup>), un assainissement est nécessaire (art. 110). Si la concentration dépasse 400 Bq/m<sup>3</sup>, il est recommandé de prendre des mesures de construction simples (art. 110, al.4). Pour les nouvelles constructions et les transformations, la valeur directrice de 400 Bq/m<sup>3</sup> s'applique. Sur la base des nouvelles normes internationales (OMS, 2009 et ICRP 115, 2010), l'OFSP recommande cependant de ne pas dépasser la valeur de 300 Bq/m<sup>3</sup> dans les locaux habités et d'atteindre un niveau aussi bas que raisonnablement possible en cas d'assainissement et de rénovation.</p> <p>Les données publiées sur le site internet de l'office fédéral de la santé publique indiquent que 18 mesures de radon ont été effectuées sur le territoire de la commune de Villeneuve. La concentration moyenne mesurée est de 124 Bq/m<sup>3</sup>, 27.8% des mesures dépassant 200 Bq/m<sup>3</sup>. Le risque radon est qualifié de moyen, néanmoins, il est relevé que l'échantillon est insuffisant.</p> <p>Selon l'ordonnance sur la radioprotection (ORaP), la valeur directrice pour les nouvelles constructions est de 400 Bq/m<sup>3</sup>. L'OFSP recommande toutefois d'atteindre un niveau aussi bas que raisonnablement possible. Le standard MINERGIE-ECO prévoit de ne pas dépasser la valeur de 100 Bq/m<sup>3</sup>.</p> <p>L'Office fédéral de la santé publique (OFSP) publie des recommandations pour les bâtiments neufs et les rénovations. A titre indicatif, la version actuelle pour les bâtiments neufs (31 août 2012) est annexée au présent document.</p> <p>Les recommandations pouvant évoluer rapidement en fonction des connaissances les plus récentes, il est nécessaire, lors de chaque projet, de vérifier les recommandations en vigueur.</p> <p>Cette réponse a été validé par M. Luy DGE-DIREV / Lutte contre le bruit et rayonnement non – ionisant le 24.02.14</p>	–	Un sous-chapitre « Radon » a été rajouté à l'annexe du PDL « Rapport technique des contraintes environnementales » du 26.07.12 mis à jour le 27.05.14.