

---

Canton de Vaud

---

Région Morges

---

Commune de Lonay

---



24 mai 2017

**SECTEUR « LONAY – SUD »**  
**Études-tests en deux tours sur invitation**

urbaplan

---

**RAPPORT DE SYNTHÈSE**

Pour traiter: Igor Andersen, Camille Level  
**urbaplan Lausanne**

16128-AMO\_ETUDES-TEST\_Lonay\_Sud\_170524

**Lausanne**

av. de montchoisi 21  
1006 Lausanne  
t 021 619 90 90 f 021 619 90 99  
lausanne@urbaplan.ch

**Fribourg**

rue pierre-aeby 17  
cp 87 — 1702 Fribourg  
t 026 322 26 01 f 026 323 11 88  
fribourg@urbaplan.ch

**Genève**

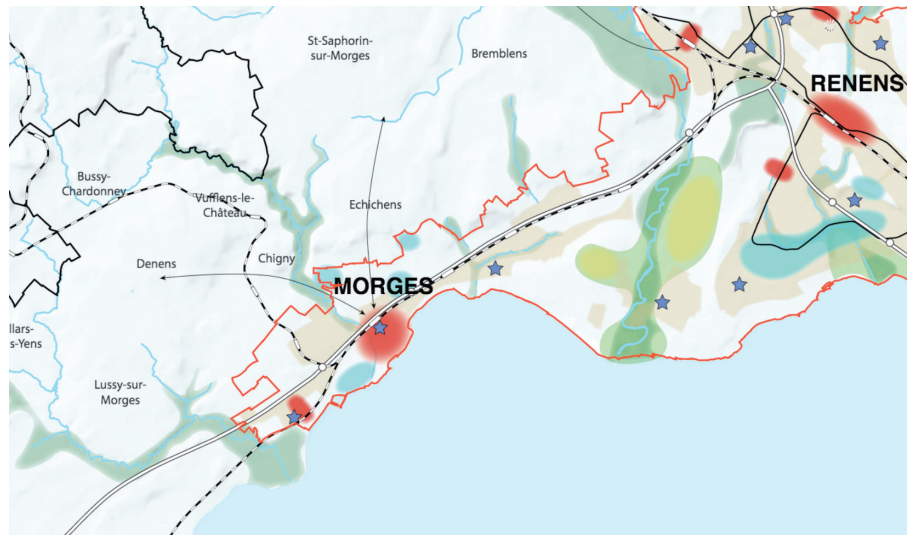
rue abraham-gevray 6  
cp 1722 — 1211 Genève 1  
t 022 716 33 66 f 022 716 33 60  
geneve@urbaplan.ch

**Neuchâtel,**

rue du seyon 10  
cp 3211 — 2001 Neuchâtel  
t 032 729 89 89 f 032 729 89 80  
neuchatel@urbaplan.ch

# PRÉAMBULE

Les territoires concernés par les études-tests se situent sur la commune de Lonay et sont inclus dans le site stratégique H1 du projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Localisé au sud et à l'est du bourg historique, au nord de l'autoroute A1 et à proximité de la halte CFF de Lonay-Préverenges, ce secteur constitue aujourd'hui un moteur du développement urbain et est destiné à accueillir une centralité locale de l'agglomération.



Localisation du site (PALM 2016)

Aujourd'hui occupés par une zone artisanale le long de l'autoroute, par des terrains non bâtis ou occupés par des affectations diverses au sud du bourg ou par des serres destinées à la production horticole à l'est du bourg, ces territoires ont pour vocation d'évoluer vers une plus grande mixité programmatique, intégrant des secteurs principalement résidentiels au nord de la route de Denges (route cantonale n° 80, ci-après RC 80), le maintien d'activités secondaires densifiées entre la RC et l'autoroute ainsi qu'un secteur mixte principalement dédié à des équipements collectifs en lien avec le bourg de Lonay, au sud de ce dernier.



Occupations du site

Les présentes études-tests visent à définir les lignes directrices de développement et de densification de cette partie de la commune de Lonay, en tenant compte des orientations données par les planifications supérieures (PALM, chantiers du SDRM, étude ZIZA de Région Morges, vision directrice communale, projet de réaménagement de la RC 80, etc.).

**Le présent document est la synthèse des études tests qui se sont déroulées entre novembre 2016 et Mars 2017.**

---

**PRÉAMBULE** **3**

---

**A. CADRE DES ETUDES-TESTS** **6**

---

Équipes participantes 6

---

Maîtrise d'ouvrage 6

---

Groupe d'accompagnement, de conseil et de validation 6

---

Groupe de suivi 7

---

Déroulement des études tests 8

---

**B. PROPOSITIONS DES ÉQUIPES** **11**

---

Van de Wetering 12

---

Sud architectes 14

---

Hors Champs 16

---

**C. SYNTHÈSE DES PRINCIPES STRUCTURANTS** **18**

---

Vocations préférentielles 20

---

Hierarchie et structuration des espaces publics 22

---

Desserte logistique et transports individuels motorisés 24

---

Réseau de mobilité douce et transports publics 26

---

Principes morphologiques 28

---

Objectifs d'accueil 30

---

**E. ANNEXES** **31**

---

Recommandations pour le second tour 32

---

Esquisses produites lors du second tour 50

---

Plans masses illustratifs des trois équipes 54

---



---

# A. CADRE DES ETUDES-TESTS

---

## Équipes participantes

---

Les équipes invitées sont:

Hors Champs, Lausanne;  
Van de Wetering, Zürich;  
Sud Architectes, Lyon;

## Maîtrise d'ouvrage

---

La maîtrise d'ouvrage organisant la procédure d'études-tests est assurée par la commune de Lonay, appuyée pour cette tâche par le bureau Nuesch Development et par François Kuonen, agissant ensemble en tant que bureaux d'assistance à maîtrise d'ouvrage (BAMO).

## Groupe d'accompagnement, de conseil et de validation

---

Ce groupe est composé de:

- Un comité de pilotage (organe de validation) composé de:

Philippe Guillemin	Syndic de Lonay, municipal de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, président
Yves Borremans	Municipal des constructions et de l'environnement, vice-président
Eric Linn/Vincent Jacques	Vice-Présidents Région Morges
Oscar Cherbuin	Directeur ARCAM
Christian Exquis	Responsable du Groupe opérationnel des pôles (GOP), SDT
Jean-Baptiste Leimgruber	Responsable de l'Unité développement économique, SPECo
Etienne Jacquin	Chef de projet SCL

- Un groupe technique (organe d'analyse technique et de coordination selon les décisions du CO-PIL) composé de:

Jean-Charles Détraz	Municipal de l'urbanisme et des routes
Magali Chiovenda	Responsable du bureau technique de Lonay
Charlotte Baurin	Cheffe de projet SDRM, Région Morges
Regina Witter	Ingénieure Mobilité, Région Morges
Robin Hottelier	Assistant de projet ARCAM
Igor Reinhardt	Chef de projet au GOP/SDT
Sophie Logean	Cheffe de projet pôles au SPECo
Damien Coupez	BAMO de la commune de Lonay
François Kuonen	BAMO de la commune de Lonay et expert pour les aspects financiers et fonciers des équipements

La DGMR-P est consultée sur les questions de mobilité sur la base des rendus

- Plusieurs experts externes :

Sonia Lavadinho	Sociologue
Julien Descombes	Paysagiste

Le collège est composé de ces trois groupes auxquels s'ajoutent des représentants des services-clés de l'État.

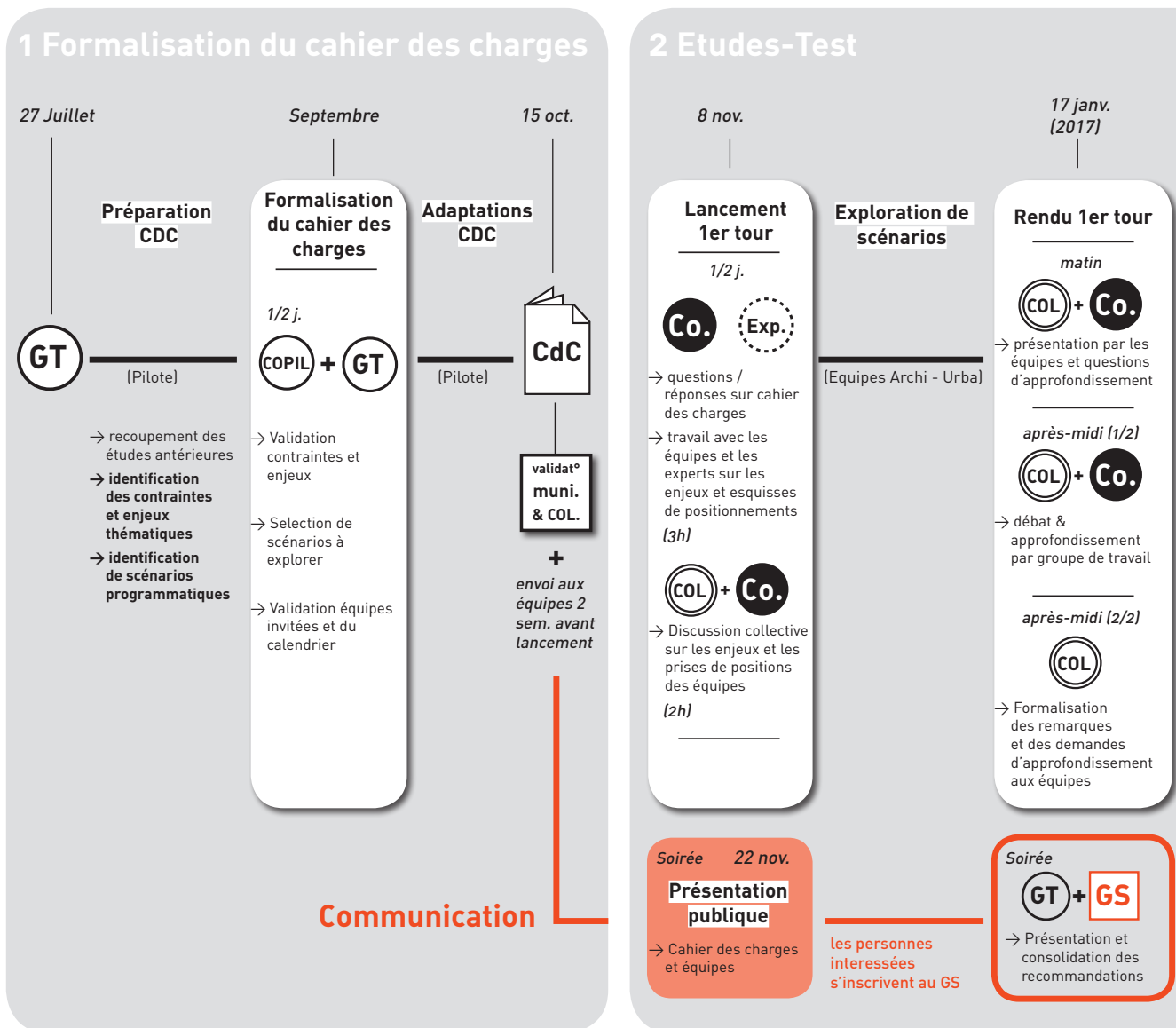
## **Groupe de suivi**

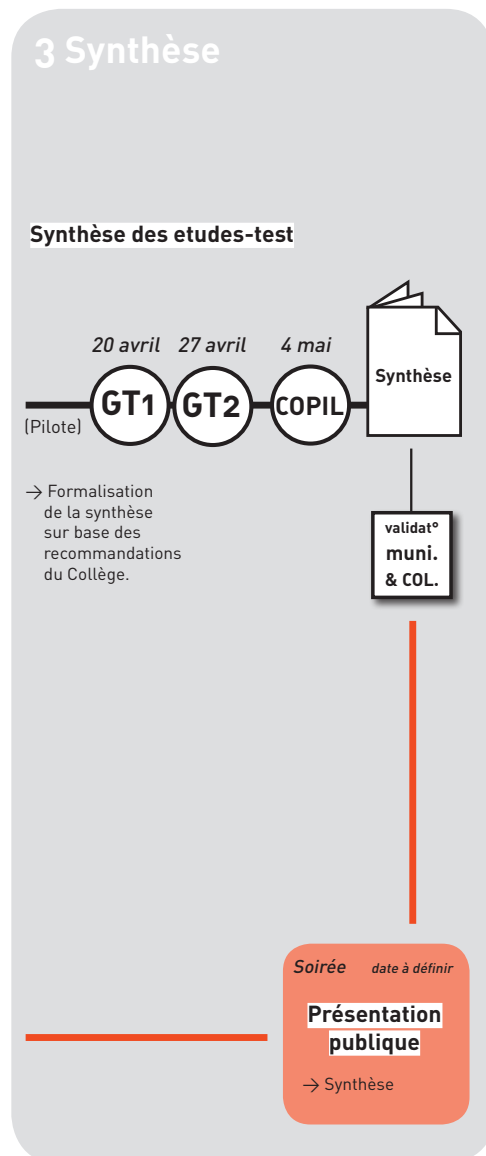
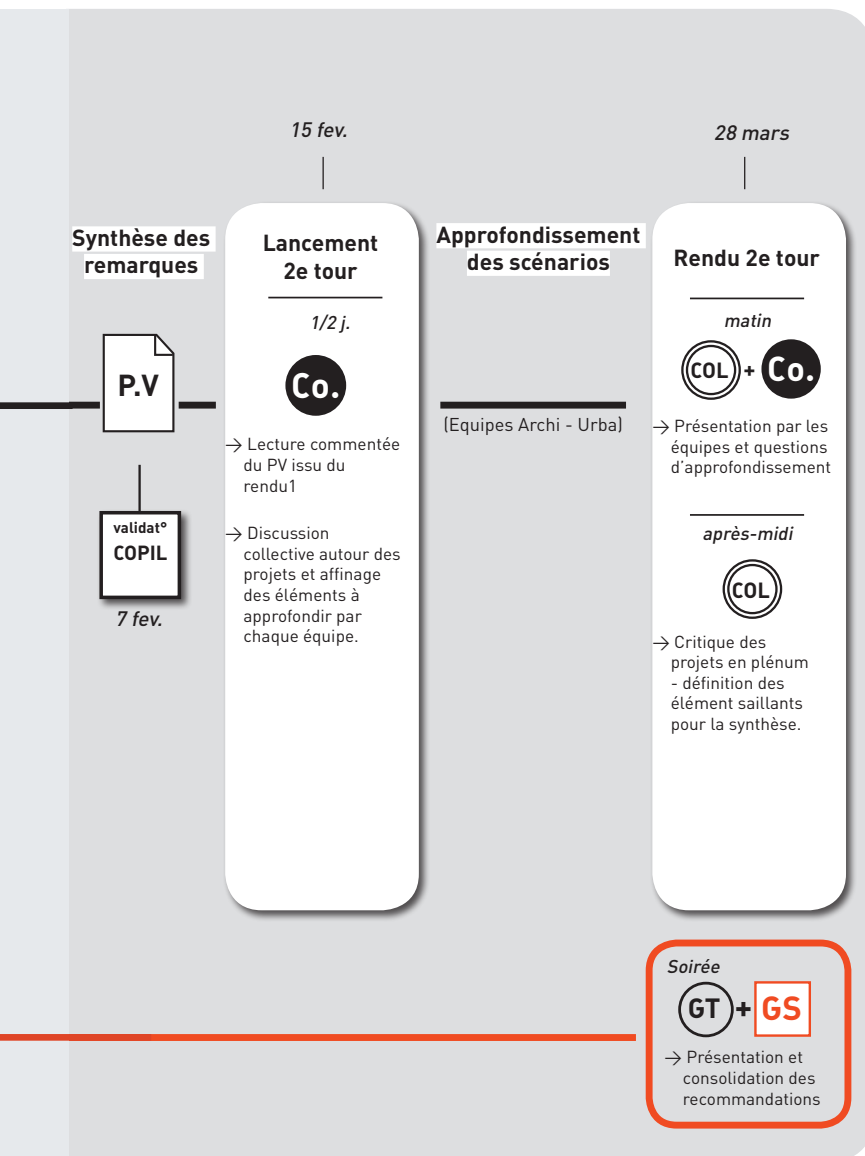
---

Le groupe de suivi est composé de représentants de :

- >la Municipalité ;
- >la commission du Conseil communal ;
- >toute personne inscrite lors de la première présentation publique

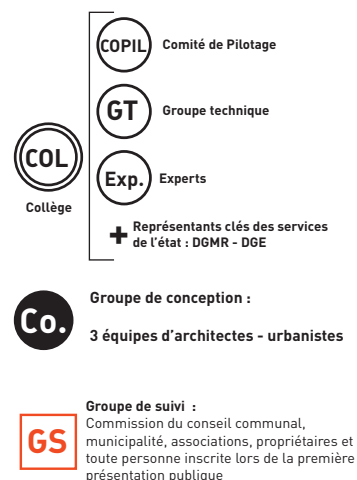
# Déroulement des études tests





Le processus de travail mis en place a permis de favoriser des échanges rapides et directs entre concepteurs, techniciens, décideurs, propriétaires, représentants du canton et représentants de la société civile en combinant à chacun des deux rendus les critiques du collège d'expert et celle du groupe de suivi.

Pour rappel, le groupe de suivi est constitué de volontaires inscrits spontanément lors de la 1re présentation publique des études tests le 22 novembre 2016.





---

## **B. PROPOSITIONS DES ÉQUIPES**

---

# Van de Wetering

Van de Wetering Architecten für Städtebau GmbH  
Forster Passage

Rendu 2  
28.03.2017

## Secteur „Lonay sud“

Situation 1:2'000



Coupes 1:500



Coupe A-A'



Coupe B-B'



Coupe C-C'



Coupe D-D'

Secteur „Lonay sud“



Axe urbain



Axe résidentiel

Plans thématiques

Affectations

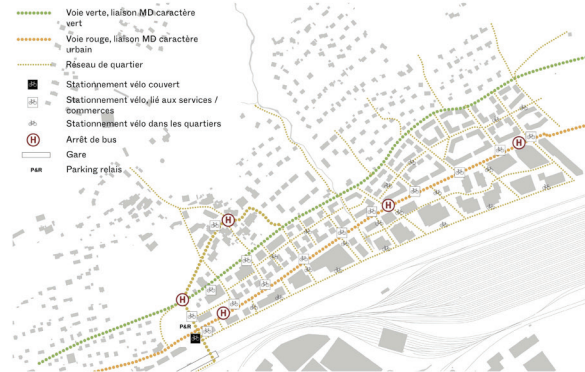


TIM

Etages



Mobilité douce et transports publics



Espace public



Chiffres



# Sud architectes

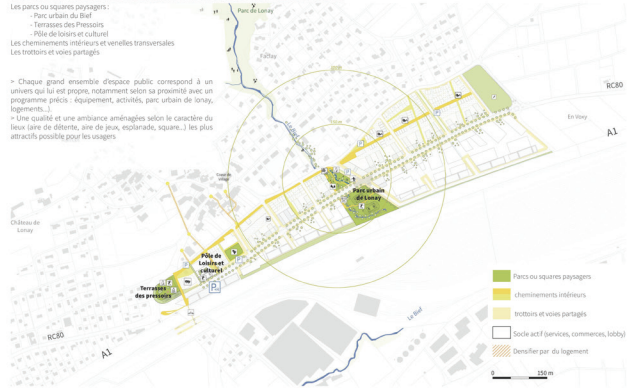
## 1 | ETUDES-TESTS - Lonay Sud



### METTRE EN VALEUR



### INITIER & FÉDÉRER AUTOUR DE TROIS TYPES D'ESPACES PUBLICS



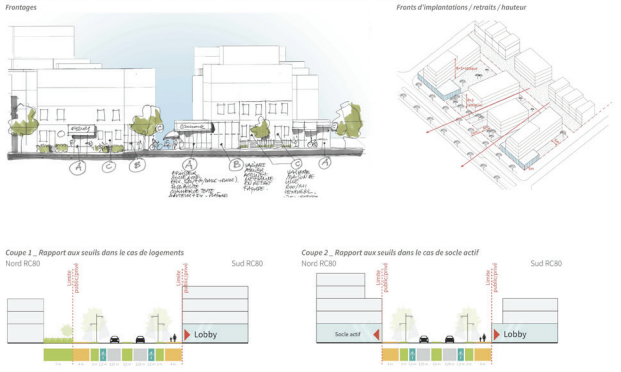
### UNE MOBILITÉ DOUCE & ACTIVE AIDÉES



### REQUALIFIER L'ENTRÉE DE VILLE : LES TERRASSES DES PRESSEIRS



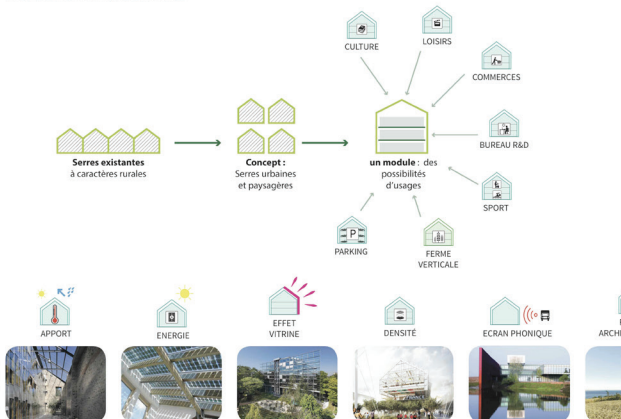
### ANIMER LES FRONTS URBAINS / ÉQUILIBRER LA PROGRAMMATION TOUT LE LONG DE LA RC80



### MIXITÉ ET PROGRAMMATION



### EXPLOITER ÉLÉMENT REMARQUABLE DU PAYSAGE



### UNE NOUVELLE FAÇADE DE LONAY



## 2 | ETUDES-TESTS - Lonay Sud |



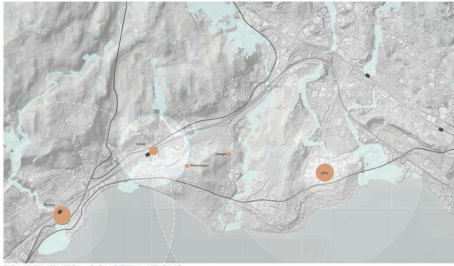
VUE SUR LE PARC URBAIN DE LONAY ET DU BOULEVARD URBAIN RC80



PLAN MASSE



# Hors Champs



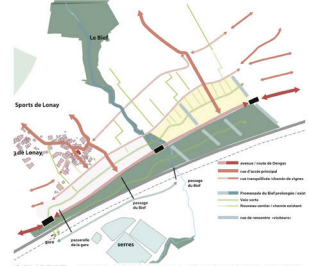
### FONDEMENTS - CONSTELLATIONS

Lonay, un pôle en devenir... soumis à l'attraction de l'agglomération de Morges et du Lac.  
Sur le chemin des haltes ferroviaires et des accès autoroutiers



### FONDEMENTS - IDENTITES

À la croisée des chemins, de part et d'autre du Bief et de la RC60 se dessinent 3 quartiers:  
-> au Nord - New Lonay, et le quartier des Jardins de Courage;  
-> au Sud, le 'parc du Bief', avec un parc technologique et d'activités



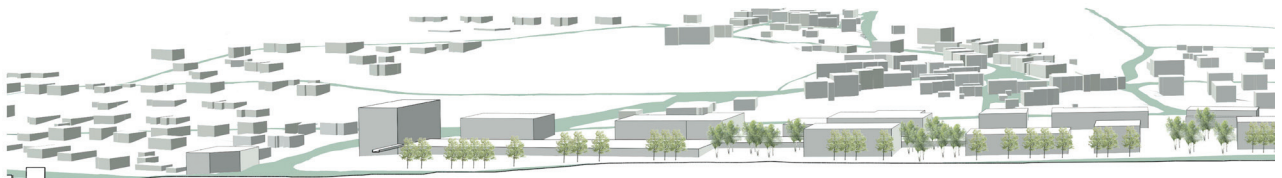
### CONCEPT - MAILLAGE SELON LES LIGNES DE PENTE

Ce maillage transversal, s'affine du grand territoire au quartier et s'oriente depuis le centre vers le lac et le colline voisine.

- > Les rues latérales -de rencontre- sont tranquillisées et accueillent le stationnement des visiteurs, des clients d'entreprise ou des livraisons, selon le type de quartier.
- > les traversées piétonnes prolongent les -rues de rencontre- d'un quartier à l'autre.
- > Les sentiers passent à travers les places et jardins.



Plan urbanistique - concept d'urbanisation  
éch. 1:2 000



Skyline à l'amont de l'Avenue de Danges



Skyline à l'aval de l'Avenue de Danges





**CONCEPT - ATTRACTEURS**

- > Bourg de Lonay - attracteur patrimonial
- > Interface d'accueil - attracteur régional - place des Pressoirs avec vitelisation en continuité avec la gare et 2 autres secteurs d'activités et les autres équipements de Mtu
- > Parc du Bief - attracteur paysager
- > Centre commercial - attracteur commercial
- > Entrée Est - attracteur durable - place du Mastic avec la mise en valeur de la ferme urbaine, vente directe vitelisation centre commercial à long terme.



**CONCEPT - DESSERTE TIM**

- > au Nord de la RC60, fonctionnement en boucle.
- > au Sud de la RC60, fonctionnement en ligne.
- > la RC60 en régime 50km/h, entre plateau d'accueil Ouest et giratoire d'entrée Est
- > zone 20km/h sur le chemin de la Poste
- > secteur en zone 30

**viabilisation entrepreneur**

1	100%	100%	100%
2	100%	100%	100%
3	100%	100%	100%
4	100%	100%	100%
5	100%	100%	100%
6	100%	100%	100%
7	100%	100%	100%
8	100%	100%	100%
9	100%	100%	100%
10	100%	100%	100%
11	100%	100%	100%
12	100%	100%	100%
13	100%	100%	100%
14	100%	100%	100%
15	100%	100%	100%
16	100%	100%	100%
17	100%	100%	100%
18	100%	100%	100%
19	100%	100%	100%
20	100%	100%	100%
21	100%	100%	100%
22	100%	100%	100%
23	100%	100%	100%
24	100%	100%	100%
25	100%	100%	100%
26	100%	100%	100%
27	100%	100%	100%
28	100%	100%	100%
29	100%	100%	100%
30	100%	100%	100%
31	100%	100%	100%
32	100%	100%	100%
33	100%	100%	100%
34	100%	100%	100%
35	100%	100%	100%
36	100%	100%	100%
37	100%	100%	100%
38	100%	100%	100%
39	100%	100%	100%
40	100%	100%	100%
41	100%	100%	100%
42	100%	100%	100%
43	100%	100%	100%
44	100%	100%	100%
45	100%	100%	100%
46	100%	100%	100%
47	100%	100%	100%
48	100%	100%	100%
49	100%	100%	100%
50	100%	100%	100%

**CONCEPT - MUTATIONS**

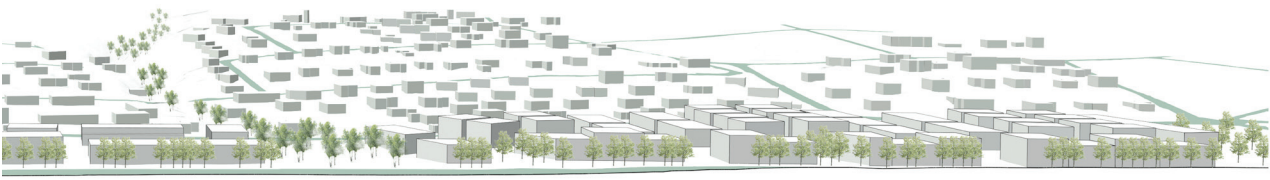
- Etape 1 - déclocher la construction des quartiers.**
- > Aménager le Bief et son parc public (chargés des espaces publics et paysagers) et de la RC60, nouvelle avenue de Desnoes
  - > Construire bâtiment de tête de l'entrée Ouest, comme pôle d'orientation en lien avec la gare passeroles, le quartier New Lonay en mutation et le village historique.
  - > Construire un parking qui accueille l'implantation d'arbres et des premières vitrines d'entreprises avec pignon sur rue.
  - > Accueillir 1'000 habitants dans le Quartier des Jardins de Courroux.

- Etape 2 - assier le parc du Bief**
- > Aménager et construire parc d'activités du Bief avec l'accueil d'entreprises délaissées d'offrir l'opportunité de travailler dans le parc.
  - > Prolonger le quartier des jardins avec l'installation d'une exploitation agricole type ferme urbaine.
  - > Construire les immeubles mixtes de New Lonay, au pied de la nouvelle Avenue de Desnoes.
  - > Construire la France côté avenue du Parc d'activités du Bief.

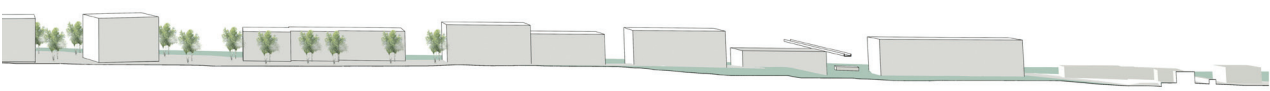
- Etape 3 - reconner une structure au quartier d'entreprises existantes.**
- > Inclure les entreprises existantes à muter grâce à l'octroi de droits à bâtir conséquents.
  - > Accueillir des habitants dans les penthouses qui dominent le grand paysage.
  - > Intégrer une nouvelle passerelle en lien avec les grands projets infrastructurels (é voie d'autoroute et ferroviaire) et le développement du pôle de développement de Lonay Sud.



Plan - composition programmatique 1/2000



Coupe longitudinale amont



Coupe longitudinale aval

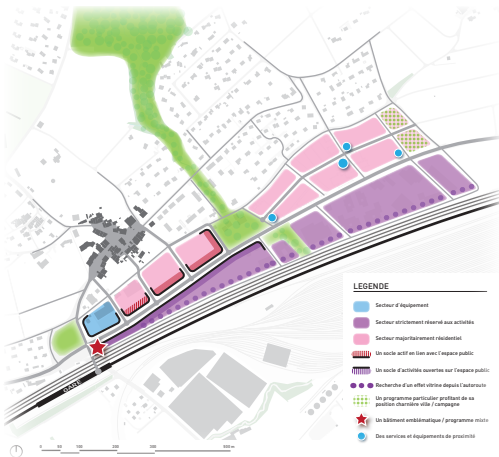


---

## **C. SYNTHÈSE DES PRINCIPES STRUCTURANTS**

---

Sur base des propositions des équipes et des échanges qui ont suivi tant au sein du collège que du groupe de suivi, les recommandations ont été synthétisées autour de 6 schémas thématiques reprenant les principes structurants pour le développement à venir.



1 VOCATIONS PRÉFÉRENTIELLES



2 HIÉRARCHIE ET STRUCTURATION DES ESPACES PUBLICS



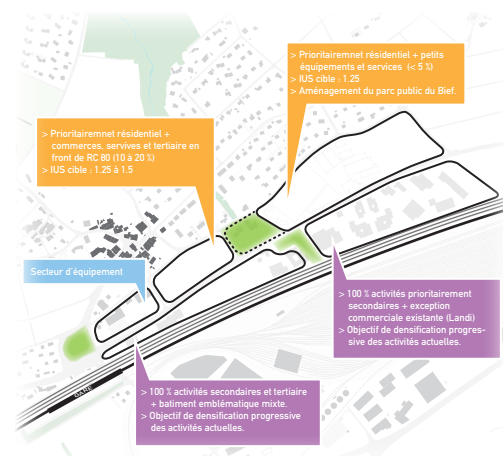
3 DESSERTE LOGISTIQUE ET TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS



4 RÉSEAU DE MOBILITÉ DOUCE ET TRANSPORTS PUBLICS

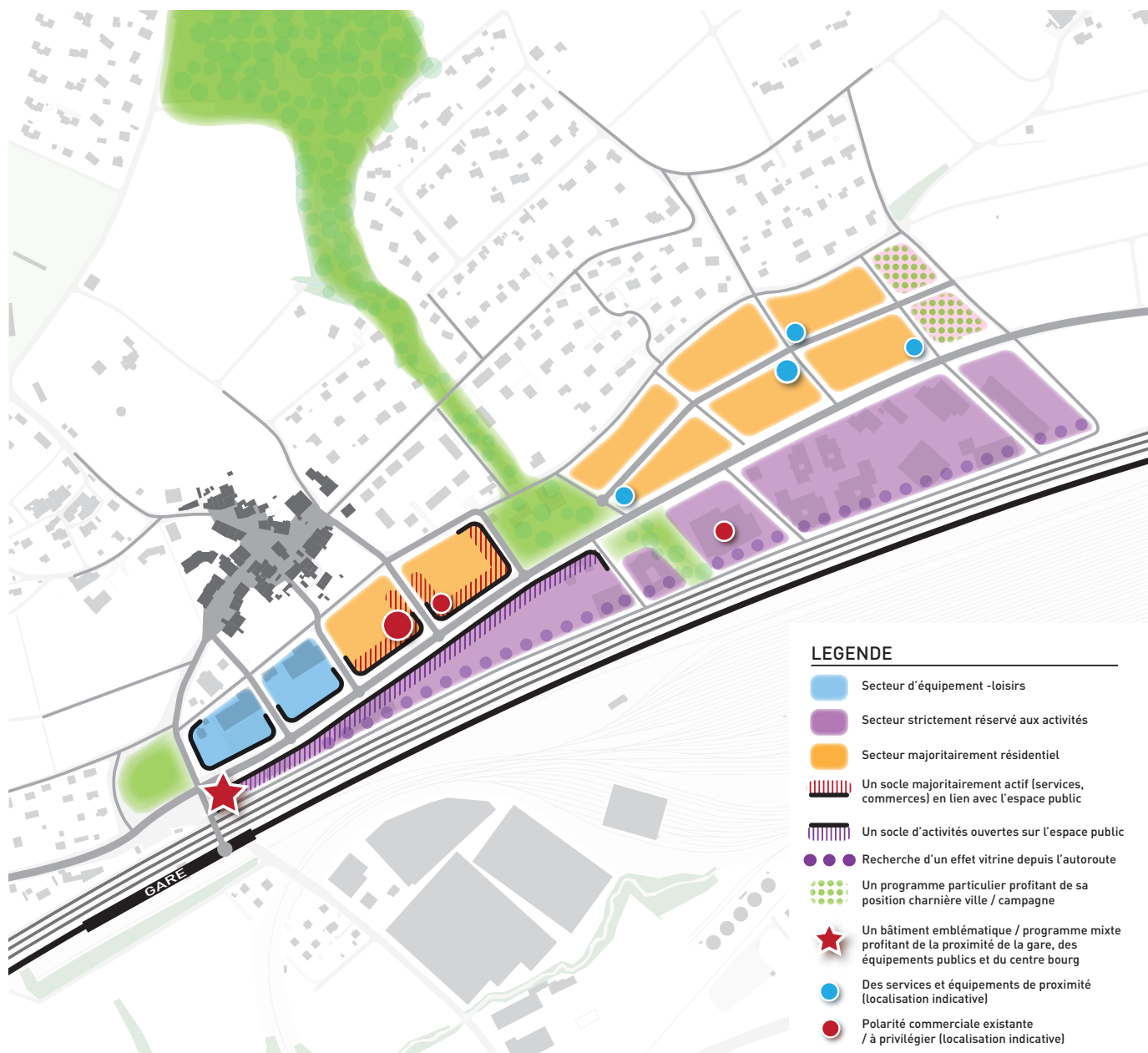


5 PRINCIPES MORPHOLOGIQUES



6 CAPACITÉ D'ACCUEIL

# 1 VOCATIONS PRÉFÉRENTIELLES



## Une vocation préférentiellement résidentielle au nord de la RC.

La **vocation préférentiellement résidentielle au nord de la RC** est confirmée et elle est enrichie par différents degrés de mixité en front de RC.

Le secteur adjacent au parc des Pressoirs accueillant d'ores et déjà le collège et la salle des pressoirs est confirmé comme un secteur d'équipement à proximité directe de la gare et du centre-village. Ce secteur constitue **une réserve pour implanter des petits équipements culturels, sportifs et associatifs.**

Le quadrant nord-ouest vise une mixité fonctionnelle en front de RC afin d'offrir un **rez-de-chaussée ouvert**

**sur l'espace public et participant à son animation.** Ce socle actif pouvant accueillir commerces, services, petits équipements et activités tertiaires **se retourne sur le parc du Bief-Nord afin de renforcer son attractivité.**

Sachant que le potentiel d'accueil de surfaces commerciales, de services et de tertiaire est relativement limité sur l'ensemble du périmètre, **l'idée est concentrer ces activités au sein du quadrant nord-ouest afin de favoriser des synergies positives entre elles.**

Aussi, le quadrant nord-est exclut l'implantation de surfaces commerciales d'importance régionale, bien que de petits équipements et services de proximité soient bien entendu possibles et souhaités.

L'extrémité du quadrant nord-est présente une opportunité particulière pour l'implantation d'un **programme particulier profitant de sa position charnière ville/campagne**. Cela pourrait être une « ferme urbaine », des jardins potagers...

### Une vocation strictement d'activités au sud de la RC.

La vocation d'activité au sud de la RC 80 est confirmée. Une mixité commerciale ou résidentielle en front de RC n'est pas encouragée, car mettrait en péril le maintien d'activités secondaires par effet de spéculation foncière. Cela dit, le front de la RC 80 doit être mis en valeur.

Dans le quadrant sud-ouest, l'idée est de mettre en avant **des activités qui profitent d'une vitrine en lien direct avec l'espace public de la RC**. On pense notamment à des activités à haute valeur ajoutée.

Le quadrant sud-est, offrant une profondeur plus généreuse que le quadrant d'activité sud-ouest, permet l'implantation **d'entreprises secondaires de gros gabarits**.

### Un bâtiment mixte emblématique

Au point de rencontre entre le secteur d'activité et la gare de Lonay, un secteur offre l'opportunité d'implanter un **bâtiment emblématique au programme mixte**: activités, services, commerce, hôtellerie... Ce bâtiment pourrait d'ailleurs être en lien avec un projet de passerelle reliant directement la Gare et le centre de Lonay, en passant au-dessus l'autoroute.

### Une vitrine pour Lonay

Le long de l'autoroute, il s'agit d'être attentif à l'image offerte par la zone d'activité et d'**utiliser le potentiel de vitrine que cette façade offre**. Plusieurs options sont envisageables pour permettre de valoriser ce potentiel: le « kilomètre verre » proposé par le bureau Sud Architecte exprime cette ambition. La concrétisation de cette idée pourrait également prendre un aspect monumental, mais cadré par l'établissement d'un **concept ou d'une charte pour les constructions à venir**.



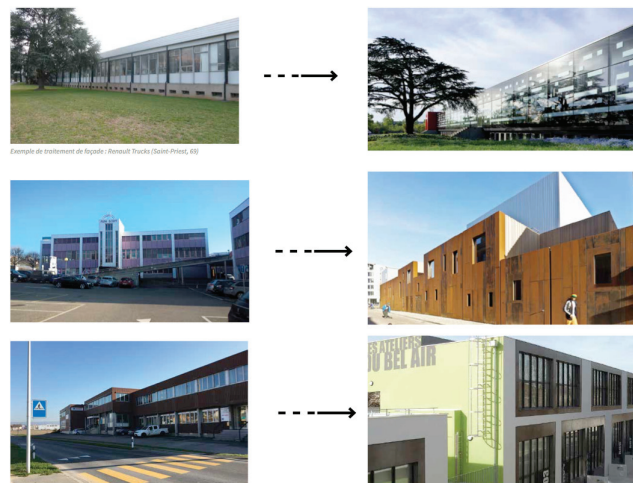
Proposition de « kilomètre verre » de l'équipe Sud architecte.

### Une transformation progressive de la zone d'activité

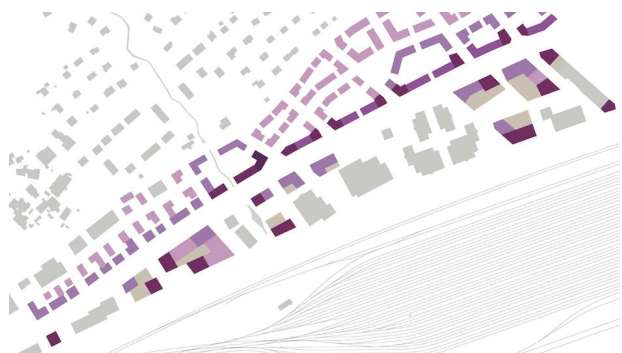
La zone d'activité en quadrant sud-est étant d'ores et déjà quasiment totalement construite il s'agira d'accompagner sa **mutation à moyen et long terme**.

À ce titre, des propositions de **densification et de transformation** permettent d'**améliorer les performances énergétiques des bâtiments, de réajuster la fonctionnalité du bâtiment en fonction de l'évolution des usages, mais également d'améliorer l'image de l'entreprise et globalement de la zone d'activité**. (voir images de références présentées par SUD architectes)

Une densification progressive est également possible, couplée à la démolition - reconstruction de certains bâtiments dont la typologie serait devenue trop inadaptée ou qui seraient en trop mauvais état. Les mécanismes précis de mise en œuvre de cette transformation doivent faire l'objet d'une **réflexion spécifique**.

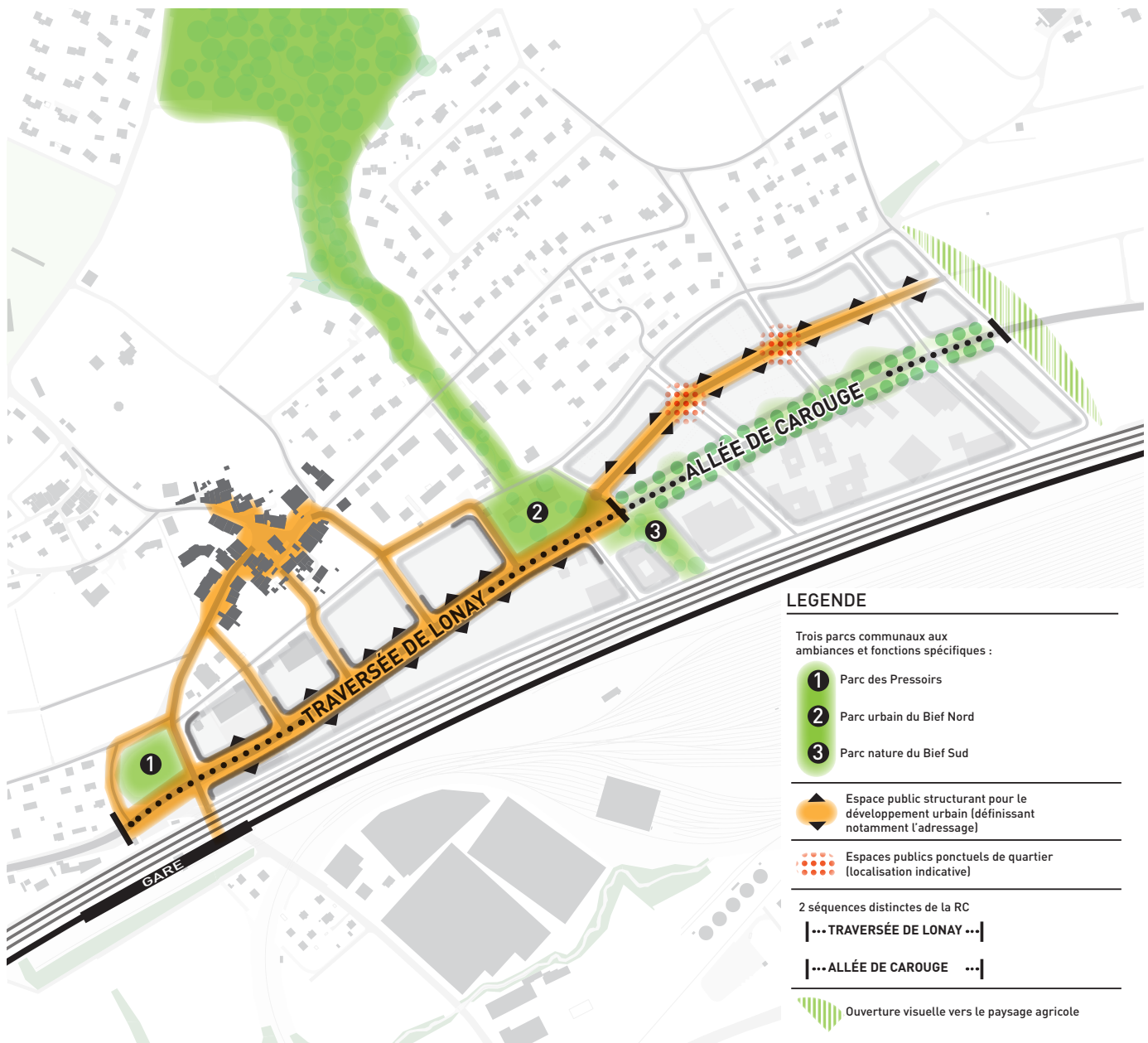


Rénovation d'entreprises existantes (références de Sud Archi.)



Proposition de densification de la ZIZA par l'équipe VDW.

# 2 HIÉRARCHIE ET STRUCTURATION DES ESPACES PUBLICS



## Trois parcs majeurs aux ambiances et vocations différentes

**Le parc des pressoirs (1)** en entrée est du secteur est un lieu clé entre le centre village et la gare, à proximité des équipements communaux : collège et salle des Pressoirs.

Cet espace public doit être valorisé dans ses aménagements, et à travers une plus grande ouverture visuelle et physique sur l'extérieur.

Cette plus grande connexion avec son contexte élargi pourrait notamment passer par la réalisation d'une passerelle reliant directement la gare et le centre village par ce parc en passant au-dessus de l'autoroute. Ce parc est l'opportunité d'offrir une nouvelle image pour l'entrée ouest du secteur.

Sa proximité avec le pôle d'équipement communal en fait un lieu privilégié pour imaginer des espaces ludiques à destination des jeunes.



Proposition de l'équipe VDW: une passerelle reliant gare - parc des pressoirs requalifiée et centre village.

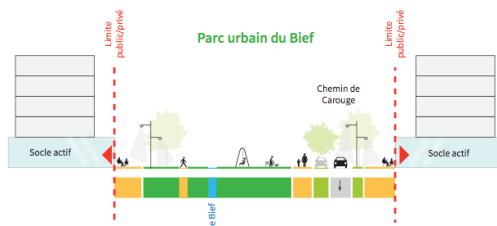


Proposition de l'équipe Sud: la terrasse des pressoirs, une vitrine pour Lonay en entrée ouest du secteur.

## Parc urbain du Bief nord (2)

Ce nouveau parc doit proposer une programmation attractive afin d'attirer tant les nouveaux habitants que les habitants de Lonay des quartiers alentour, et permettre ainsi une bonne intégration des nouveaux habitants à la vie communale.

Aussi, il doit être bordé par quelques activités en front des lots construits adjacents.



Proposition de parc urbain du Bief de l'équipe Sud Architectes

Dans le prolongement de ce parc, au sud de la RC, le **parc nature du Bief Sud (3)** prend place au sein de la zone d'activité. Il permet notamment d'offrir une opportunité de gestion centralisée des eaux de ruissellement de la zone d'activités. A ce titre, il peut faire l'objet d'un projet paysager moins composé que celui du nord du Bief, en visant des objectifs environnementaux plus fort.



Image de références proposées par Sud Architectes pour le parc Sud Bief

## Une structuration des espaces publics et un rapport à la RC différent de part et d'autre du Bief

L'identité de la RC80 se structure en deux séquences bien distinctes de part et d'autre du Bief. Elles découlent d'une part de la géométrie des secteurs, et d'autre part de la proximité plus ou moins forte avec le centre village.

Pour plus de facilité, nous parlons ci-après de «quadrants» définis par le cours du Bief et la RC et selon leur orientation cardinale.

**À l'ouest du Bief**, les quadrants nord-ouest et sud-ouest sont peu profonds et ne nécessitent donc pas d'être recoupés dans leur profondeur pour en permettre le développement. Ils sont également à proximité directe du centre village.

L'idée est donc d'articuler le tissu bâti autour de la RC80 comme «**traversée de village**». Concrètement, cela se

traduit par la construction d'un front bâti et l'activation des rez-de-chaussée sur l'espace public de la RC 80 (commerces, services, activités).

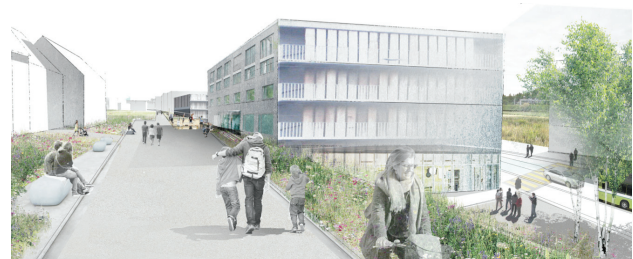
Il s'agit également de tisser des liens nord/sud forts avec le centre village en valorisant les connexions existantes entre le centre village et la RC 80.



Ambiance de la RC 80 «traversée de Lonay» proposée par VDW.

**À l'est du Bief**, les secteurs de part et d'autre de la RC sont relativement profonds ce qui nécessite une structuration différente de leur développement.

L'objectif est de structurer le **quadrant nord-est** autour d'un axe médian qui représente l'espace public représentatif et emblématique. Cet axe mène au parc, lui-même fortement connecté avec le village et les quartiers avoisinants. Des espaces publics ponctuels, à l'échelle du quartier, pourraient prendre place le long de cet axe médian.



**Le cadrant Sud-Est** ne requiert quant à lui pas forcément de recoupement dans la profondeur. Au contraire, cette profondeur généreuse des parcelles constitue plutôt une opportunité pour l'implantation d'activités nécessitant de gros volumes bâtis.

**La RC 80 prend ainsi à l'Est du bief un visage plus pay-sager que construit.**

Un front d'implantation n'est pas forcément requis, l'espace public pouvant être tenu par un traitement végétal de part et d'autre de la RC. Un système de contre-allée pourrait être imaginé, permettant une desserte logistique pour le quadrant sud-est.

# 3 DESSERTE LOGISTIQUE ET TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS



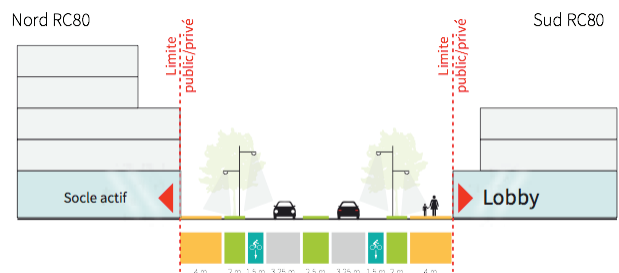
## Une desserte en quinconce

Afin d'éviter des carrefours complexes, les connexions entre les axes nord-sud et la RC 80 sont organisés en quinconce, c'est-à-dire des croisements à trois branches plutôt qu'à quatre (à l'exception des carrefours en entrée est et ouest du secteur).

## Deux séquences de la RC 80 aux fonctionnements distincts

En lien avec les objectifs de programmation et d'espace public, deux séquences types sur la RC sont retenues. La séquence «traversée de Lonay» est caractérisée par l'ambition de constituer **un espace public attractif de type zone particulière** (selon guide d'aménagement

routier du PALM). Sur cette séquence, il s'agit donc d'assurer une forte perméabilité piétonne et la mise en valeur des fronts actifs de part et d'autre de la RC.



Coupe type de la RC 80 du bureau Sud Architecte illustrant le principe de «traversée de Lonay»

La seconde séquence de la RC « Allée de Carouge » est une séquence de nature plus paysagère qui marque une entrée progressive dans le secteur depuis le coteau des Abbesses.

Afin de permettre une bonne **fluidité du trafic sur ce tronçon tout en assurant une desserte fine des secteurs qui le borde, un système de contre-allées pourrait être mis en place** (selon les besoins effectifs liés à l'implantation des activités), en particulier au sud en lien avec la zone d'activité qui requiert une bonne desserte logistique.

Coupe 1\_ Rapport aux seuils dans le cas de logements  
Nord RC80



Coupe type de la RC 80 du bureau Sud Architecte illustrant le principe de la séquence « Allée de Carouge ». À noter que côté sud RC, le front sur rue ne semble pas requis, et qu'un principe de contre-allée pourrait être mis en place. Également, la bande centrale pourrait remplir une fonction de présélection au niveau des carrefours.

### **Des boucles d'accès logistiques pour la zone d'activité**

Au sud de la RC, l'objectif principal est d'établir un système d'accès **rationnel offrant une desserte logistique performante et permettant ainsi une densification de la zone**.

Selon la faisabilité foncière, une boucle continue sur l'ensemble de la zone ou deux boucles de part et d'autre de l'axe du Bief peuvent être envisagées.

Comme évoquée plus haut, une contre-allée pourrait également être envisagée en parallèle de la RC sur le quadrant sud-est.

### **Une desserte en peigne des quartiers résidentiels garantissant la tranquillité des rues de desserte existantes**

Pour les secteurs principalement résidentiels au nord de la RC, l'objectif est de limiter autant que possible l'impact des véhicules motorisés sur l'espace public afin de **laisser la part belle aux modes doux**.

La desserte retenue comme la plus pertinente est donc dite « **en peigne** », organisée par un certain nombre d'axes nord/sud dont l'accessibilité est priorisée par la RC 80.

Idéalement, les parkings sont mutualisés de telle manière qu'un seul accès par « lot » soit nécessaire, ce qui permet de n'avoir à rendre accessible aux voitures qu'un axe nord/sud sur deux.

Ce fonctionnement, combiné à une gestion du réseau local pour empêcher le transit, permet **de minimiser le trafic journalier des axes environnants**.

La route d'Echandens pourrait notamment faire l'objet d'une revalorisation pour améliorer l'expérience des mobilités douces et la relation entre les nouveaux quartiers et les villas existantes (image de référence ci-dessous - source : VDW)



Proposition de requalification de la route d'Echandens en rue résidentielle paisible par l'équipe VDW.

### **Étudier des réponses ingénieuses aux besoins en stationnement.**

Une réflexion pourrait être engagée sur la possibilité de **mutualiser** un ou des parkings silo qui permettraient notamment pour le secteur d'activité d'atteindre une meilleure valorisation foncière.






Aussi, un parking localisé en face du secteur d'équipement et du front actif mixte de la RC 80 permettrait d'établir des **synergies d'utilisation** de ce parking entre usagers.

La formalisation définitive des principes relatifs aux transports individuels motorisés devra faire l'objet d'une coordination avec le projet de requalification de la RC80 (en cours d'élaboration).

# 4 RÉSEAU DE MOBILITÉ DOUCE ET TRANSPORTS PUBLICS



## LEGENDE

-  Réseau mode doux régional (vélos)
-  Réseau mode doux local structurant
-  Principe de perméabilité piétonne sur l'ensemble du secteur
-  Principe de localisation des accès piétons aux bâtiments (adressage)
-  Desserte TP

### Assurer la « greffe urbaine » par un réseau de mobilité douce solide.

La bonne intégration des nouveaux quartiers au tissu urbain existant passe par le déploiement d'un réseau de mobilité douce permettant d'établir des continuités entre quartiers.

Ce réseau hiérarchisé doit permettre à chaque type d'utilisateur de trouver sa voie, notamment pour les **utilisateurs les plus « vulnérables »** que sont les plus jeunes ou les personnes âgées.

Au sein du secteur Lonay-Sud, la RC 80 constitue l'axe majeur traversant le secteur. Sa chaussée réaménagée permettra d'accueillir **une piste cyclable d'importance régionale et permettant une connexion efficace vers Morges ou Lausanne.**



Perspective sur l'aménagement de la RC 80 proposée par VDW

Le **réseau mode doux local structurant** constitue quant à lui la structure d'espace public principale permettant la **bonne intégration des nouveaux quartiers** au tissu com-

munal existant.

Il permet de **relier les quartiers ensemble et vers les polarités principales** (centre-village, parc et secteurs d'équipement). Ces axes mode doux sont soit en « site propre », c'est-à-dire uniquement réservé aux piétons et vélos, soit en partage de chaussée avec les véhicules motorisés. (zone de rencontre)

Dans le cas d'une chaussée mixte, les aménagements devront offrir **sécurité et confort** pour les usagers modes doux en prenant en compte les exigences des usagers les plus vulnérables (PMR, enfants, personnes âgées).

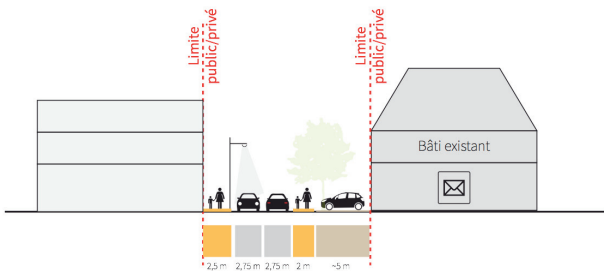
Certaines relations à l'échelle communale doivent également faire l'objet d'un renforcement. On pense particulièrement à la **connexion entre la gare et le centre village, passant par le parc des pressoirs, qui pourrait être renforcée sous la forme d'une passerelle passant au-dessus de l'autoroute.**



Perspective sur l'aménagement de rue piétonne médiane du quadrant nord-est proposée par Hors-Champs

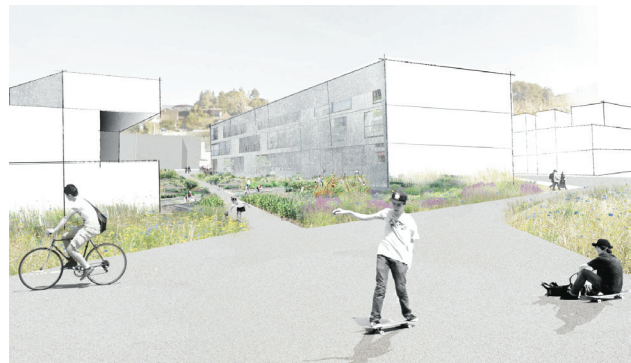


Perspective sur l'aménagement de la rue d'Echandens tranquillisée proposée par VDW



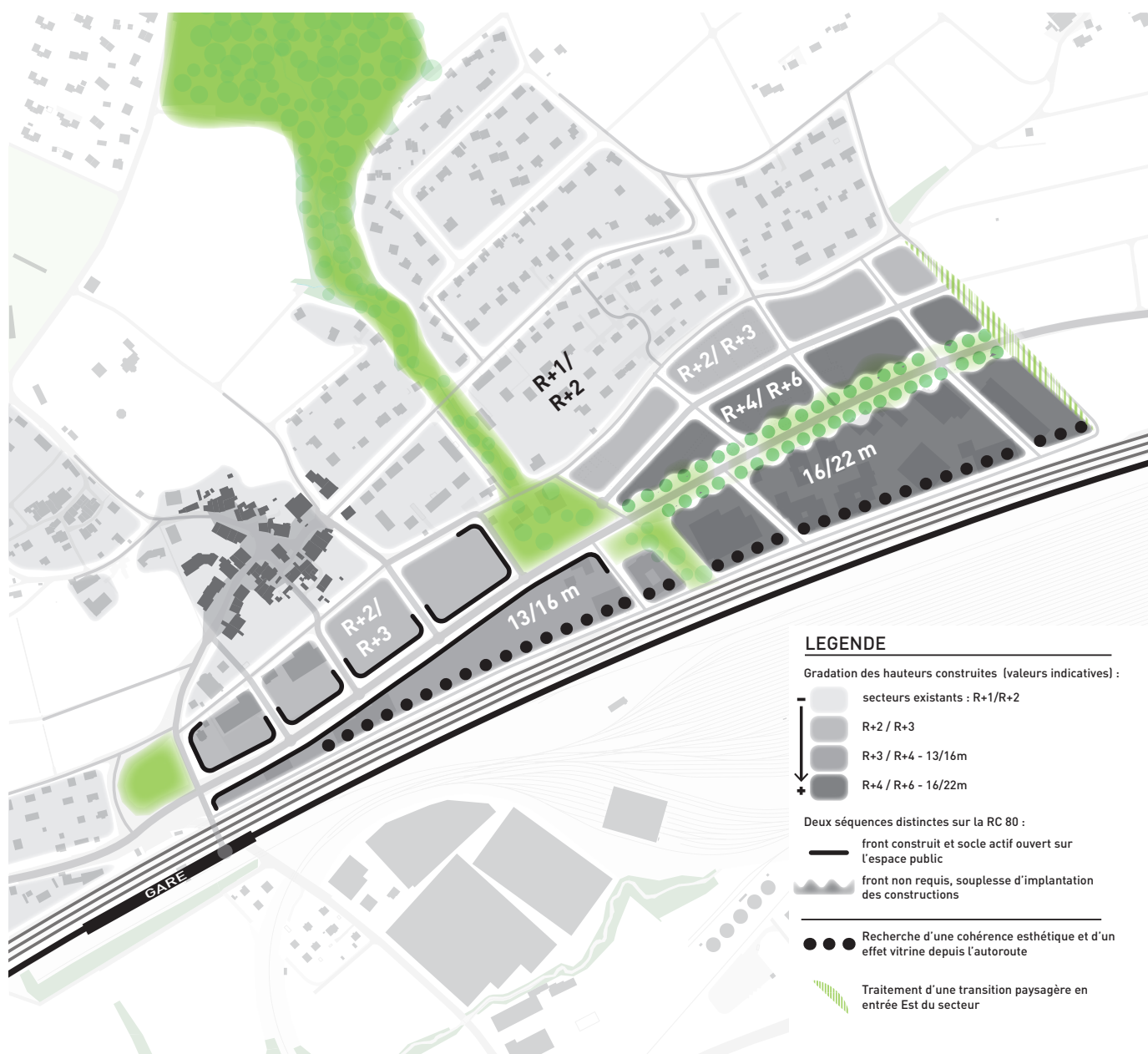
Proposition de coupe-type et image de référence pour l'aménagement la rue d'Echandens tranquillisée proposée par Sud Archi.

Enfin le secteur Lonay-Sud doit assurer une **perméabilité piétonne générale** à travers les différents sous-secteurs par un réseau de ruelles et venelles permettant d'offrir des **parcours alternatifs enrichissant** l'expérience globale sur le secteur.



Perspective sur l'aménagement de ruelles et venelles, dans les quartiers résidentiels et d'activité proposée par l'équipe Hors-Champs.

# 5 PRINCIPES MORPHOLOGIQUES



## Gradation des hauteurs bâties

Une **gradation des hauteurs bâties** permet d'assurer une **bonne intégration paysagère des nouveaux secteurs dans le tissu bâti existant**.

Cette réflexion sur la gradation devra également prendre en compte la qualité d'ensoleillement naturel et les dégagements visuels des logements.

Les quadrants Nord-Est et Nord-Ouest représentent un enjeu particulier d'intégration étant donné les quartiers résidentiels existants au nord de la route d'Echandens. A contrario, les secteurs à proximité directe de l'autoroute sont moins sensibles et peuvent accepter des gabarits bâtis plus importants, permettant d'ailleurs de constituer un écran visuel et sonore entre le village et

l'autoroute.

**Aussi, le principe retenu est d'établir une gradation croissante de hauteur entre la rue d'Echandens et l'autoroute (de R+2 à R+6 en moyenne).**

Cette gradation permet d'ailleurs de **diversifier les typologies** de bâtiments au sein du périmètre (habitats groupés, intermédiaires collectifs...)

### **Caractérisation des fronts bâtis**

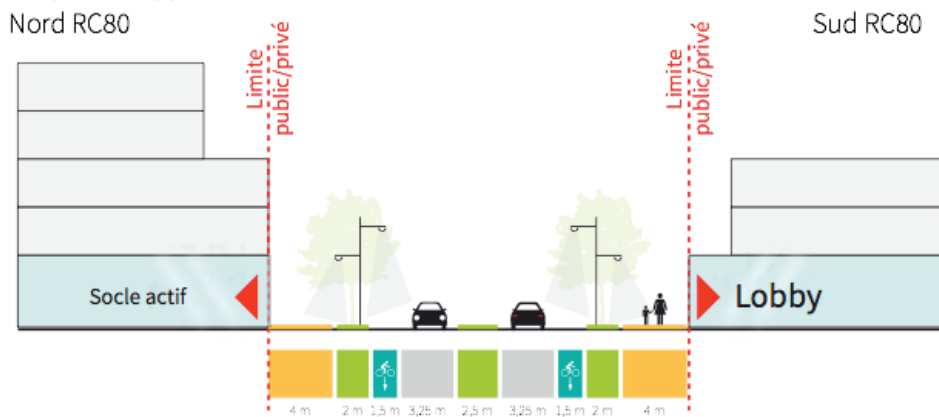
La caractérisation des fronts bâtis au sein du périmètre dépend des séquences souhaitées pour la RC 80.

S'il est important que les fronts soient tenus sur la RC 80 au sein de la séquence « traversée de Lonay », sur la séquence « Allée de Carouge », la construction d'un front n'est pas nécessaire: au contraire, travailler sur une certaine dilatation de l'espace public permettant un retrait plus important des bâtiments vis-à-vis de la RC 80.

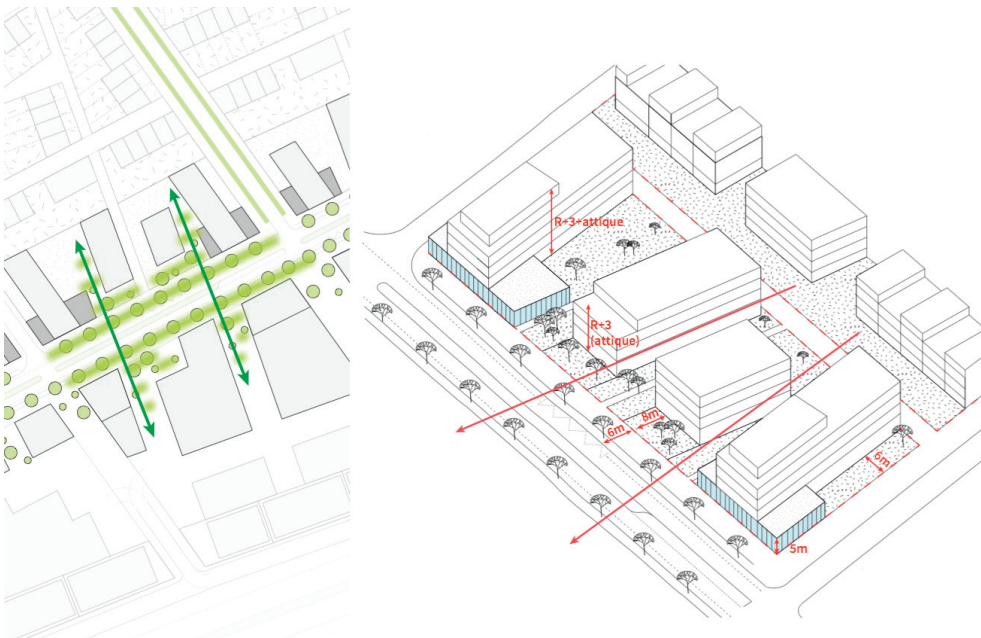
### **Traitement des transitions paysagères**

À l'extrémité Est du secteur, une attention particulière devra être donnée au traitement de la transition paysagère entre les secteurs bâtis et le paysage agricole ouvert. (voir chantier 4 SDRM)

#### **Coupe 2 \_ Rapport aux seuils dans le cas de socle actif**

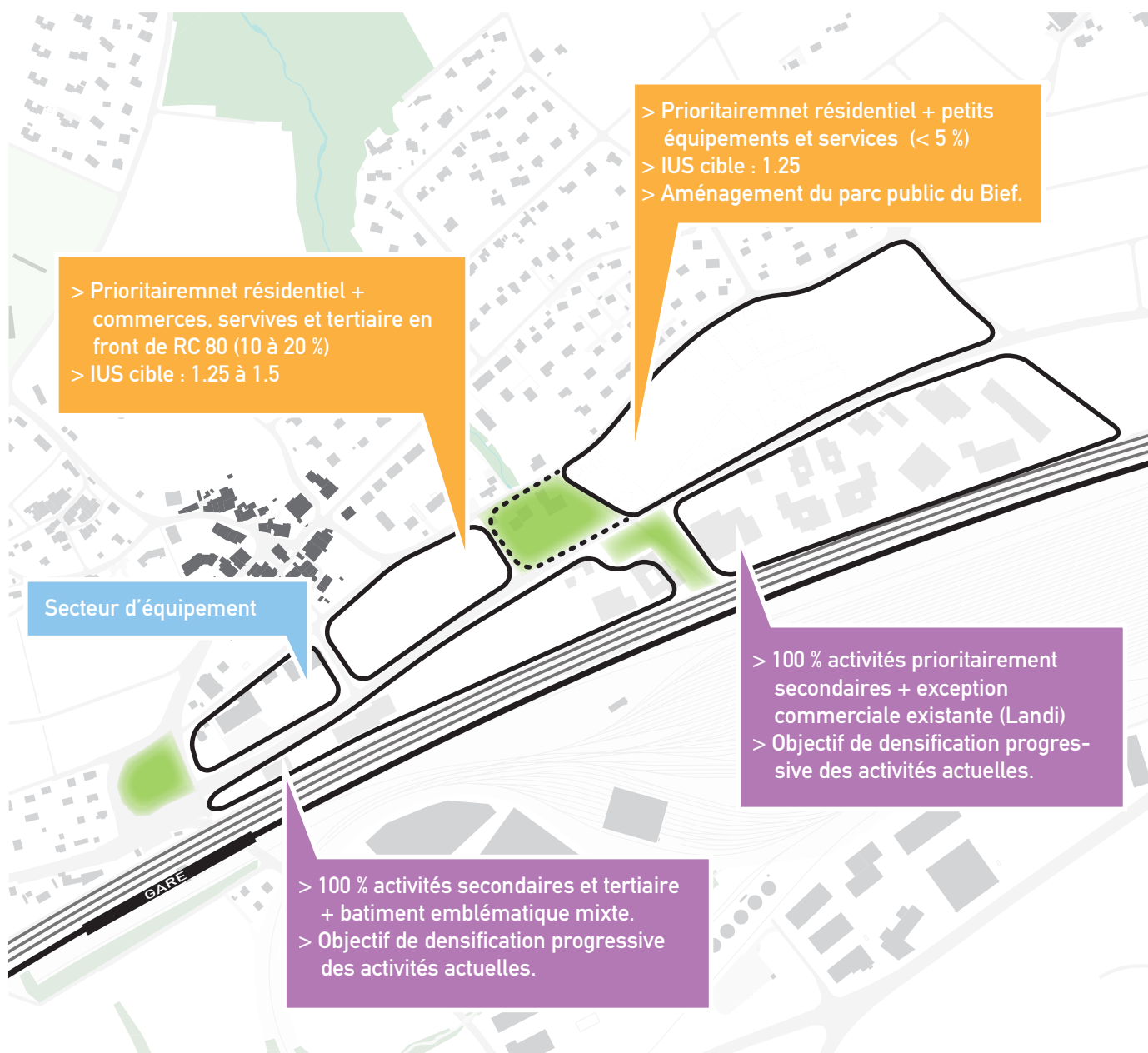


Coupe type sur la séquence « traversée de Lonay » de la RC: construction d'un front ouvert sur la rue de part et d'autre de l'espace public - équipe Sud



Plan et axonométrie de principe sur la séquence « Allée de Carouge » de la RC: une implantation qui ne requiert pas la construction d'un front continu et la possibilité de construire des bâtiments perpendiculaires à la RC - équipe Sud.

# 6 OBJECTIFS D'ACCUEIL



Les études tests ont donc permis de confirmer la capacité du site à accueillir des densités conformes aux objectifs cantonaux et régionaux pour les secteurs à vocation principalement résidentielle (1.25).

Pour les secteurs d'activités au sud de la RC, l'objectif est avant tout qualitatif et demandera une modification du règlement du plan général d'affectation communal pour permettre une densification progressive des secteurs d'activité au sud de la RC.

L'examen approfondi de la faisabilité foncière et économique du développement de Lonay-Sud permettra, dans le prolongement de ce processus d'études-tests, d'affiner les périmètres opérationnels et de préciser les objectifs quantitatifs d'accueil de nouveaux habitants et emploi sur les différents sous secteurs, ainsi que la coordination de ces objectifs aux échelles régionales et cantonales.

---

## **E. ANNEXES**

---

## Recommandations pour le second tour

---

### BILAN DU 1<sup>ER</sup> TOUR ET RECOMMANDATIONS POUR LA SUITE DU TRAVAIL

À l'issue de la journée du 17 janvier 2017, décrite dans une première partie de ce compte-rendu, le collège ainsi que le groupe de suivi ont formulé des **réflexions transversales** qui serviront de base commune à l'approfondissement des propositions des équipes pour le second tour, ainsi que des **demandes spécifiques d'approfondissement** à chaque équipe.

Les demandes d'approfondissement sont établies de telle sorte qu'elle permette d'affirmer les spécificités de chacun des trois projets pour la suite du travail.

#### 1. BILAN DE LA JOURNEE

La matinée est consacrée à la présentation des propositions des trois équipes et à une première série d'échanges en plénum.

L'après-midi, les membres des trois équipes de concepteurs et du collège sont répartis en trois groupes d'une dizaine de personnes, chaque groupe de travail approfondi des pistes de réflexion sur l'un des trois projets.

Ce travail permet de clarifier les éléments clefs qui fondent l'identité spécifique du projet, et d'identifier les points d'ambiguïté que le projet devra clarifier pour le second tour.



Figure 1: Tables rondes de l'après-midi





**Figure 4:** schéma issu des tables rondes de l'après-midi sur le projet de l'équipe Sud Architectes

À l'issue de ce travail collectif, chacun des groupes de travail restitue à l'ensemble des participants les réflexions menées et le collège identifie les recommandations et pistes d'approfondissement pour chaque projet.

En soirée, le groupe de suivi est invité à une présentation des projets, et à formaliser des observations à leurs égards.

Pour rappel, le groupe de suivi est constitué de volontaires s'étant inscrits à la suite de la première présentation publique du processus d'études tests.

Après une présentation synthétique des propositions des équipes au groupe de suivi, trois tables rondes sont constituées autour de chacun des trois projets.

Les tables rondes permettent dans un premier temps aux différents groupes de s'immerger dans chacune des propositions.

Chacun des participants intervient ensuite librement sur l'un des thèmes de son choix, en relevant les points positifs et les points d'amélioration possible du projet de la table.

Plusieurs points ressortent comme transversaux au fil du travail sur les différentes tables, en particulier:

- Le souhait d'une **bonne intégration des nouveaux quartiers dans la commune**, tant du point de vue spatial que du point de vue de la vie communale.
- L'idée d'un **nouvel espace public emblématique** pour les nouveaux quartiers de Lonay Sud, mais qui soit également attractif à échelle communale, voire intercommunale.
- Le **secteur autour de la gare / place des pressoirs** présente de forts enjeux d'amélioration. Aujourd'hui, cet endroit est très peu attractif pour les habitants qui ne s'y sentent pas en sécurité.
- Au-delà des déplacements mode doux fonctionnels (notamment le long de la RC), il s'agit de penser aux déplacements **mode doux pour les personnes plus vulnérables** (enfants, personnes âgées...)



Figure 5: tables rondes du soir avec le groupe de suivi



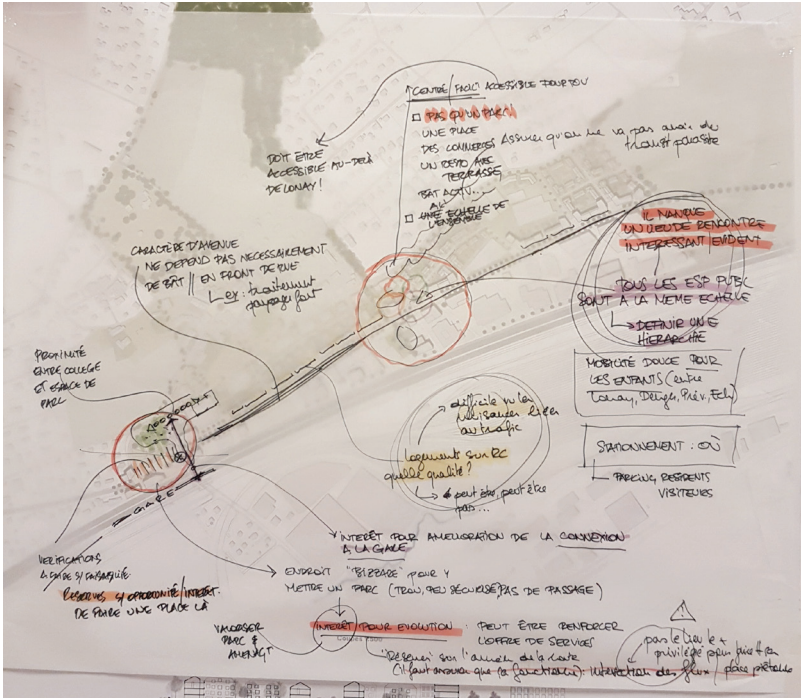


Figure 8: schéma issu des tables rondes du soir sur le projet de l'équipe Van de Wetering

Chaque table ronde restitue finalement les discussions abordées à l'ensemble du groupe de suivi en fin de soirée. Les observations faites par le groupe de suivi complètent donc les recommandations formulées par le collège.

La présente note synthétise ces deux moments de discussions critiques pour formuler les réflexions transversales ainsi que les recommandations spécifiques à chacune des équipes.

## 2. RECOMMANDATIONS POUR LE SECOND TOUR

### 2.1 Recommandations générales

#### 2.1.1 Densité

Afin d'uniformiser les méthodes de calculs de la densité humaine entre les différents bureaux, il est demandé aux équipes de calculer la densité par «quadrant» avec l'indice d'utilisation du sol.

Les quatre quadrants de Lonay Sud sont définis par la RC 80 et le cours du Bief.



**Figure 9:** rappel des vocations préférentielles et découpage théorique par quadrant

L'IUS correspond à la surface de plancher déterminante potentielle (sur base des tests morphologiques) divisée par la surface du quadrant nette.

La surface du quadrant nette correspond à l'aire quadrant à laquelle l'on peut soustraire les espaces publics majeurs structurants à échelle communale et les voies de dessertes structurantes à l'échelle communale également.

Le tableau suivant (disponible au format Excel) permet de faire le bilan des surfaces et permet le calcul de l'IUS :

NB : les différents types de surfaces à renseigner dans le tableau doivent être identifiables sur un ou plusieurs plans et schémas afin d'expliciter au mieux les hypothèses de calculs.

Tableau bilan des surfaces types par quadrant

<b>Surface du quadrant</b> (Le découpage exact des quadrants est à adapter aux spécificités de chacun des projets)	75'000 m2
<u>Surfaces à déduire pour la surface nette du quadrant :</u>	
- Espaces publics majeurs structurants	6'000 m2
- Voies d'accès structurantes	4'500 m2
<b>Surface nette du quadrant</b>	<b>64'500 m2</b>

**Surface de plancher déterminante**

Logements	70'000 m2
Activités commerciales	500 m2
Activités secondaires	10'000 m2
Activités tertiaires	2'000 m2
Équipements	300 m2
sous-total activités	12'800 m2
pourcentage d'activités	15 %
<b>TOTAL</b>	<b>82'800 m2</b>

<b>IUS</b>	<b>1.28</b>
------------	-------------

**Autres espaces publics / ouverts**

(non déductibles de la surface du quadrant)

ruelles et cheminements internes aux quartiers	xxxx m2
placettes de quartier	xxxx m2
coeurs d'îlots et jardins privés et collectifs	xxxx m2
cours logistique et espaces de desserte en lien avec les activités	xxxx m2

Figure 10: Tableau à compléter (valeurs indiquées pour exemple)

Pour rappel, conformément au plan directeur cantonal, sur les secteurs mixtes et résidentiels, l'IUS doit être supérieur ou égal à 1.25.

Sur les secteurs d'activités ou encore d'équipement l'IUS devra être apprécié par les équipes en cohérence avec le projet urbain qu'elles proposent, notamment sur la relation au centre village pour le secteur d'équipement, et sur les enjeux de densification et de mixité d'activité au Sud de la RC 80.

**Rendu:**

Tableau complété + une infographie permettant d'explicitier les hypothèses de

calcul de densité par quadrant tel que l'illustration ci-dessous.

## 2.1.2 Mobilité

### Concept d'accès multimodal et RC 80

Les équipes doivent définir un concept d'accessibilité du territoire communal en lien avec la RC80, dont découlera le nombre et l'importance des points d'accès sur la route cantonale, ainsi que l'exploitation de la RC80 et l'organisation du réseau de desserte local/communal.

Des concepts contrastés d'accès depuis la RC 80 pourraient être envisagés. Tous doivent cependant tenir compte des contraintes et objectifs suivants :

- La RC80 est une route cantonale du réseau de base principal, cet axe a donc une fonction routière longitudinale (transit) à préserver, en plus de la desserte locale. A ce titre, l'accès aux parcelles/quartiers devrait y être limité et reporté sur un réseau communal de collecte suffisamment mail-lé et raccordé à la RC80.
- La route cantonale est pour le moment essentiellement hors traversée de localité, avec des contraintes de traitement liées à ce statut. Même si après urbanisation cette route devenait en traversée de localité, son statut de RC de base principale et d'accès autoroutier devrait rester une contrainte.
- L'avant-projet de requalification de la RC 80 est une première étape avec laquelle le projet d'aménagement futur doit être compatible (largeur de la chaussée, implantation des arbres, carrefours clés...).
- L'objectif de la commune de supprimer la circulation TIM (Transport individuel motorisé) sur le chemin de Carouge au profit d'une nouvelle liaison avec le Bourg plus à l'ouest doit être pris en compte.

Trois concepts d'accès sont d'emblée envisageables, mais d'autres peuvent encore être imaginés, notamment en combinaisons nord-sud des trois évoqués:

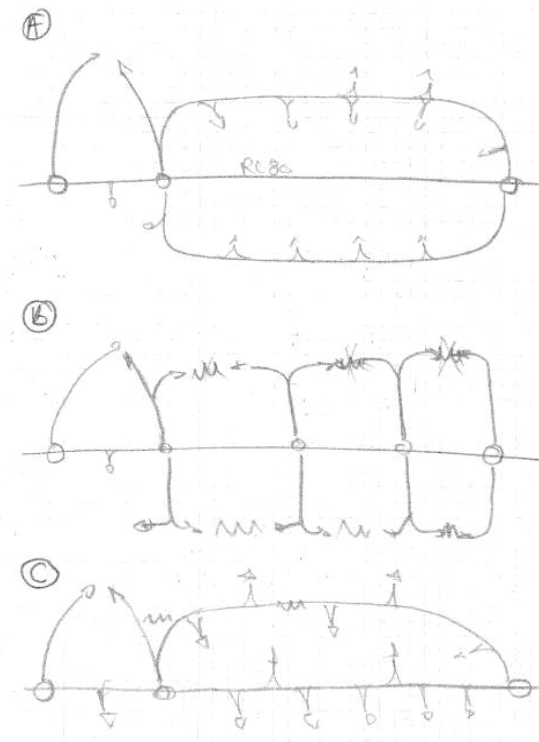
a. Accès depuis l'arrière aux poches urbaines, via une route communale collectrice à brancher sur la route cantonale aux extrémités d'un ensemble de poches, par des carrefours de capacité suffisante pour absorber les flux concentrés (rond-point, carrefour à feu...) : ce concept d'accès pourrait correspondre à ce qui est proposé par quelques bureaux participants pour le secteur industriel au Sud, mais il est en l'état difficile à mettre en oeuvre au Nord, vis-à-vis des quartiers résidentiels existants le long de la route de Denges. Ce

concept pourrait éventuellement simplifier le fonctionnement de la RC80 (à vérifier) entre les points d'accès et rendre la voie centrale à des aménagements végétaux.

b. Accès par plusieurs branchements (un par poche urbaine), interconnectés par des routes secondaires en arrière, de manière à distribuer le trafic régulièrement sur les branchements, tout en évitant la possibilité de transit par l'arrière (création de sens uniques et cul-de-sac...). Ce concept pourrait éventuellement simplifier le fonctionnement de la RC80 (à vérifier) entre les points d'accès et rendre la voie centrale à des aménagements végétaux.

c. Accès individuels directs aux poches urbaines et bâtiments via un ou plusieurs branchements sur la RC par poche : bien que non souhaitable pour une route cantonale et axe principal d'accès à l'autoroute, c'est actuellement la situation d'accès du secteur industriel au Sud de la RC, ce qui demande, du moins à court terme et pour le projet de requalification en cours, l'aménagement d'une bande centrale continue, afin de pouvoir gérer les tourner à gauche d'entrée et de sortie. A noter que le nombre de branchements supplémentaires aux existants est limité en nombre et en localisation par les possibilités d'utilisation de la bande centrale pour les présélections.

Illustration de trois concepts d'accès :



Il est demandé aux équipes d'expliciter les principes d'accès TIM aux différents programmes privés, ainsi que les principes de localisation et d'accès aux poches de stationnement tant pour le logement que pour les activités.

Les équipes peuvent notamment explorer l'idée d'un parking silo – une réflexion sur la mutualisation doit être menée par les équipes. Quelle pourrait être la position de cet équipement pour un maximum de mutualisation ?

Pour les activités, les accès logistiques doivent être identifiés. Nous attirons notamment l'attention sur le fait que le développement d'activités secondaires étant particulièrement visé au sein du périmètre, les propositions des équipes doivent présenter des espaces extérieurs de logistiques et livraisons suffisamment dimensionnés.

**Rendu:**

Un ou des schémas spécifiques permettront de comprendre :

- Les principes de desserte multimodale et son accroche à la RC 80,
- La localisation des poches de stationnement et les principes de mutualisation
- Les accès et aires logistiques sur l'ensemble du secteur et spécifiquement en lien avec les activités secondaires.

**Modes doux adaptés**

Au-delà des mobilités douces fonctionnelles (notamment les bandes cyclables prévues dans le cadre de la requalification de la RC 80), il est demandé aux équipes de réfléchir aux mobilités douces pour les usagers les plus vulnérables: quels parcours pour les enfants, les personnes âgées? Quels liens entre les nouveaux développements, le centre du village, les équipements communaux et les communes voisines (écoles notamment) ?

**Rendu:**

Un schéma de principe du réseau de mobilités douces permettra de distinguer la mobilité douce fonctionnelle et les réseaux adaptés aux usagers plus vulnérables et cela en lien avec les lieux clefs à l'échelle communale et au-delà.

Ce schéma sera à mettre également en relation avec le schéma des espaces publics.

### 2.1.3 Mixité

Pour rappel, la quantité d'activités commerciales et tertiaires crédibles sur le secteur est faible (3% des SPd maximum pour les surfaces commerciales). Aussi, les typologies bâties s'adressant à de l'activité doivent être conçues avant tout pour des activités secondaires (surfaces importantes, accès logistiques efficaces).

Les rez-de-chaussée «actifs» de commerces et de services étant limités, les équipes doivent expliciter où ils sont préférentiellement localisés, en lien avec la structure d'espaces publics et leur hiérarchie dans le tissu communal.

Il est important de distinguer au sein de chaque proposition les secteurs qui semblent nécessairement affectés à une activité en particulier des secteurs qui pourraient accueillir plusieurs activités voire du logement sans que cela remette en cause le concept d'ensemble.

La réponse aux enjeux de mixité d'activités sur le secteur Sud de la RC80 devra être précisé afin de comprendre quelle de typologie pourra être accueillie, sur quel périmètre, et comment.

Aussi, il est attendu un parti pris des équipes quant à l'accueil des différents profils de population en vue d'une d'assurer une mixité sociale au sein des nouveaux développements. En quoi les typologies bâties peuvent-elles répondre à plusieurs types d'aspiration résidentielle ? A titre indicatif, les cibles visées pourraient être :

- Les jeunes retraités actifs (55-70 ans) de classes moyennes et supérieures
- Les familles de classes moyennes
- Les jeunes actifs en couple ou célibataire, en particulier les jeunes de la commune ayant des difficultés à trouver un logement pour des raisons financières notamment.

#### **Rendu:**

Un schéma de principe illustrera les fronts et secteurs qui, selon le concept proposé:

- sont nécessairement dédiés aux activités commerciales et services.
- sont nécessairement dédiés aux activités secondaires.
- sont nécessairement dédiés aux logements

- peuvent être dédiés à l'activité ou au logement sans que cela remette en cause le concept d'ensemble.

Des coupes le long de la RC 80 permettent de monter la mixité programmatique verticale et sa gradation d'est en ouest au fil de la RC 80.

Afin de mettre en lumière la spécificité de chacun des concepts, il est demandé à chaque équipe de proposer la localisation préférentielle de programmes liés aux services quotidiens dans le quartier. Par hypothèse, on peut imaginer que le périmètre de Lonay Sud accueillera à terme au moins :

- un supermarché de 1500 m<sup>2</sup>
- des commerces de proximité avec des locaux de 80-150 m<sup>2</sup> (total surfaces commerciales 3% max)
- des locaux polyvalents pour associations culturelles et sportives (400 m<sup>2</sup> env.)

#### 2.1.4 Espaces publics et polarité

##### La place des pressoirs

Bien que n'ayant pas vocation à devenir un espace public emblématique, la place des pressoirs est néanmoins un espace clef pour la commune, car elle permet d'établir des connexions entre le village, la halte ferroviaire et le secteur d'équipement communal. Les équipes doivent donc proposer un concept d'aménagement qui permette de désenclaver ce secteur et d'offrir meilleur confort d'usage pour les Lonaysans et de qualifier la nature de l'espace public, en particulier de l'actuelle place de jeux entre la route des pressoirs et celle de Denges.

Par contre, l'idée de constituer à cet endroit une centralité importante sur la RC 80 ne pas être poursuivie

##### Une nouvelle polarité pour Lonay Sud

Les discussions avec le groupe de suivi ont fait ressortir l'idée que Lonay Sud devait offrir une nouvelle polarité emblématique pour le nouveau quartier, qui soit également attractive à échelle communale et intercommunale. Quel est cet espace emblématique pour Lonay Sud? Quel est son caractère, sa programmation, son rythme d'animation au fil de la journée, de la semaine? Pour quelles raisons s'y rend-on?

**Entrée de localité**

Les équipes doivent clarifier quel est leur parti pris quant à la qualification des entrées de localité: comment sont traitées les limites d'urbanisation et quels points de vue sont offerts à l'approche de Lonay Sud depuis la RC 80?

**Cohérence de la séquence « Lonay Sud » avec les aménagements en amont et en aval de la RC 80.**

Comment est imaginée la continuité ou la rupture de la « coupe type » de la RC 80 au niveau de Lonay Sud vis-à-vis de la coupe type en amont ou en aval?

Notamment, comment s'opère la transition avec l'avenue de Morges ?

**Hiérarchie des espaces publics**

Il est demandé aux équipes de clarifier les types d'espaces publics et leur hiérarchie:

Quelles sont les qualités recherchées dans ces différents espaces publics? Dépendent-ils d'un front bâti? Si oui, aligné ou pas? Actif ou résidentiel? Quelles sont les règles minimales pour garantir la qualité recherchée de ces espaces publics?

**Rendu:**

Un schéma permettra de montrer les types d'espaces publics, leur hiérarchie et la relation spatiale et programmatique souhaitée entre les espaces publics et les bâtiments qui les bordent, en s'abstrayant du plan-masse illustratif.

### **2.1.5 Principes morphologiques:**

Au-delà de la typologie bâtie présentée, essayer d'abstraire les quelques règles morphologiques essentielles au regard du concept développé:

- fronts d'implantations/retraits
- ouvertures visuelles à maintenir
- orientations et entrées des bâtiments
- hauteurs maximales

#### **Rendu:**

Un schéma permettra de montrer les principes morphologiques clefs du concept en s'abstrayant du plan-masse illustratif.

## 2.2 Recommandations spécifiques par équipes

Au-delà de la prise en compte des réflexions transversales citées ci-avant, les équipes doivent renforcer et approfondir leurs propositions sur les points décrits ci-après.

### 2.2.1 Hors Champs

#### Structure générale

Il est demandé à l'équipe d'approfondir l'idée d'un grand parc au cœur du secteur Lonay Sud, au niveau du Bief renaturé. Ce parc n'est pas forcément lié à une programmation spécifique, c'est un espace paysager dédié à la détente et aux loisirs qui se prolonge dans un « parc d'activités » sur l'ensemble du front sud de la RC.

Approfondir en parallèle l'idée d'une répartition des points d'intensité programmatique le long de la RC par dilatation de l'espace public.

#### Dilatation de l'espace public de la RC 80 et typologies bâties.

La dilatation de l'espace public de la RC à travers une typologie bâtie « en H » le long de la RC semble intéressante du point de vue spatial et programmatique.

Il est proposé d'approfondir les points suivants:

- Quelle est l'importance relative de ces différentes dilatations de l'espace public de la RC, quelles pourraient être leurs spécificités?
- Sur le front Nord de la RC 80, si aujourd'hui tous les rez-de-chaussée sont imaginés actifs, imaginer et illustrer en coupe/axonométrie les implications sur la morphologie bâtie et sur le traitement de l'espace public adjacent d'une occupation du rez plus spécifiquement :
  - logement;
  - activité secondaire (nécessitant accès et espaces extérieurs logistiques);
  - activité avec pignon sur rue (commerce et tertiaire).
- Clarifier où sont les façades principales et les entrées des bâtiments situés entre la voie verte et la RC 80. (voir en coupe/axonométrie)

#### Un parc d'activité

Développer l'idée d'un parc d'activité: quelles seraient les règles minimales pour assurer ce caractère de parc d'activité? Comment intégrer les bâtiments existants dans ce concept de parc?

#### Remarques de la DGMR

Le type et la gestion des branchements des routes transversales sur la RC doivent être précisés, ainsi que l'organisation du trafic TIM et du stationnement à l'intérieur des quartiers.

### **2.2.2 Van de Wetering**

#### **Structure générale**

Approfondir l'idée d'un espace emblématique «contenu» plutôt de type place autour du Bief remis à ciel ouvert au nord de la RC 80. Cet espace est situé à la convergence des différentes pièces urbaines de Lonay Sud qu'il distribue et organise.

Alléger l'occupation bâtie dans le quadrant nord-ouest du périmètre, et développer la relation de ce quadrant avec le bourg.

Abandonner l'idée d'une place définie par de nouvelles constructions au niveau du carrefour entre l'avenue de Morges, la route de Denges et la place des pressoirs.

#### **Qualité résidentielle le long de la RC 80.**

Approfondir quelle peut être la qualité résidentielle des logements le long de la RC 80, notamment en RDC. Faut-il, par exemple, examiner le potentiel de ruptures partielles de l'alignement sur rue ?

#### **Sud RC**

Préciser quels sont les principes d'organisation à l'ouest et à l'est du Bief dans la zone d'activité. Quelles sont les règles morphologiques nécessaires à la transformation cohérente de cette zone d'activité dans le temps?

#### **Typologies résidentielles:**

Plusieurs typologies résidentielles ont été développées au nord de la RC, étayer quelles typologies sont adaptées à quels endroits et pourquoi? En quoi contribuent-elles à renforcer une qualité d'habitat à l'échelle du quartier ? (Ce qui pose la question de la hiérarchie d'espaces publics, notamment)

#### **Remarques de la DGMR**

La diminution, à terme, de la largeur de la chaussée, comme proposée par l'équipe, demandera de diminuer le plus possible le nombre de branchements sur la RC 80, par un concept d'accès par « collectrice », tout en évitant de charger la route d'Echandens. Les branchements d'accès directs sans présélection, avec traversée des trottoirs, suggérés par les dessins, ne sont pas compatibles avec la fonction de route de transit de la RC.

### 2.2.3 Sud Architectes

#### Structure générale

Approfondir l'idée d'un grand espace public actif le long du Bief, de part et d'autre de la RC.

Cet espace emblématique combine la vocation récréative et de délasserment d'un parc, mais également l'intensité programmatique des fronts bâtis telle une place.

Comment cohabitent ces deux vocations? Comment traiter le franchissement de la RC pour cet espace public?

#### Front de RC 80 /la notion de socle

Approfondir la notion de socle à hauteur fixe pouvant accueillir différentes affectations au RDC: quelles sont les implications morphologiques et les répercussions sur les espaces publics avoisinants?

Illustrer ces différentes affectations possibles en coupe/axonométrie.

#### Sud RC

Structure: quelles différences entre les principes d'organisation à l'est et l'ouest du Bief?

Quels principes d'évolution pour cadrer la transformation de l'existant, notamment le long de la partie Sud du parc du Bief à l'interface de la Landi?

#### Nord RC

La densité est à revoir conformément aux recommandations générales.

Définir quels sont les principes morphologiques clefs pour l'implantation des gabarits bâtis et pour la constitution d'un réseau d'espace publics de qualité...

#### Kilomètre verre

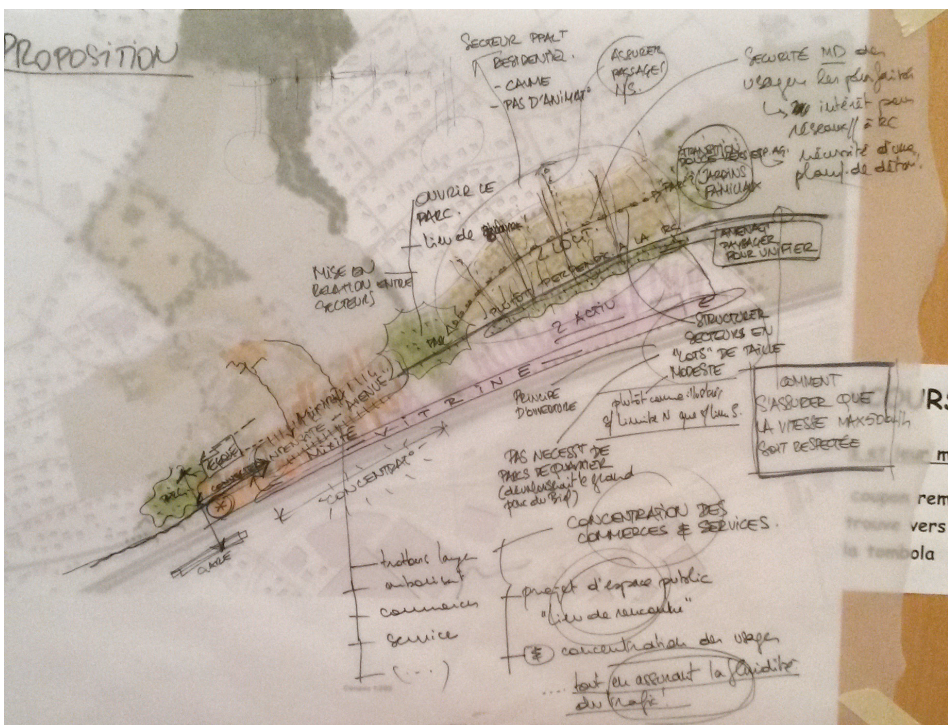
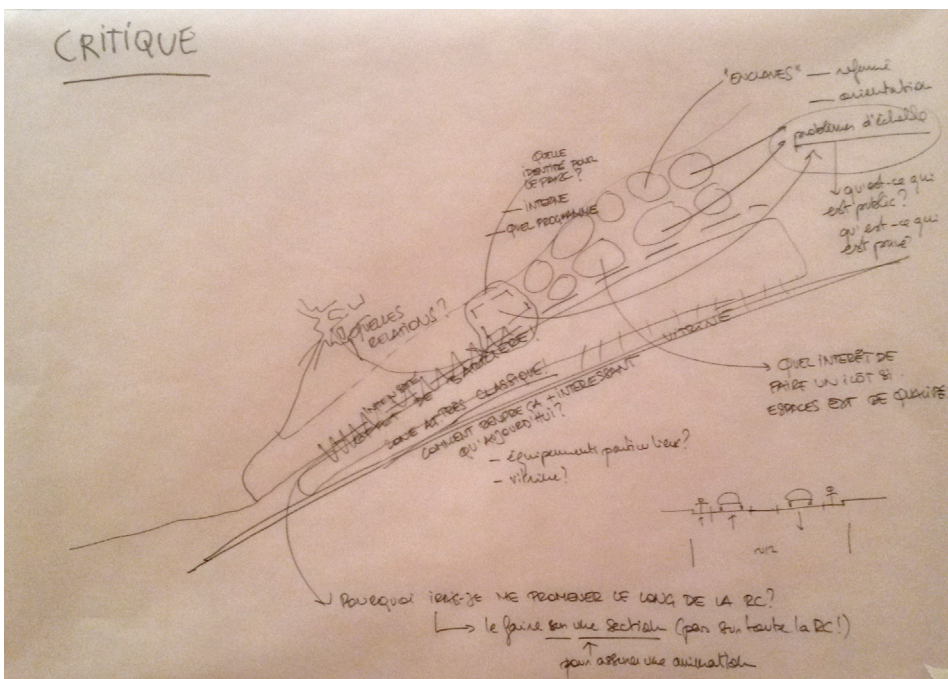
Développer les différentes formes que ce kilomètre verre pourrait prendre.

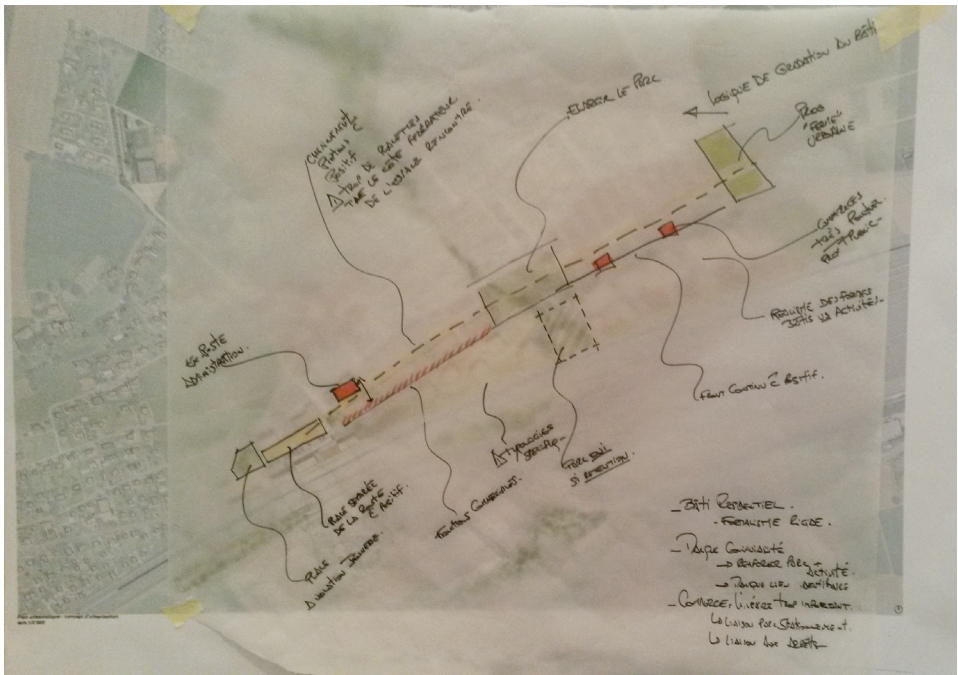
Dans quelle mesure c'est une continuité « esthétique » / ou une vitrine sur les différentes activités emblématiques de Lonay Sud.

#### Remarques de la DGMR

La proposition de « boulevard urbain d'activités » est en principe compatible avec le projet de requalification de la RC 80 en cours, avec une bande centrale qui disparaîtra à terme et par endroit au profit d'une bande herbeuse, à condition que le concept d'accès aux poches, à préciser par l'équipe, le permette.









## Plans masses illustratifs des trois équipes







HORS CHAMPS - PLAN MASSE