

Commune de

Blonay – Saint-Légier

LA MUNICIPALITÉ

**AU CONSEIL COMMUNAL
DE BLONAY – SAINT-LEGIER**

PREAVIS No 14-2022

concernant le Plan d'affectation La Veyre-Derrey, son règlement, le rapport d'impact sur l'environnement dudit plan, le projet routier du réaménagement de la route de la Veyre-d'En-Haut, la décadastration des parcelles n^{os} 1159, 1666, 1803 et 1892 nécessaire à l'élargissement de la route de la Veyre-d'En-Haut, la délimitation forestière, les réponses aux oppositions, les conventions foncières et financières liées au plan, ainsi que la demande d'un crédit d'étude d'un montant de CHF 918'500.- HT.

Date proposée pour la 1^{ère} séance de la commission :

13 avril 2022 à 19h30

**à la Grande salle, salle « Les Mossettes »
route des Deux-Villages 70, St-Légier-La Chiésaz**

Blonay, le 10 mars 2022

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillères et Conseillers communaux,

1. Objet du préavis

Le présent préavis a pour objet :

- l'adoption du Plan d'affectation La Veyre-Derrey et de son règlement ;
- La délimitation des lisières forestières ;
- l'adoption du projet d'aménagement routier de la route de la Veyre d'En-Haut et du dossier d'expropriation ;
- l'adoption des réponses aux oppositions ;
- le rapport d'impact sur l'environnement ;
- l'approbation des conventions foncières et financières ;
- une demande de crédit de CHF 918'500.- HT, pour les étapes d'approbation et de planification détaillée.

2. Justification

2.1. Situation des zones d'activités

Les zones d'activités ont pour objectif d'accueillir les activités qui ne peuvent pas s'implanter dans les zones d'habitation et mixtes des centres urbains et villages. Il s'agit en particulier d'activités générant des nuisances difficilement compatibles avec l'habitat : bruit, odeurs, charges de trafic poids-lourds importantes, installations de grande taille, etc.

La partie vaudoise de l'agglomération Rivelac se trouve en situation de déficit importante de zones d'activités. En 2016, les Services de l'Etat ont estimé qu'il manquait entre 10 et 30 ha de zones d'activités dans le périmètre Rivelac. En 2021, une analyse effectuée dans le cadre de l'agglomération a montré que les réserves directement disponibles sur la Riviera avaient le potentiel pour 770 emplois seulement : 300 pour Merck Serono en cours de construction, 450 au Pré-au-Blanc (alors que l'affectation est obsolète) et environ 20 sur des parcelles isolées.

En conséquence, les entreprises artisano-industrielles ont tendance à quitter la région, entraînant une réduction des emplois dans le secondaire (-1.2%/an depuis 2011). La partie vaudoise de l'agglomération Rivelac se trouve ainsi de plus en plus tertiairisée (84% des emplois dans le tertiaire aujourd'hui) et résidentielle (0.39 EPT par habitant contre 0.46 en moyenne cantonale). Ce déficit induit d'importants mouvements pendulaires vers les bassins d'emplois voisins.

Dans ce contexte, les communes de l'agglomération et l'Etat soutiennent la création de parcs d'activités secondaires proches des jonctions autoroutières permettant d'une part de maintenir dans la région les entreprises du secondaire aujourd'hui présentes et d'autre part de favoriser le développement de nouvelles entreprises. Le site de la Veyre-Fenil est ainsi identifié comme site stratégique de développement d'activités (SSDA) par le Plan directeur cantonal (PDCn, mesure D11) et par la stratégie régionale des zones d'activités (en cours d'élaboration). Le projet qui vous est soumis de Plan d'affectation La Veyre-Derrey s'inscrit pleinement dans cette stratégie.

2.2. Historique

Le site de la Veyre-Derrey est affecté par le Plan d'extension communal et son Règlement communal sur le Plan d'extension et la police des constructions de 1983. Ils affectent le périmètre en zone villas (secteur des prés-champs et vignes), en zone industrielle (secteur des tennis) et en zone de verdure.

Dès les années 1990, les autorités de St-Légier-La Chiésaz et de Vevey (propriétaire principal du site) ont remis en question la pertinence d'une zone villas sur ce site. Elles ont dans un premier temps envisagé un centre sportif intercommunal, mais cette option a été définitivement abandonnée par suite du rapport « pour des installations sportives d'importance régionale sur la Riviera, J.-M. Bryois, 2015 » et la décision des exécutifs communaux de la Riviera de financer des équipements sportifs régionaux à la Saussaz sur la Commune de Montreux.

Le Plan directeur communal (PDCoM 2004), en vigueur depuis avec un objectif de planification à 2019, visait une densification qualitative des villages de St-Légier et La Chiésaz. Il prévoyait de développer et promouvoir les qualités du territoire communal en préservant et valorisant le patrimoine naturel et culturel, de promouvoir les espaces de qualité, de maîtriser l'étalement urbain et d'améliorer la complémentarité entre transports publics et transports individuels. Sur le secteur de la Veyre-Derrey, le PDCoM mentionne encore l'intention de développer des équipements sportifs et parkings.

En 2011, les communes de l'agglomération Rivelac ont déposé à la Confédération un projet d'agglomération et se sont engagées à le mettre en œuvre. Le site « St-Légier La Veyre » y est défini comme site stratégique de développement économique. Cette orientation a été confirmée par le concept URB 7 « La Veyre-Fenil, CORAT, 2014 ».

Le rapport technique relatif au site stratégique 10b1 de juin 2017, établi par Farra Zoumboulakis, avait pour objectif d'établir les cahiers des charges des planifications et de définir les actions d'aménagement. Les principes d'urbanisation relatifs au secteur de la Veyre-Derrey ont reçu l'objectif de créer un parc d'activités attractif, bien connecté au réseau routier et de mobilité douce en s'inscrivant dans un environnement de qualité. Le potentiel de densification était estimé à 70 emplois/ha avec un indice de masse prescrit de 5 m³/m².

Sur cette base, la Municipalité de St-Légier-La Chiésaz, en coordination avec le Canton et PROMOVE, a initié, dès décembre 2017, une étude complémentaire afin de préciser les orientations à l'horizon des 15 années suivantes. La vision pour le secteur établi par le bureau Repetti sàrl confirmait le changement de l'affectation actuelle en zone d'activités.

A la suite de ces études, le Comité de pilotage du site de la Veyre, associant la Municipalité, PROMOVE et les Services de l'Etat, a validé en 2018 un schéma directeur « la Veyre-Derrey » définissant les principes d'aménagement retenus pour l'élaboration du Plan d'affectation « La Veyre-Derrey » afin d'y développer un parc d'activités artisano-industrielles, orienté PME PMI du secteur secondaire.

Sur cette base, le Conseil communal de St-Légier-La Chiésaz a, dans sa séance du 7 mai 2018, accepté un crédit d'étude pour le Plan d'affectation « La Veyre-Derrey » et les différents projets liés (préavis municipal n° 03/2018).

2.3. Bases légales et principales implications

Les prescriptions fédérales et cantonales en matière d'aménagement du territoire applicables au Plan d'affectation sont notamment :

- La Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) du 22 juin 1979 ;
- L'Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT) du 28 juin 2000 ;
- La loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC) du 4 décembre 1985.

L'art. 30a de l'Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT) stipule que la délimitation de nouvelles zones d'activités requiert l'introduction par le Canton d'un Système régional de gestion des zones d'activités (SRGZA) garantissant leur utilisation rationnelle.

Dans le Canton de Vaud, les sites stratégiques de développement d'activités (SSDA) sont gérés au travers de la mesure D11 du Plan directeur cantonal (PDCn). Cette mesure identifie le site La Veyre-Fenil comme un SSDA. En complément, la mesure R14 du PDCn identifie le même site La Veyre-Fenil comme site stratégique d'agglomération. Elle prévoit le renforcement des secteurs stratégiques et préconise, pour le site de la Veyre-Derrey 10b1, le développement de la zone d'activités pour l'artisanat, l'industrie et le tertiaire à forte valeur ajoutée, en lien avec la zone d'activité de Fenil (Corsier-sur-Vevey).

Par ailleurs, les prescriptions cantonales applicables au projet routier sont notamment :

- La loi cantonale sur les routes (LRou) du 10 décembre 1991.

Les prescriptions applicables aux questions forestières sont :

- La Loi fédérale sur les forêts (LFo) du 4 octobre 1991 ;
- La loi cantonale forestière du 8 mai 2012.

Les prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement applicables au Plan d'affectation sont notamment :

- La Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) du 7 octobre 1983 ;
- La Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN) du 1er janvier 1966 ;
- L'Ordonnance fédérale sur la protection de la nature et du paysage (OPN) du 16 janvier 1991 ;
- L'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air (OPair) du 16 décembre 1985 ;
- L'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) du 15 décembre 1986 ;
- La Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux) du 24 janvier 1991 ;
- L'Ordonnance fédérale sur la protection des eaux (OEaux) du 28 octobre 1998 ;
- L'Ordonnance fédérale sur l'assainissement des sites pollués (Osites) du 26 août 1998 ;
- L'Ordonnance fédérale sur les atteintes portées aux sols (OSols) du 1er juillet 1998 ;
- L'Ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE) du 19 octobre 1988 ;
- Et la législation cantonale d'application.

L'annexe 1 de l'Ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE) stipule que les parcs de stationnement pour plus de 500 voitures sont soumis à étude d'impact sur l'environnement. L'art. 11 du règlement du Plan d'affectation la Veyre-Derrey limite le nombre de places à 450 au maximum, auxquelles s'ajoutent les places existantes du tennis et les places pour les poids-lourds et autres utilitaires réalisables dans les cours. Au total, le nombre de places de stationnement sera d'environ 500. En conséquence, après consultation de l'Etat, la Municipalité a décidé de réaliser une étude d'impact sur l'environnement pour le projet de Plan d'affectation.

2.4. Etapes de planification

La planification du développement du site de la Veyre-Derrey est structurée en plusieurs étapes :

Etape préliminaire

Jusqu'en mai 2018, la Municipalité a mené différentes études d'orientation et de programmation à l'échelle de l'ensemble du site de la Veyre (voir point 2.2 ci-dessus). Elles ont abouti à un schéma directeur « la Veyre-Derrey » définissant les principes d'aménagement retenus pour l'élaboration du Plan d'affectation, afin d'y développer un parc d'activités artisano-industrielles, orienté PME PMI du secteur secondaire. Les propriétaires et la Commune ont alors signé une première convention, assurant leur participation financière à la planification.

Sur cette base, le Conseil communal de St-Légier-La Chiésaz a, dans sa séance du 7 mai 2018, accepté un crédit d'étude pour le Plan d'affectation « La Veyre-Derrey » et les différents projets liés.

Etape de planification

Depuis juin 2018, la Municipalité a mené les travaux de planification : Plan d'affectation, projet routier de la Veyre d'en Haut, avant-projet d'équipement et démarches liées. Les travaux ont fait l'objet d'un examen préliminaire positif des Services de l'Etat le 27 novembre 2018 et le 23 mars 2020 pour le projet routier, puis le 6 mai 2020 pour le Plan d'affectation.

Après signature d'une convention réglant les modalités foncières et financières, la Municipalité a soumis l'ensemble du dossier à enquête publique du 26 mars au 26 avril 2021. La Municipalité a ensuite rencontré les opposants lors de séances de conciliation.

Sur cette base, la Municipalité transmet le présent préavis au Conseil communal pour approbation de l'ensemble de la planification.

Etape d'approbation (montants engagés pour l'élaboration du préavis)

A la suite de l'étape de planification, la Municipalité a lancé différents travaux en vue de la production du présent préavis :

Etudes	Procédure	Coût HT	Mandataire
Appui pour le traitement des oppositions	Gré à gré	35'000.-	Repetti sàrl
Bureau d'appui à maîtrise d'ouvrage	Gré à gré	10'000.-	Repetti sàrl
Production d'une maquette	Gré à gré	10'000.-	Cute Cut
Etude de sensibilité du parking	Gré à gré	22'000.-	MR Conseils

Le traitement des oppositions comprend la rencontre des opposants, la relecture des procès-verbaux et la préparation de projets de réponse aux opposants.

L'appui à maîtrise d'ouvrage comprend des prestations de suivi des dossiers et d'appui à la Commune pour la coordination avec les propriétaires, le Conseil communal et les Services de l'Etat.

La production d'une maquette est destinée à permettre au Conseil communal de mieux appréhender les enjeux d'organisation du site et d'intégration paysagère.

L'étude de sensibilité du parking décrit les variantes de montage technique et financier pour le parking collectif, afin d'aboutir à une recommandation.

S'il plaît au Conseil communal d'adopter les éléments issus de l'étude de planification, la Municipalité et les trois propriétaires établiront des actes notariés pour les modifications foncières et de financement des équipements prévus dans les conventions. Ces actes seront conditionnés à l'entrée en vigueur du Plan d'affectation. Ils seront financés par les propriétaires.

Le dossier sera alors transmis au Département pour approbation et recours éventuels.

Les éventuels frais de procédure juridique (en cas de recours) ne sont pas devisés à ce stade mais, cas échéant, feront encore partie de cette étape.

Etape de planification de détail de l'équipement collectif (crédit d'étude demandé)

Dès l'approbation du dossier, l'étape à venir consistera à planifier l'équipement jusqu'à enquête publique et soumission. Les travaux compris dans cette étape sont les suivants :

Etudes	Devis HT	Participation communale
Projet routier chemin du Chapon	51'750.-	51'750.-
Projet routier Veyre d'En-Haut	35'000.-	35'000.-
Bureau d'appui à maîtrise d'ouvrage	75'000.-	75'000.-
Travaux géométriques	77'500.-	0.-
Etude des travaux collectifs (hors routes et parking)	535'250.-	97'000.-
Appel d'offres parking	37'000.-	37'000.-
Appel d'offres de la voie verte	30'000.-	15'000.-

La planification de détail de l'équipement collectif sera conduite par la Commune de Blonay - Saint-Légier. L'estimation des coûts de l'équipement collectif a été réalisée lors de l'étape de planification/approbation (avant-projet d'équipement collectif, projet routier de la Veyre d'en Haut, étude de sensibilité du parking). La clé de répartition du financement de l'équipement est précisée dans les conventions avec les propriétaires, selon les principes suivants :

- Les modifications des routes et chemins communaux sont à charge de la Commune.
- Les autres équipements sont à charge des propriétaires.
- Le parking collectif est à charge de la Commune, qui peut également déléguer sa construction et son exploitation à un opérateur tiers. Le parking est en principe auto-financé au travers de la location des places de stationnement.

Le projet routier chemin du Chapon traite de la modification du chemin en route d'accès située à l'ouest du site. Il comprend l'étude du projet détaillé, l'enquête publique, les essais géotechniques et l'organisation des soumissions.

Le projet routier de la Veyre d'en Haut a déjà été mis à l'enquête publique et est soumis à l'approbation du Conseil communal dans le présent préavis. Les travaux à venir comprennent le projet de planification de détail et l'organisation des soumissions.

L'appui à maîtrise d'ouvrage comprend des prestations de suivi des dossiers et d'appui à la Commune pour la coordination avec les mandataires, avec les propriétaires, le Conseil communal et les Services de l'Etat tout au long de la phase de planification de détail.

Les travaux géométriques sont liés aux modifications foncières prévues par les conventions.

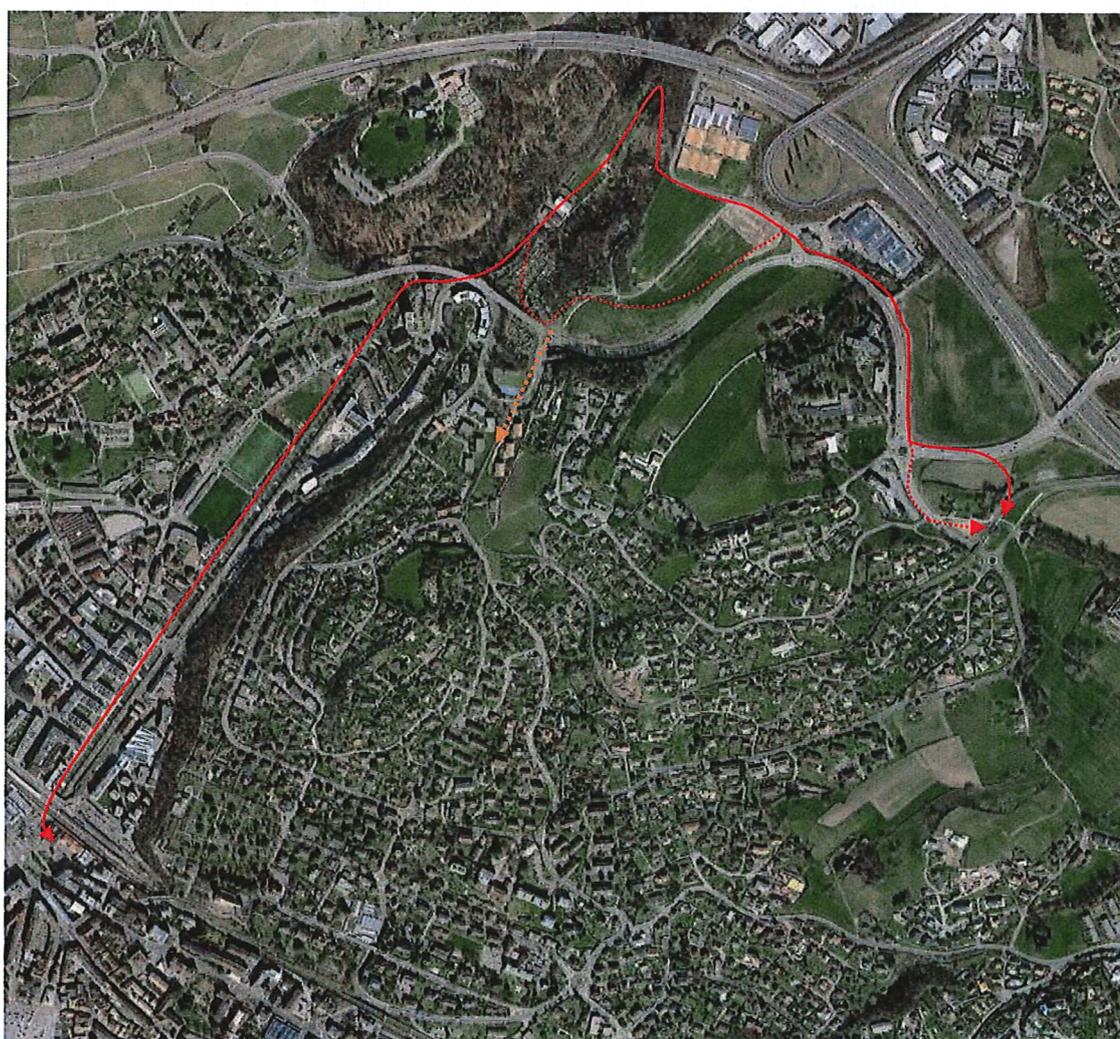
L'étude de l'équipement collectif consiste à élaborer le projet pour les canalisations, services industriels, plantations, mobilier urbain, aménagement des cours, etc. sur l'ensemble du périmètre. Un avant-projet a déjà été produit et fait partie du dossier soumis à l'approbation du Conseil communal dans le présent préavis. Il comprend l'étude du projet détaillé, l'enquête publique et l'organisation des soumissions. Le devis de l'équipement collectif a été estimé par le bureau d'ingénieurs et le paysagiste mandatés dans le cadre de l'avant-projet des travaux collectifs et est intégré à la convention foncière et financière.

L'étude du parking consiste à conduire l'appel d'offres pour le parking en ouvrage. Une fois le mandataire retenu, un crédit d'étude sera demandé au Conseil communal pour l'étude du projet détaillé, l'enquête publique et l'organisation des soumissions.

Projet de parking, jusqu'aux soumissions	800'000.-	800'000.-
--	-----------	-----------

Les communes de Blonay – Saint-Légier et de Vevey se sont coordonnées pour étudier un projet de voie verte de mobilité douce sur un tracé Château d'Hauteville - La Veyre-Derrey – Gillamont – Vevey CFF. Ce tracé s'inscrit dans la vision d'une voie verte prolongée à terme jusqu'à Blonay. Le mandat consiste à organiser un appel d'offres pour cette voie verte. Il est co-financé par les deux communes. Une fois l'équipe mandataire retenue, un préavis spécifique sera soumis au Conseil communal pour la réalisation des études. Une coordination est en cours avec le Canton pour l'obtention d'un subventionnement, dont l'importance sera précisée ultérieurement.

Projet de voie verte, jusqu'aux soumissions	200'000.-	100'000.-
---	-----------	-----------



Esquisse de tracé de la voie verte

Concernant le parking, la Municipalité a souhaité être propriétaire du terrain, afin de pouvoir maîtriser le stationnement (dimensionnement en mains communales, disponibilité des places conditionnées à des plans de mobilité, tarifs fixés par la Commune, etc.).

La Municipalité a étudié plusieurs options pour la réalisation et l'exploitation du parking :

- Une construction, puis une gestion par la Commune.
- L'octroi d'un DDP à une association d'entreprises présentes sur site pour la construction et la gestion du parking, avec conditions sur la mise à disposition des places en fonction du nombre d'employés des entreprises et sous conditions de plans de mobilité en vigueur.
- L'octroi d'un DDP à un tiers pour la construction et la gestion du parking, avec conditions sur la mise à disposition des places en fonction du nombre d'employés des entreprises et sous conditions de plans de mobilité en vigueur.

Le coût de réalisation du parking est estimé entre CHF 6.7 et 8.9 mio. Une étude de faisabilité et de montage financier a été demandée par la Municipalité, afin de clarifier les options de financement et de vérifier leur faisabilité et rentabilité financière. Elle recommande une réalisation par la Commune.

En conséquence, la Municipalité a retenu l'option d'une construction et d'une exploitation par la Commune. Ceci conformément à la convention foncière annexée, qui engage la Municipalité à réaliser les places de stationnement nécessaires au besoin des utilisateurs et à les mettre à disposition au fur et à mesure de l'installation des entreprises sur le site.

A l'issue de cette étape, le Conseil communal devra adopter le projet de réaménagement du projet routier du Chapon et statuer sur un crédit pour la réalisation de l'équipement.

Etape de réalisation de l'équipement collectif

La majorité de l'équipement collectif devra être réalisé dans les meilleurs délais à l'entrée en vigueur du Plan d'affectation, car elle sera nécessaire au fonctionnement du site. Une partie de l'équipement pourra être réalisé selon un planning tenant compte des différents chantiers de construction des bâtiments, en particulier certains aménagements extérieurs définitifs.

La réalisation de l'équipement collectif fera l'objet d'un ou plusieurs appels d'offres. Un préavis sera soumis au Conseil communal sur la base des soumissions et une fois le Plan d'affectation en vigueur.

La réalisation de l'équipement collectif a été estimée dans l'étape de planification :

Objet	Devis estimatif	Participation communale
Projet routier de La Veyre-d'En-Haut	845'000.-	845'000.-
Projet routier du Chapon	396'750.-	396'750.-
Equipement collectif du site	4'102'250.-	741'000.-
Parking	8'000'000.-	8'000'000.-
Voie verte (subventionnement à préciser)	2'000'000.-	1'000'000.-

2.5. Démarche participative

Depuis 2018, l'art. 2 de la LATC exige des démarches participatives pour les projets ayant une incidence importante sur le territoire.

L'orientation zone d'activités donnée au site de La Veyre-Derrey est inscrite dans le PDCn et dans le projet d'agglomération Rivelac (2011) qui tous deux ont fait l'objet de consultations publiques. Par ailleurs, le souhait de certains habitants de voir le site de La Veyre-Derrey affecté aux sports a fait l'objet de différentes analyses et a abouti à ce que les communes retiennent les secteurs de la Saussaz, la Maladaire, Perrausaz et la Farraz (Montreux et La Tour-de-Peilz) pour les équipements régionaux, décision validée par les conseils communaux qui ont accepté de co-financer ces équipements régionaux.

Dès lors, la Municipalité a mis en place une démarche de consultation des entreprises et citoyens intéressés par le développement du site de la Veyre. Dès 2014, plusieurs séances d'information et discussions ont été organisées avec les entreprises et personnes intéressées. Ces séances ont été annoncées dans le Commun'info et sur le site Internet communal. Lors de ces séances, la Municipalité a régulièrement informé les participants sur le développement du projet et recueilli les réactions. La Municipalité a également organisé plusieurs communications par voie de presse, ainsi que de nombreuses séances avec les propriétaires.

Les points saillants de l'interaction avec la population et les entreprises comprennent notamment :

- Séance avec les entreprises et personnes intéressées du 26 février 2015 et articles de presse liés (24 heures, le Régional) ;
- Plateforme entreprises du 7 mai 2015 avec échanges autour du développement de La Veyre ;
- Atelier avec les entreprises et personnes intéressées du 11 janvier 2016, en présence de la Conseillère d'Etat J. de Quattro et articles de presse liés (24 heures, le Régional) ;
- Séance avec les entreprises et personnes intéressées du 27 juin 2017, en présence du Conseiller d'Etat Ph. Leuba et articles de presse liés (24 heures, Commun'info) ;
- Atelier avec les entreprises et personnes intéressées du 5 juin 2018 et articles de presse liés (24 heures, le Régional) ;
- Séance avec les entreprises et personnes intéressées du 13 novembre 2019.

Les réactions récoltées lors de ces séances ont alimenté les travaux du Plan d'affectation.

2.6. Synthèse

Dans ce contexte et pour répondre à des besoins à très court terme de relocalisation ou de développement d'entreprises présentes sur la Riviera, la Commune de St-Légier-La Chiésaz a entamé en 2018 la réalisation du Plan d'affectation spécifique nommé La Veyre-Derrey.

Dans le cadre des travaux du Plan d'affectation, plusieurs démarches connexes ont été réalisées :

- Plan d'affectation et règlement ;
- Etude de mobilité ;
- Constatation des lisières forestières ;
- Concept paysager ;
- Concept énergétique territorial ;
- Avant-projet d'équipements ;
- Projet de mutations foncières ;
- Conventions avec les propriétaires fonciers ;
- Projet routier de réaménagement du chemin de la Veyre d'En-Haut ;
- Etude d'impact sur l'environnement.

Par ailleurs, et pour la suite, plusieurs démarches sont prévues :

- Réalisation du réaménagement du chemin de la Veyre d'En-Haut ;
- Projet routier, puis réalisation du réaménagement du chemin du Chapon ;
- Réalisation des mutations foncières et abornement ;
- Réalisation des équipements collectifs (eaux, services industriels, aménagements extérieurs, etc.) ;
- Projet de réalisation du parking collectif.

3. Présentation du Plan d'affectation La Veyre-Derrey

3.1. Définition

Un Plan d'affectation est établi conformément aux art. 22 ss de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC). Il comprend un plan et un règlement. Il fixe notamment l'affectation du sol, le degré de sensibilité au bruit et la mesure d'utilisation du sol. Il est accompagné d'un rapport d'aménagement au sens de l'art. 47 de l'Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT).

3.2. Caractéristique du projet

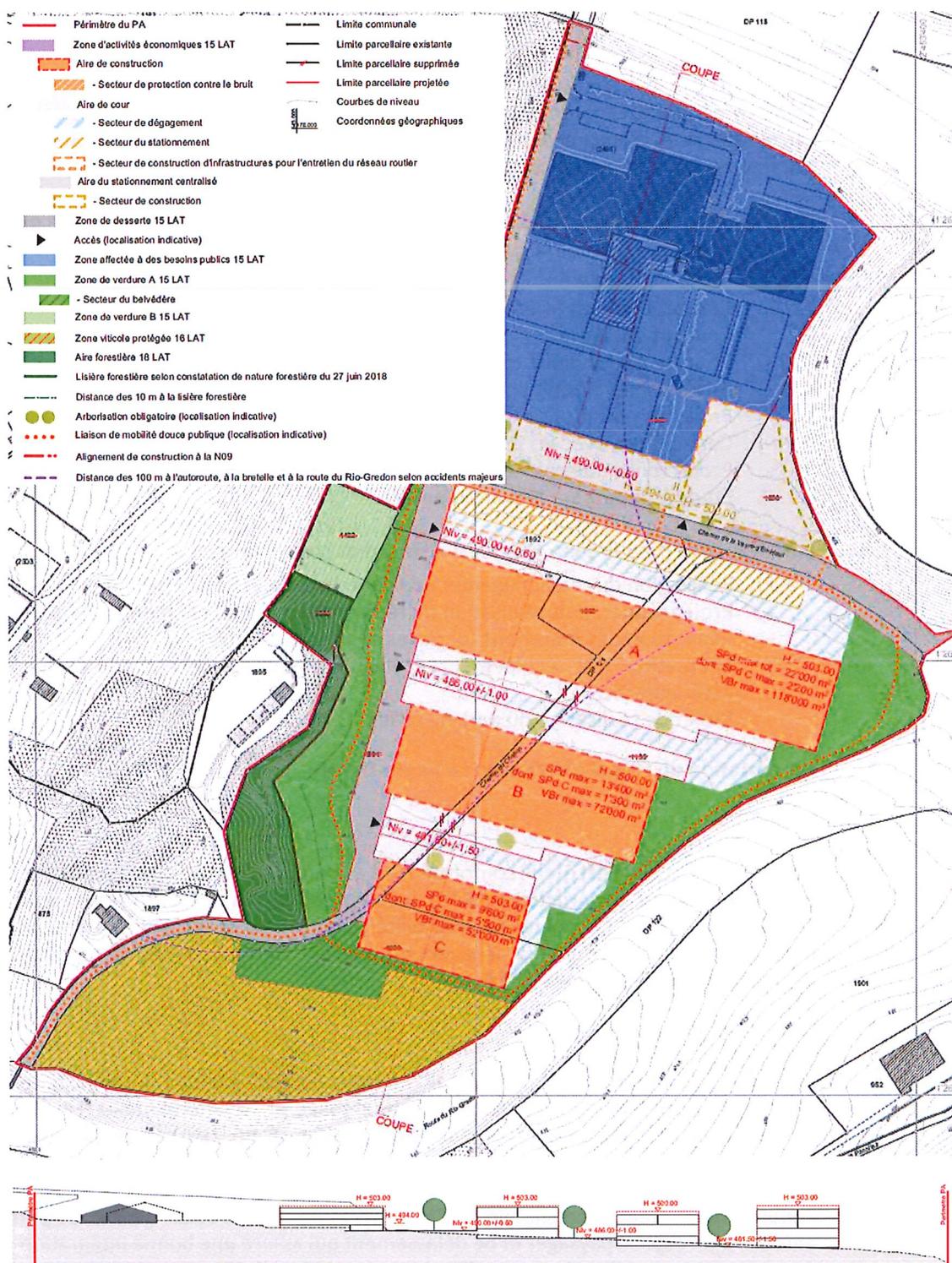
Le Plan d'affectation « La Veyre-Derrey » a pour objectif principal le développement d'un parc d'activités secondaires, bien intégré dans le paysage et l'environnement. Le site est prévu avec trois périmètres d'implantation organisés parallèlement aux courbes de niveaux. Il maintient des percées visuelles est-ouest à travers le site. Les cours permettent l'accès aux bâtiments, en profitant de la pente pour donner la possibilité de deux étages accessibles de plain pied sur la majorité du périmètre. Le chemin du Chapon est déplacé à l'ouest du site. Le parc d'activités est entouré d'un espace paysager et de délassement qui assure une bonne intégration paysagère, sert de support à la mobilité douce et offre des espaces de délassements pour les usagers.

Le parc d'activités est prévu pour accueillir environ 540 emplois sur un maximum de 45'000 m² de surface de plancher. Il permet également la construction de silos à sel pour l'exploitation de l'autoroute.

Le Plan d'affectation a pour objectif secondaire de pérenniser les installations sportives présentes (tennis) et de permettre leur développement éventuel.

Le concept paysager favorise la qualité des espaces et leur arborisation. Il maintient la vigne située au sud du site et assure des lisières de qualité avec la forêt.

Il intègre finalement un concept énergétique territorial, qui propose trois variantes pour un approvisionnement durable du site en énergie.



3.3. Mobilité

Le Plan d'affectation est accompagné par une étude complète de mobilité, intitulée « Etude d'impact sur l'environnement ».

Concernant la génération de trafic, le projet prévoit un dimensionnement selon les normes VSS, en appliquant la fourchette basse (taux de satisfaction de 70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés, soit 65%). Afin de garantir ce niveau de stationnement, différentes mesures sont prises dans le projet : parking principal en mains communales, plans de mobilité obligatoires, interdiction de parking employés et visiteurs dans les cours. L'étude de mobilité a sur cette base estimé les charges de trafic générées et vérifié la capacité du réseau à les absorber.

Le réseau routier principal est déjà très chargé aux alentours de la jonction autoroutière de la Veyre. L'évolution du réseau routier dépend bien évidemment de dynamiques de mobilité qui dépassent largement le plan local, s'agissant de l'axe principal de jonction entre l'autoroute et le centre de Vevey.

Pour améliorer la situation, le Canton a prévu de réaménager la route du Rio-Gredon (gabarits, voies cyclables, trottoirs, passages piétons, arrêts de bus) et d'autres mesures sont envisagées en complément par la Commune et le Canton selon l'évolution de la situation.

Concernant les transports publics, le secteur est déjà desservi par le train Vevey-Blonay (haltes Vignerons et Château d'Hauteville) et par un bus. Le projet prévoit de modifier l'emplacement des arrêts de bus, afin de les rapprocher du site. Une augmentation de la cadence du bus est prévue une fois le site en fonction. D'autres mesures sont en cours de réflexion à l'échelle régionale pour améliorer la qualité de la desserte de l'ensemble du site d'activités stratégiques de la Veyre-Fenil.

Concernant la mobilité douce, les communes de Blonay - Saint-Légier et de Vevey travaillent avec la DGMR à la mise en place d'un tronçon de voie verte Château d'Hauteville - La Veyre-Derrey – Gilamont – Vevey CFF.

A l'intérieur du site de la Veyre-Derrey, la mobilité douce prend place dans les zones de verdure de part et d'autre du site, sur des itinéraires propres et donc sécurisés.

4. Constatation des lisières forestières

4.1. Définition

Une constatation de nature forestière est établie conformément aux art. 23 et 24 de la Loi cantonale forestière.

4.2. Caractéristique du projet

La nature forestière a été constatée par l'inspecteur forestier en date du 27 juin 2018. La délimitation de la forêt est inscrite sur le Plan d'affectation. Elle a été authentifiée sur le plan par un géomètre breveté.

La distance minimale des constructions et installations par rapport à la forêt est également indiquée sur le Plan d'affectation et le règlement prévoit des dispositions conformes aux exigences des législations forestières.

5. Présentation du projet routier de la route de la Veyre d'en-Haut

5.1. Définition

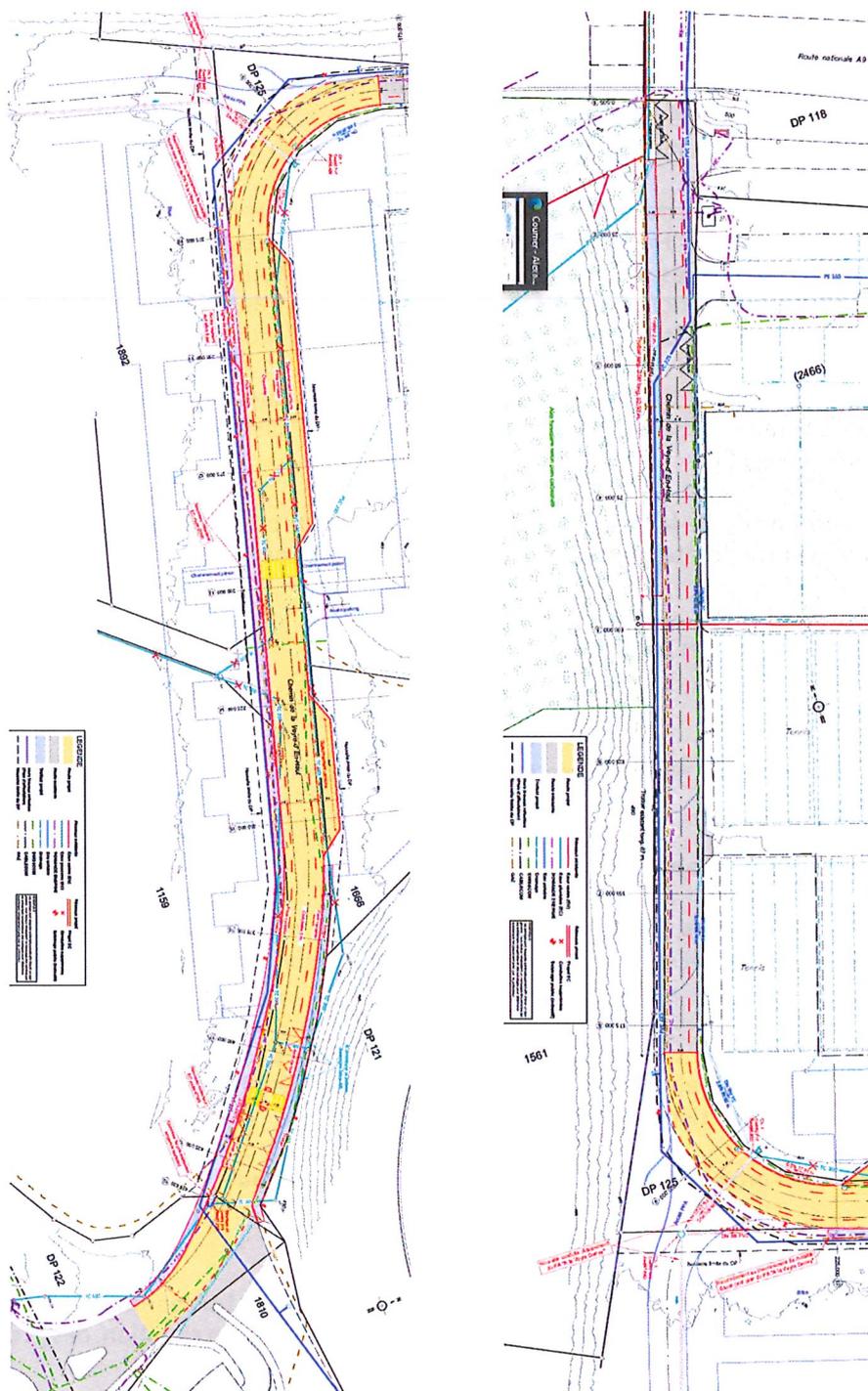
Un projet routier est établi conformément aux art. 11 ss de la Loi cantonale sur les routes (LRou) et à l'art. 3 de son règlement d'application. Il comprend un plan de situation, des profils, un tableau des propriétaires et un descriptif.

5.2. Caractéristique du projet

Le projet routier pour la route de La Veyre-d'En-Haut a été développé en parallèle au plan d'aménagement. Il vise à adapter la chaussée, à assurer les raccordements routiers et traversées piétonnes, à repositionner des stationnements poids-lourds et arrêts de bus.

Le tronçon amont intègre une prolongation du trottoir jusqu'au passage inférieur de l'autoroute, ce qui nécessite de déplacer les stationnements poids-lourds existants. Il prévoit également une bande cyclable sur la chaussée montante.

Le tronçon aval intègre un élargissement de la chaussée et une modification de la géométrie du virage. Cet élargissement permet de réaliser des aménagements cyclables, les trottoirs, les arrêts de bus et les stationnements poids-lourds. Des traversées piétons sont également prévues pour relier les parkings, arrêts de bus et le parc d'activités.



6. Présentation du rapport d'impact sur l'environnement

6.1. Définition

Un rapport d'impact sur l'environnement est établi sur la base des art. 9 ss de l'Ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE) et des Directives de la Confédération liées. Il a pour but de déterminer si un projet répond aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la protection sur l'environnement et de la nature. Il comprend une analyse de l'état initial, de l'état futur avec et sans projet pour différents domaines d'impact. Il propose des mesures de protection (Pr) qui ont pour objectif de limiter au maximum les impacts du projet, des mesures de reconstitution (Rc) qui ont pour objectif de « réparer » les impacts temporaires et des mesures de remplacement (Rp) qui ont pour objectif de compenser les éventuels impacts irréversibles.

6.2. Caractéristique du projet

Le rapport d'impact sur l'environnement a identifié les impacts potentiels pour chaque domaine et évalué leur étendue. À ce stade de la procédure, et moyennant la mise en œuvre des mesures de protection et de reconstitution intégrées aux projets, il est apparu que les impacts sur l'environnement seront faibles.

La Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE) a demandé lors de l'examen préalable que « Tout permis de construire compris dans le périmètre du PA soit accompagné d'un document qui traite des mesures environnementales prévues par le RIE 1ère étape du présent Plan d'affectation. Ce document (RIE ou NIE) sera mis à l'enquête publique. »

Les mesures usuelles et spécifiques de protection de l'environnement en phase de réalisation seront intégrées de façon contraignante aux documents de soumission et appliquées par les entreprises.

Ainsi, la conformité environnementale du projet a pu être démontrée. En ce sens, et en tenant compte des recommandations préconisées dans le rapport (y compris mesures), le projet de Plan d'affectation a été jugé compatible avec les exigences environnementales.

7. Présentation des conventions foncières et financières

7.1. Définition

Le projet de Plan d'affectation nécessite de réaliser des opérations foncières et d'équipement. Les conventions ont pour but de préciser les engagements de la Commune et des différents propriétaires, afin d'assurer la réalisation du projet, au sens des art. 35 et 50 Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC).

Les conventions ont été signées par les différentes parties prenantes avant l'enquête publique. Elles seront transcrites en actes notariés après l'adoption du projet par le Conseil communal, avant son envoi au Département pour approbation.

7.2. Caractéristique de la première convention

La première convention concerne la Commune de Blonay - Saint-Légier et les propriétaires :

- Vevey, la Commune (parcelles n° 1159, 1182, 1803, 1892, 1893, 1894, 1898)
- Ducraux Francis et Laurent, Kensen Antoinette (parcelle n° 1899)

La Municipalité a fait établir un avant-projet des équipements collectifs. Cet avant-projet identifie l'ensemble des équipements à réaliser pour le parc d'activités. Ces équipements comprennent les réseaux et ouvrages suivants :

	Equipement à charge des propriétaires	Equipement à charge de la commune	Hors équipement collectif	Total
0 Installations de chantier	95 000	19 000		114 000
01 Travaux préparatoires divers	238 000	105 000		343 000
02 Evacuation EC/EU	419 000	20 000		439 000
03 Maçonnerie	583 000	140 000		723 000
04 Routes - parkings - revêtements	931 000	345 000		1 276 000
05 Services industriels	233 000	15 000	Thermoréseau	248 000
06 Plantations	376 000			376 000
07 Mobilier urbain	393 000			393 000
08 Parking centralisé (4 niveaux)		6 200 000		6 200 000
Sous-total	3 268 000	6 844 000		10 112 000
09 Divers et non-métrés	490 000	97 000		587 000
10 Honoraires	490 000	97 000		587 000
Total Estimatif, CHF (HT)	4 248 000	7 038 000		11 286 000
TVA 7,7 %	327 096	541 926		869 022
Total Estimatif, CHF (TTC)	4 575 096	7 579 926		12 155 022

Le coût de l'équipement est estimé à CHF 12'155'022.- TTC.

Par ailleurs, la Municipalité a fait établir un plan cadastral des mutations qui propose un nouvel état parcellaire cohérent avec le Plan d'affectation. Les travaux géométriques sont estimés à CHF 77'544.- TTC.

La convention fixe les engagements de la Commune et des propriétaires concernant les opérations immobilières (remaniement parcellaire conventionnel), les équipements collectifs, les charges foncières et les délais.

Au niveau foncier, il est ainsi convenu que les espaces collectifs (espaces verts, routes, parties centrales des cours, parkings) deviendront propriété de la Commune de Blonay - Saint-Légier. Les périmètres constructibles, une partie des cours, les vignes et le tennis resteront en main des propriétaires.

Au niveau de l'équipement, la Commune prendra à sa charge l'aménagement des routes communales (route de la Veyre-d'En-Haut, chemin du Chapon) et les canalisations et services liés à ces routes. La Commune s'engage à mener la réalisation du parking, sous sa conduite propre ou en la déléguant à un exploitant privé. Les propriétaires financeront les autres équipements : évacuation des eaux, maçonnerie, services industriels pour les parties hors routes, ainsi que plantations, mobilier urbain et travaux géométriques.

Les coûts à charge de la Commune sont estimés à CHF 902'926.- pour la réalisation du chemin du Chapon, à CHF 919'767.- pour la route de la Veyre d'En-Haut. Par ailleurs, la construction du parking est estimée à CHF 6'677'000.- dans le projet d'équipement (ce point est traité plus en détail au chapitre 8).

L'entretien des propriétés communales (routes, espaces verts, partie centrale des cours, parkings) sera à charge de la Commune, alors que l'entretien des parties privées (bâtiments, partie privée des cours) sera à charge des propriétaires ou de leurs exploitants.

La convention a été signée par les parties le 29 janvier 2021. Pour la Ville de Vevey, le Conseil communal de Vevey a autorisé la Municipalité à signer la convention. La convention a été également signée par la Municipalité de St-Légier-La Chiésaz, sachant qu'elle est subordonnée à l'adoption du Plan d'affectation par le Conseil communal et par les autorités cantonales.

7.3. Caractéristique de la deuxième convention

La deuxième convention concerne la Commune de Blonay - Saint-Légier et l'Office fédéral des routes (OFROU), propriétaire de la parcelle n° 1666.

Au niveau foncier, cette deuxième convention stipule que la plus grande partie de la parcelle n° 1666 deviendra propriété communale. En échange, l'OFROU deviendra propriétaire du secteur figuré sur le Plan d'affectation de constructions d'infrastructures pour l'entretien du réseau routier, autorisant la construction de silos à sel. Par ailleurs, une servitude devra permettre la circulation des véhicules d'entretien au travers du site permettant le retour à la route.

L'échange des terrains est prévu sans échange financier.

La convention a été signée par les parties le 18 mars 2021. Comme la première, elle est subordonnée à l'adoption du Plan d'affectation par le Conseil communal et par les autorités cantonales. La convention a été signée par la Municipalité de St-Légier-La Chiésaz, sachant qu'elle est subordonnée à l'adoption du Plan d'affectation par le Conseil communal et par les autorités cantonales.

7.4. Caractéristique de la troisième convention

La troisième convention concerne la Commune de Blonay - Saint-Légier et l'Office fédéral des routes (OFROU), propriétaire de la parcelle n° 1666.

Au niveau foncier, cette troisième convention stipule que l'autre partie de la parcelle n° 1666 deviendra un domaine public communal, permettant l'élargissement de la chaussée.

Les terrains sont cédés à titre gratuit.

La convention a été signée par les parties le 23 mars 2021. Comme les deux premières, elle est subordonnée à l'adoption du Plan d'affectation par le Conseil communal et par les autorités cantonales. La convention a été signée par la Municipalité de St-Légier-La Chiésaz, sachant qu'elle est subordonnée à l'adoption du Plan d'affectation par le Conseil communal et par les autorités cantonales.

7.5. Conséquences pour les propriétés communales

La route de la Veyre-d'En-Haut et le chemin du Chapon sont des domaines publics communaux. La Commune de Blonay - Saint-Légier n'a actuellement aucune propriété privée communale dans le périmètre du projet.

Les places de stationnement sont réparties à raison de :

- Environ 30 places visiteurs situées dans l'aire de stationnement dans la cour supérieure, juste au sud de la route de la Veyre-d'En-Haut ;
- Un maximum de 124 places employés et visiteurs dans le sous-sol du bâtiment du lot C ;
- Le solde, estimé entre 300 et 360 places, dans un parking collectif situé au nord du site, juste au nord de la route de la Veyre-d'En-Haut.

Les 30 places visiteurs seront financées par les propriétaires, dans le cadre de la clé de répartition fixée dans la convention sur l'équipement collectif.

Le stationnement en sous-sol du lot C sera financé par le propriétaire du lot C. Le propriétaire doit encore se positionner sur le nombre de places qu'il réalisera dans son sous-sol.

Les places du parking collectif situé au nord du site sont réalisées sous conduite de la Commune de Blonay – Saint-Légier. La faisabilité et le montage financier du projet ont été étudiés dans le cadre de « l'étude de sensibilité d'un partenariat public/privé pour la construction d'un parking dans la ZA La Veyre-Derrey, MR Conseils, 2021 ».

L'étude de sensibilité a mis en évidence les éléments suivants :

- La partie nord-est du parking collectif (n°I) est prévue en ouvrage, sur 4 à 5 niveaux. Environ 300 places sont prévues, d'une dimension ordinaire pour voitures de tourisme. Selon les besoins, cette partie ouest pourra être réalisée en deux étapes : une première étape de plain-pied de 60 places, puis une seconde étape correspondant au parking complet de 300 places, avec étages.
- La partie nord-ouest du parking collectif (n° II) est prévue de plain-pied. Environ 50 places sont prévues, suffisamment grandes pour accueillir des véhicules utilitaires (camionnettes).
- Le coût de construction est estimé à CHF 8'095'000.- TTC en 1 étape ou CHF 8'873'000.- TTC en deux étapes, soit un peu plus que dans l'avant-projet des équipements collectifs.
- Un prix de location mensuel des places de stationnement d'environ CHF 120.- permettrait d'équilibrer le financement du parking en cas de réalisation par la Commune. Si le parking était réalisé par un tiers au travers d'un DDP, une augmentation du prix de location entre CHF 130.- (en cas d'association d'entreprises du site) à CHF 150.- (en cas d'investisseur tiers) serait nécessaire.
- La réalisation en deux étapes de la partie nord-ouest est intéressante si le décalage entre la construction du lot A et celle du lot B est d'au moins de 10 ans.
- En cas de réalisation en deux étapes, la première étape devra dans tous les cas être réalisée par la Commune. Le DDP sera alors donné au moment de la construction du parking en ouvrage (deuxième étape en cas d'étapage).
- En cas de DDP, il prévoira des conditions de mise à disposition des places, afin d'assurer une répartition équitable entre les entreprises du site.

Sur cette base, la Municipalité a retenu le principe que la Commune réalise le parking et en assure la gestion.

9. Finances et projets futurs

9.1. Etape de planification (2018-2021)

Le Conseil communal de St-Légier-La Chiésaz a, dans sa séance du 7 mai 2018, accepté un crédit d'étude de CHF 542'000.- TTC, subventionné par le Canton à hauteur de 37% pour le PA « La Veyre-Derrey » et les différents projets liés.

Dans sa communication écrite 23-2019, la Municipalité a informé le Conseil communal de la nécessité d'un complément de CHF 41'000.- TTC, subventionné par le Canton à hauteur de 50%.

Dans sa communication écrite 17-2020, la Municipalité a informé le Conseil communal de la nécessité d'un second complément de CHF 55'000.- TTC, subventionné par le Canton à hauteur de CHF 5'000.-.

9.2. Crédits d'étude demandés pour les étapes d'approbation et de planification détaillée

La Municipalité a engagé des montants pour l'élaboration du présent préavis.

Etudes	Coût HT	Participation communale
Appui pour le traitement des oppositions	35'000.-	35'000.-
Bureau d'appui à maîtrise d'ouvrage	10'000.-	10'000.-
Production d'une maquette	10'000.-	10'000.-
Etude de sensibilité du parking	22'000.-	22'000.-
TOTAL CHF	77'000.-	77'000.-

La Municipalité prévoit d'engager les montants suivants pour l'étape de planification détaillée :

Etudes	Coût HT	Participation communale
Projet routier Chapon	51'750.-	51'750.-
Projet routier Veyre-d'En Haut	35'000.-	35'000.-
Bureau d'appui à maîtrise d'ouvrage	75'000.-	75'000.-
Travaux géométriques	77'544.-	0.-
Projet d'équipement (hors routes et parking)	535'250.-	97'000.-
Appel d'offres parking	37'000.-	37'000.-
Appel d'offres voie verte	30'000.-	15'000.-
TOTAL CHF	841'544.-	310'750.-

Conformément à la loi sur les marchés publics, l'exécutif communal a attribué ou prévoit d'attribuer les mandats suivants :

Concernant le bureau d'appui à maîtrise d'ouvrage, la Municipalité souhaite poursuivre la collaboration avec le bureau Repetti Sàrl à Montreux qui a la maîtrise de l'ensemble du dossier.

Concernant la maquette, la Municipalité a sélectionné l'entreprise Cut Cut Sàrl à Lausanne spécialisée dans les maquettes par découpe numérique et impression 3D.

Pour l'étude de sensibilité du parking, le bureau MR Conseils à Tolochenaz a été sélectionné pour son expérience reconnue dans le domaine spécifique. Les travaux ont déjà été réalisés.

Pour le projet routier du Chapon, l'entreprise Sollertia a été sélectionnée par appel d'offres sur invitation.

Pour le projet d'équipement collectif, la Municipalité propose de choisir ultérieurement les mandataires, une fois que le projet routier du Chapon sera connu et le Plan d'affectation mis en vigueur. Les différents mandataires seront sélectionnés par appel d'offres sur invitation (ingénieur génie civil, architecte paysagiste). Le devis de ces travaux a été estimé dans le cadre de l'avant-projet de l'équipement collectif, à raison de 15% des coûts de réalisation (conformément à la norme SIA 103). Tenant compte que les coûts d'étude seront supportés à 82% par les propriétaires et à 18% par la Commune et qu'un devis précis a été élaboré et intégré aux conventions foncières et financières, la Municipalité souhaite obtenir un crédit couvrant l'organisation de l'appel d'offres et la réalisation des travaux.

Pour le projet de parking, la Municipalité propose d'organiser un appel d'offres ouvert. Elle a sélectionné le bureau MR Conseil pour organiser l'appel d'offres. MR Conseil ayant réalisé l'étude de sensibilité du parking, la Municipalité souhaite poursuivre avec cette entreprise.

Une subvention cantonale sera demandée par la Commune. Les bases légales en vigueur ne permettent en principe pas de participation cantonale ou seulement aux études. Une modification des bases légales est en discussion pour une participation cantonale à l'équipement des sites stratégiques de développement d'activités. La Municipalité fera une demande si les bases légales évoluent.

Financement et amortissement

Le financement de cette dépense sera assuré par le recours à l'emprunt si nécessaire.

Plan des investissements

Ces coûts ont été portés au plan des investissements pour l'année 2022, pour la somme de CHF 500'000.- (TVA comprise).

Financement

A la date de l'établissement du présent préavis, aucun plafond d'endettement et de cautionnement n'a encore été voté.

Amortissement

Il est proposé d'amortir cet investissement sur une durée de 30 ans au maximum.

Coûts

Montant net, TVA comprise	CHF	500'000.00
---------------------------	-----	------------

Coûts annuels

Intérêts lissés 1.5 %	CHF	3'750.00
Amortissement	CHF	16'650.00
Total	CHF	20'400.00

10. Procédure

10.1. Historique

La Municipalité de St-Légier-La Chiésaz a transmis les éléments à l'Etat le 16 octobre 2018 pour l'examen préliminaire du dossier au sens de l'art. 36 de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions. L'Etat a rendu un avis préliminaire positif en date du 27 novembre 2018.

La Municipalité de St-Légier-La Chiésaz a transmis les éléments à l'Etat le 11 octobre 2019 pour l'examen préalable du dossier au sens de l'art. 37 de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions. L'Etat a rendu un avis préalable positif pour le projet routier le 23 mars 2020 et un avis préalable positif pour le plan d'aménagement en date du 6 mai 2020. Les préavis demandaient quelques ajustements des dossiers.

La Municipalité de St-Légier-La Chiésaz a mis l'ensemble du dossier à l'enquête publique du 26 mars au 26 avril 2021. Une présentation publique du dossier a été organisée le 31 mars 2021 (à distance en raison des exigences sanitaires liées au COVID).

34 oppositions ont été déposées dans le délai imparti. La Municipalité a invité l'ensemble des opposants à des séances de conciliation.

10.2. Adaptation du projet suite à l'enquête publique

Suite à l'enquête publique et aux séances de conciliation avec les opposants, la Municipalité propose de modifier le règlement du PA La Veyre-Derrey avec l'ajout d'un article pour limiter la pollution lumineuse.

L'article est le suivant :

« Art. 48 bis : Les enseignes des entreprises et panneaux d'affichage doivent être situés sur les façades des bâtiments. Les enseignes lumineuses sont interdites. L'éclairage des cours et bâtiments doit être limité au nécessaire et orienté de façon à limiter les nuisances pour le voisinage et la forêt. L'extinction nocturne de l'éclairage peut être exigée par la Municipalité. »

La Municipalité a consulté le Canton concernant l'ajout de cet article, qui a estimé qu'un tel ajout était de compétence communale et qu'il ne souhaitait pas prendre position.

11. Observations et oppositions

11.1. Oppositions

34 oppositions ont été déposées dans le délai imparti. Parmi ces 34, un groupe de 15 oppositions sont identiques, ainsi qu'un autre groupe de 2 oppositions.

La majorité des oppositions concerne le Plan d'affectation, mais certaines concernent également le projet routier, le rapport d'impact sur l'environnement, les lisières forestières ou la cadastration des parcelles pour élargir le domaine public communal.

La majorité des oppositions ont été déposées par des privés, pour la plupart habitants de la Commune. Quelques entreprises du site et associations régionales ont également déposé des oppositions.

N°	Opposants	Résultat de la conciliation
1	ATE	Opposition maintenue
2	Club veveysan du tennis	Opposition maintenue
3	Groupement pour l'avenir du Pré-au-Blanc de St-Légier-La Chiésaz	Opposition maintenue
4	Pro Riviera	Opposition maintenue
5	Les Vert-e-s Riviera-Pays-d'Enhaut	Opposition maintenue
6 (15 oppositions identiques)	Andreutti Corinne et Daniele	Opposition maintenue
	Bühlmann Evelyne	Opposition maintenue
	Bühlmann Werner	Opposition maintenue
	Collini Staempfli Milva	Opposition maintenue
	de Rougemont Vanessa	Opposition maintenue
	Kunz Marx	Opposition maintenue
	Lavanchy Elie	Opposition maintenue
	Lavanchy Etstée	Opposition maintenue
	Lecci Rocco	Opposition maintenue
	Mansourian Robert	Opposition maintenue
	Messikommer Paul	Opposition maintenue
	Staempfli Daniel	Opposition maintenue
	Steulet Claude et Rose	Opposition maintenue
	Valotton Claire-Marie	Opposition maintenue
	Valotton Laurent	Opposition maintenue
7 (2 oppositions identiques)	Bucher Aldebert et Tinguely Florence	Opposition maintenue
	Huguenin Suzanne	Opposition maintenue
8	Bettex Yves	Opposition maintenue
9	Boget Ernest	Opposition maintenue
10	Burkhalter Muriel	Opposition maintenue
11	Carrard Roger	Opposition maintenue
12	Chapuisat Olivier	Opposition maintenue
13	Coiffier Yannick	Opposition maintenue
14	Darbyshire John	Opposition maintenue
15	Delavy Gérard et Paule Marie	Opposition maintenue
16	Fleith Mathide	Opposition maintenue
17	Morier Anne et Jean-Luc	Opposition maintenue
18	Schobinger Maurice	Opposition maintenue
19	Simonet Monica	Opposition maintenue

11.2. Principaux motifs d'opposition et position municipale

Plan directeur communal obsolète et révision du Plan directeur communal (PDCom) et du Plan d'affectation communal (PACom) avant toute nouvelle planification

Le PDCom date de 2004 et devait orienter le développement pour les 15 années suivantes. Depuis lors, le contexte a été passablement modifié avec les révisions de la LAT (2014), du PDCn (2019) et de la LATC (2018). Le PDCom est donc obsolète.

Avec la révision de la base légale cantonale, l'obligation de plans directeurs communaux a été remplacée par l'obligation de plans directeurs intercommunaux à l'échelle du périmètre centre de l'agglomération.

Les communes de la Riviera ont ainsi mené des démarches de planification directrices (Plan directeur régional Riviera 2002, projet d'agglomération Rivelac 2011). Elles se coordonnent régulièrement au travers de l'agglomération, de l'organe de promotion économique et des réunions intercommunales. Les communes et l'Etat sont conscients de l'évolution du cadre technico-légal de l'aménagement du territoire ces dernières années et de la nécessité de réviser le projet d'agglomération de 2011. Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités et prévoient de lancer en 2022 les travaux pour un nouveau Plan directeur intercommunal.

Dans les années 2000, les communes de Vevey et St-Légier-La Chiésaz envisageaient un centre sportif à la Veyre-Derrey. Cette orientation a été remise en question par la suite, après différentes études régionales et débats sur la localisation des équipements sportifs. Le rapport "Pour des installations sportives d'importance régionale sur la Riviera, Rapport de synthèse, Jean-Marc Bryois, juin 2015" conclut que l'espace sportif régional devait se localiser sur le secteur Saussaz Maladaire. Les conseils communaux de la Riviera ont tous validé ce rapport et participé au financement des installations sportives d'importance régionale de la Saussaz.

En 2014, la Stratégie cantonale de gestion des zones d'activités (SDT, février 2016) a mis en évidence un manque de terrains disponibles de 10 à 31 ha pour l'agglomération Rivelac. La politique cantonale des pôles de développement du Conseil d'Etat a par ailleurs identifié dès 2011 le site de La Veyre-Fenil comme d'importance stratégique. Cette orientation a été intégrée dans la mesure D11 du Plan directeur cantonal (PDCn).

Aujourd'hui, l'orientation zone d'activités est donc confirmée par le PDCn, par le Conseil communal (qui a validé le financement de travaux pour un Plan d'affectation en zone d'activités) et par toutes les communes de l'agglomération Rivelac en 2020.

Pour la Municipalité, l'établissement d'un nouveau PDCom n'est pas nécessaire pour la mise en vigueur du Plan d'affectation La Veyre-Derrey.

Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités. Dans ce cadre, les communes de l'agglomération ont approuvé à l'unanimité le principe de réaliser le PA Veyre-Derrey de façon anticipée pour répondre au besoin urgent de zones d'activités. Par ailleurs, elles prévoient de lancer en 2022 un Plan directeur intercommunal pour la coordination urbanisation-mobilité-paysage.

Finalement, la planification des SSDA répond à la mesure D11 du PDCn. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

Le Plan général d'affectation en vigueur date de 1983. Pour la Municipalité, la révision du Plan d'affectation communal est une priorité. Il est en cours sur la partie « hors centre » et devra être mené sur la partie centre dans les prochaines années. La problématique des zones d'activités est cependant très indépendante de celle de la zone d'habitation et mixte, ce qui justifie de mener des planifications spécifiques pour les zones d'activités.

Mise en place de la Stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) avant planification de la Veyre-Derrey

La planification des sites stratégies de développement économique (SSDA) répond à la mesure D11 du Plan directeur cantonal (PDCn). Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

L'Etat a proposé des dispositions transitoires pour les zones d'activités en attente de la mise en place des stratégies régionales des zones d'activités notamment dans les régions manquant de zones d'activités comme la Riviera où la reconversion de zones villas en zones d'activités est soutenue par l'Etat, en particulier dans les sites stratégiques.

Les travaux de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) en cours de réalisation confirment ce site. Toutes les communes de la Riviera ont approuvé ce site pour accueillir des activités et demandé que le projet soit intégré dans la SRGZA.

Dès lors, les projets de centre sportif régional ou de parking d'échange ne sont plus d'actualité.

Non-respect du concept URB7

L'étude coordonnée mobilité-aménagement du territoire (concept URB7) de 2014 prévoyait d'affecter le site de la Veyre-Derrey en mixité, pour 600 habitants et emplois, avec des logements majoritairement et des activités. La génération de trafic était estimée à 2'200 véh./jour.

En 2014, la Stratégie cantonale de gestion des zones d'activités a mise en évidence un manque de terrains disponibles de 10 à 31 ha pour l'agglomération Rivelac. La politique cantonale des pôles de développement a par ailleurs identifié le site de La Veyre-Fenil comme d'importance stratégique. Cette orientation a été intégrée dans la mesure D11 du PDCn.

Dès lors, la Municipalité a pris l'orientation d'affecter le secteur de la Veyre-Derrey avec exclusivement des activités, tout en maintenant la cible de 600 emplois. La génération de trafic projetée est de 1'300 véh./jour (selon l'étude de mobilité réalisée dans le cadre des travaux du PA La Veyre-Derrey). Elle respecte donc la modélisation générale de URB7.

Non conforme au Plan directeur cantonal (PDCn)

La mesure D11 du PDCn est en cours de révision. Son entrée en vigueur est prévue au début 2022. Elle identifie le site St-Légier Corsier comme un SSDA. Le PDCn assure la cohérence du développement territorial.

Sur le guichet cartographique du PDCn, le SSDA inclut les terrains déjà affectés en zones d'activités. Ce périmètre sera adapté lors de mise en vigueur de nouvelles zones d'activités. Le secteur de la Veyre-Derrey est déjà identifié comme site stratégique d'agglomération, dans la mesure R14 du PDCn.

Le Plan d'affectation La Veyre-Derrey contribue à l'intérêt cantonal par une implantation significative et qualitative d'emplois, garantit une maîtrise foncière avec la mise en place de conventions pour assurer la disponibilité des terrains, propose une typologie d'activités en adéquation avec la proximité de l'autoroute, préserve les éléments naturels présents sur le site, etc. Il répond ainsi aux exigences du PDCn.

En termes de gouvernance, les travaux d'établissement du Plan d'affectation ont été conduits par un comité de pilotage associant Municipalité, PROMOVE et Services de l'Etat. Dans le futur, il est prévu de mettre en place un organe de gestion La Veyre-Fenil, associant également la Commune de Corsier-sur-Vevey.

La Municipalité, PROMOVE et les Services de l'Etat estiment que la Veyre-Derrey est donc conforme au PDCn.

Dispositions réglementaires pour que la logistique et la vente de marchandises non produites dans la zone soient interdites

La logistique et le commerce font partie des activités tertiaires, selon les classifications de l'OFS (codes NOGA). Le règlement de la Veyre-Derrey limite les activités tertiaires (y inclus logistique et tertiaire) à 20% des surfaces bâties. Ces surfaces tertiaires sont nécessaires pour permettre l'accueil d'activités complémentaires (bureaux, services, restaurant, kiosque, crèche, etc.) assurant la vitalité du site.

S'agissant du commerce, le règlement n'autorise que les petits commerces en soutien à la vitalité et au bon fonctionnement du quartier (kiosque, boulangerie, etc.). Dès lors, le site ne pourra pas accueillir de la logistique, ni de grands commerces alimentaires ou non alimentaires.

Mise en place d'un concours d'architecture pour le développement des constructions

Le projet de la Veyre-Derrey est un projet de Plan d'affectation. Le développement ultérieur des constructions devra être conduit par les propriétaires et leurs partenaires. Dans ces conditions, les propriétaires choisiront s'ils souhaitent organiser des concours d'architecture ou d'autres formes de mise en concurrence.

Dans le cadre du Plan d'affectation, plusieurs études d'urbanisme ont permis de définir les principes d'aménagement :

- « Urb7 - secteur La Veyre-Fenil » (2014) qui pose les orientations urbanistiques et la coordination urbanisation-mobilité-paysage sur l'ensemble du site stratégique d'activités.
- « Site stratégique de développement 10b1 St-Légier-La Chiésaz » (2017) qui propose différentes variantes de structuration des espaces dévolus aux activités pour les secteurs non bâtis situés sur la Commune de St-Légier-La Chiésaz.
- « Vision communale liée au développement du site stratégique de La Veyre » (2018) qui fixe les orientations urbanistiques retenues pour les différents sites.

Ces études ont abouti à la production d'un schéma directeur (2018) pour l'aménagement du secteur de la Veyre-Derrey, qui a servi de base au Plan d'affectation.

Ces différentes études sont à considérer comme des études de base, ayant progressivement amené à poser la structure retenue pour le développement urbanistique du site. Au vu de la complexité des enjeux, cette approche incrémentielle a été préférée à la réalisation d'un concours d'urbanisme.

Tous ces travaux sont suivis par un Comité de pilotage qui réunit la Municipalité, PROMOVE et les Services de l'Etat.

Modification de la zone de verdure

Le secteur au sud et à l'ouest des tennis a été affecté en zone de verdure en 1983. La zone de verdure actuelle s'étend de part et d'autre de la route de la Veyre-d'En-Haut sur 8'643 m².

La zone de verdure actuelle ne présente pas de valeur naturelle ou paysagère particulière. Une partie de la zone de verdure est occupée par les courts extérieurs de tennis.

Dès lors, le Plan d'affectation a prévu de supprimer cette zone de verdure. En compensation, il prévoit de nouvelles zones de verdure, aire forestière et zone viticole pour des surfaces actuellement affectées en zone villas. Les nouvelles zones prévues par le Plan d'affectation sont les suivantes :

- Zone de verdure A extensive avec délaçement 10'310 m² ;
- Zone de verdure B extensive 1'460 m² ;
- Zone viticole protégée 10'240 m² ;
- Aire forestière 3'260 m².

En comparaison à l'affectation actuellement en vigueur, la surface non constructible est triplée, ce qui atteste de la prise en compte du volet paysager. Le projet prévoit deux types de zones de verdure : à proximité des bâtiments, une zone de verdure A avec fonction paysagère et délaçement ; en périphérie du site, des zones sans fonction de délaçement (vignes, zones de verdure B, aire forestière).

La Municipalité estime que la modification de la zone verdure améliore la qualité paysagère du site.

Déplacement de la route du Chapon devant la parcelle 1897

Il est prévu de modifier le chemin du Chapon sur son tronçon supérieur uniquement. Dès lors, la partie aval du chemin ne sera pas modifiée, notamment au niveau de l'accès à la déchetterie, le long de la parcelle n° 1897 et de la vigne existante.

Par conséquent, les accès à la parcelle n° 1897 resteront inchangés.

L'aménagement du nouveau carrefour a été mis à l'enquête publique dans le cadre du présent dossier. Le déplacement du chemin du Chapon doit être encore étudié dans le cadre du projet d'équipement.

Réalisation d'une étude socio-économique (provenance entreprises et employés)

Les travaux du Plan d'affectation La Veyre-Derrey n'incluent pas d'étude socio-économique. Un Plan d'affectation a pour but de définir l'affectation et les règles de construction. Il n'a pas pour vocation d'identifier les futures entreprises du site. La Municipalité estime donc qu'une étude socio-économique n'était pas nécessaire dans le cadre des travaux du Plan d'affectation.

Plusieurs entreprises de la région localisées dans les centres urbains se sont constituées en associations avec l'objectif de déménager sur le site de la Veyre-Derrey. Cette association a notamment communiqué dans le Comm'une info n°61 d'octobre 2021. Il revient cependant aux propriétaires de s'entendre avec les entreprises projetant de s'installer sur le site.

A l'échelle régionale, l'étude en cours sur la stratégie régionale des zones d'activités a montré que les réserves directement disponibles sur la Riviera ont le potentiel pour 770 emplois : 300 pour Merck Serono en cours de construction, 450 au Pré-au-Blanc (alors que l'affectation est obsolète) et 20 sur des parcelles isolées. En conséquence, les entreprises artiano-industrielles ont tendance à quitter la région, entraînant une réduction des emplois dans le secondaire (-1.2%/an depuis 2011). La partie vaudoise de l'agglomération Rivelac se trouve ainsi de plus en plus tertiairisée (84% des emplois dans le tertiaire aujourd'hui) et résidentielle (0.39 EPT par habitant contre 0.46 en moyenne cantonale). Ce déficit induit d'importants mouvements pendulaires vers les bassins d'emplois voisins (région lausannoise, Chablais, canton de Fribourg).

Dans ce contexte, la Municipalité a orienté les travaux pour que le projet soit adapté à la relocalisation d'entreprises présentes en zones d'habitation et mixtes de la Riviera.

Augmentation du nombre de places de stationnement qui génèrera une augmentation de trafic et des nuisances (bruit et pollution, congestion du réseau)

L'ensemble du site de la Veyre Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque Plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une augmentation de trafic absorbable par le réseau routier pour autant que des mesures de limitation soient mises en place (limitation du tertiaire, limitation du stationnement, plans de mobilité, etc.).

Les études annexées au Plan d'affectation La Veyre-Derrey (étude mobilité, rapport d'impact sur l'environnement) tiennent compte des autres développements en cours et planifiés dans le site stratégique, notamment du développement de Merk Serono. Ces études montrent spécifiquement l'effet attendu du projet Veyre-Derrey sur les charges de trafic : le trafic du chemin de la Veyre-d'En-Haut sera augmenté d'environ 30% mais la charge sur les autres axes routiers n'augmentera que de 3% à 5%. Cette augmentation est considérée comme absorbable.

Afin de limiter les charges de trafic, le règlement fixe un nombre maximal de surfaces de plancher et de volume bâti qu'il est possible d'aménager sur le site. Il stipule également que les normes VSS doivent être appliquées avec un taux de satisfaction de 65% (taux de satisfaction de 70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés, soit 65%) et au maximum 450 places employés, visiteurs.

Si toutes les surfaces de plancher sont construites dans le futur, il est attendu que les 450 places seront nécessaires. Si les volumes sont construits avec de plus importantes hauteurs d'étages, ou si certains étages ne sont pas construits, les surfaces de plancher seront réduites, de même que le nombre de cases de stationnement.

Les places de chargement et d'attente pour les camions et véhicules utilitaires situées dans les cours peuvent s'ajouter aux places employés et visiteurs. Les places véhicules utilitaires dans les parkings sont en revanche incluses dans le maximum de 450 places.

Au vu de l'incertitude sur le besoin en places de stationnement, la Municipalité a prévu d'avoir la maîtrise de la construction du parking, de son dimensionnement, de la tarification et de l'attribution des places en fonction des besoins effectifs et de la mise en place effective de plans de mobilité d'entreprises.

Favoriser la mobilité douce, les transports publics et les mouvements pendulaires à travers un plan de mobilité du site / Mesures pour la limitation du trafic et des nuisance / Modification des réseaux de transports publics et mobilité douce

La stratégie générale suivie par la Municipalité est d'encourager une limitation du trafic routier par différentes mesures : limitation du stationnement, plans de mobilité obligatoires, renforcement des transports publics et le renforcement du réseau de mobilité douce.

Le Plan d'affectation prévoit des itinéraires sur son périmètre et dans son environnement direct. En parallèle au Plan d'affectation, la Municipalité et l'Etat mènent différents projets sur le réseau routier, allant dans le sens de la stratégie générale :

- Requalification de la route du Rio Gredon, avec deux pistes à voitures (une montante, une descendante), 2 pistes bus, une bande cyclable en descente et 1 trottoir mixte piétons-cyclistes en montée. Un projet a été préparé par l'Etat et sera mis à l'enquête si le projet de la Veyre-Derrey entre en vigueur.
- Limitation du transit à travers les zones résidentielles. Ces réflexions sont intégrées à la modification du Plan d'affectation Rio Gredon, en cours d'étude.
- Projet de voie verte Halte Château d'Hauteville – Veyre-Derrey – Gilamont – Gare de Vevey, en cours d'étude avec la Ville de Vevey.

S'agissant de la jonction autoroutière et du giratoire du Genévrier, ils sont de compétence de l'OFROU.

Concernant les transports publics, la cadence actuelle est de 20 min. aux heures de pointe et de 40 min. aux heures creuses. Etant donné que la ligne CFF a actuellement une cadence de 30 min., la cadence du bus n'est plus appropriée. Il est donc prévu de faire une adaptation, à savoir une cadence de 30 min. sur toute la journée. Cette cadence sera mise en place en principe en 2025 lorsqu'il y aura la réelle demande liée au développement des activités à la Veyre.

Conservation des 68 places existantes pour le tennis / Non-mutualisation du parking entre tennis et zone d'activités

Il est aujourd'hui obligatoire (selon art. 24 LATC) de se référer aux normes des professionnels de la route (normes VSS) pour le dimensionnement des besoins en stationnement. A La Veyre-Derrey, en fonction de la qualité de la desserte en transports publics et conformément à la norme, un taux de satisfaction de 65% a été retenu (taux de satisfaction de 70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés, soit 65%).

Actuellement le tennis et le restaurant disposent de 68 places. En appliquant la norme VSS, le parking devrait être réduit à 50 places.

Les 68 places ayant été aménagées dans le respect de la procédure au moment de sa construction, la Municipalité n'a pas l'intention d'exiger une réduction du nombre de places. Elle se doit cependant de rappeler aux exploitants du tennis et du restaurant qu'ils disposent de 18 places aménagées en trop et qu'une réduction du nombre de places permettrait de contribuer à la réduction des charges de trafic.

Le Plan d'affectation ne prévoit pas de mutualiser les places de stationnement, mais de laisser un parking spécifique au tennis sur sa parcelle. Le CVT peut, s'il le souhaite, contrôler le stationnement dans son parking avec une barrière ou d'autres mesures.

La Municipalité est ouverte à une coordination entre les deux parkings et à l'utilisation du futur parking en cas de besoins particuliers du tennis. Le parking de la Veyre-Derrey sera probablement ouvert au public le week-end et en soirée.

Périmètre de l'étude de mobilité et du rapport d'impact sur l'environnement

L'étude de mobilité a été réalisée sur un périmètre incluant la route d'Hauteville, la route de St-Légier, le chemin du Pré-au-Blanc en direction de St-Légier et jusqu'au viaduc de Gilamont et aux avenues de Gilamont et de Pra à Vevey, et a analysé le trafic journalier moyen, heures de pointe du matin, heures de pointe du soir. L'étude montre que l'augmentation de trafic attendue aux limites de ce périmètre est inférieure à 3% en direction de Vevey et 1.5% en direction de St-Légier.

La Municipalité et les Services de l'Etat ont estimé que le périmètre du projet était pertinent s'agissant d'évaluer l'effet du Plan d'affectation.

Il en va de même des autres impacts sur l'environnement.

Limitation de la pollution lumineuse

La Municipalité partage le souci de cette pollution lumineuse pour les voisins ainsi que pour la faune et la flore aux alentours du projet du PA La Veyre-Derrey et sera attentive à ce point.

Elle propose d'ajouter un article sur ce sujet dans le projet de règlement.

Réduction de la vue avec les silos à sel et le parking

Il est certain que l'ensemble des constructions réduira la vue sur le lac depuis le tennis.

Les silos à sels sont des objets ponctuels, d'une hauteur maximale de 18 m, soit 5 m de plus que la hauteur maximale des bâtiments du lot A. S'agissant d'objets ponctuels, leurs effets sur la vue resteront limités.

Le parking en ouvrage est autorisé sur une hauteur de 13 m (altitude 503). Il va s'inscrire devant la bretelle autoroutière dont l'altitude est 506 m, permettant une bonne intégration.

Réalisation des aménagements paysagers en même temps que la construction

Le traitement de l'espace public sera de qualité. La réalisation des aménagements extérieurs sera conduite par la Commune de Blonay - Saint-Légier au fur et à mesure de l'avancement du projet.

La Commune a la maîtrise du foncier et de la conduite. Par conséquent, elle sera attentive à éviter que des terrains restent non aménagés et en attente. Il a été convenu avec les propriétaires que ces derniers financeront les aménagements extérieurs, mais que le projet sera conduit par la Commune et que les parcelles en zone de verdure A seront propriétés de la Commune.

La majorité des aménagements sera réalisée avant les premières constructions, mais les derniers aménagements sont prévus au moment des dernières constructions.

Arborisation de la césure dans l'aire A

L'aménagement et l'arborisation de la césure optionnelle dans l'aire A seront étudiés dans le cadre du permis de construire. Le Plan d'affectation n'impose pas un aménagement ou une arborisation à ce stade.

Construction d'un mur en bordure de vigne

La construction d'un mur en bordure de la vigne sera étudiée dans le cadre du permis de construire. Le Plan d'affectation n'impose pas un mur à ce stade.

Remise à ciel ouvert du ruisseau du Rio Gredon

Ce projet a été étudié et validé par le Conseil communal en 2018. Il est en cours d'étude, indépendamment du projet de la Veyre-Derrey.

Réduction de la qualité paysagère / Intégration paysagère insuffisante

Le site de La Veyre est un site d'activités stratégique, inscrit dans les politiques cantonales et dans le PDCn. L'Etat l'a retenu après plusieurs études de base, une consultation des communes et une pesée des intérêts. Dans le cas de la Veyre-Derrey, l'objectif est de concilier un parc d'activités dense avec une bonne intégration paysagère, mais pas de préserver un espace paysager non bâti. Le site est déjà en zone à bâtir et la LAT demande la création d'un milieu bâti compact. La densité du site a fait l'objet d'analyses de variantes, mais il n'est pas envisageable de planifier un parc paysager avec à l'intérieur de celui-ci quelques bâtiments dispersés.

En comparaison à l'affectation actuellement en vigueur, la surface des zones de verdure et zones protégées est triplée, ce qui atteste de la prise en compte du volet paysager. A noter que la parcelle n° 1899 actuellement affectée en zone de villas est en grande partie reclassée en zone viticole dans le but d'assurer l'intégration paysagère.

Une étude paysagère a été menée dans le cadre du Plan d'affectation par un bureau spécialisé dans l'architecture du paysage. Elle a contribué à définir l'organisation du site à travers un concept pour les aménagements paysagers.

Selon ces différentes exigences, la Municipalité, PROMOVE et les Services de l'Etat ont fait une pesée d'intérêt entre le paysage, la densité et la fonctionnalité du site.

Absence de participation de la population et de consultation du Conseil communal

La Municipalité a mis en place une démarche d'information et concertation adaptée au cadre du projet qui est celui d'un parc d'activités sans habitation, et qui s'inscrit dans un site stratégique cantonal d'activités.

Plusieurs séances d'information et discussions ont été organisées depuis 2015 avec les entreprises et personnes intéressées. Ces séances ont notamment été annoncées dans le Commun'info et sur le site Internet communal.

Les points saillants de l'interaction avec la population et les entreprises comprennent notamment :

- Séance avec les entreprises et personnes intéressées du 26 février 2015 et articles de presse liés (24 heures, le Régional) ;
- Plateforme entreprises du 7 mai 2015 avec échanges autour du développement de La Veyre ;
- Atelier avec les entreprises et personnes intéressées du 11 janvier 2016, en présence de la Conseillère d'Etat J. de Quattro et articles de presse liés (24 heures, le Régional) ;
- Séance avec les entreprises et personnes intéressées du 27 juin 2017, en présence du Conseiller d'Etat Ph. Leuba et articles de presse liés (24 heures, Commun'info) ;
- Atelier avec les entreprises et personnes intéressées du 5 juin 2018 et articles de presse liés (24 heures, le Régional) ;
- Séance avec les entreprises et personnes intéressées du 13 novembre 2019.

Au début de l'enquête publique, la Municipalité a organisé une séance d'information publique (retransmise sur le site Internet communal), avec la présence de deux Conseillers d'Etat.

PROMOVE (la promotion économique régionale) est en contact avec les entreprises de la région, qu'elle rencontre régulièrement. Le projet de la Veyre-Derrey tient compte de l'attente des entreprises. Depuis l'enquête publique du projet, les entreprises de la région qui ont contacté PROMOVE pour se relocaliser à la Veyre-Derrey dépassent l'offre disponible. Ceci démontre que le projet répond certainement aux attentes des entreprises.

Rapport coût/bénéfice défavorable pour la Commune

La volonté première est d'éviter l'exode des entreprises afin qu'elles restent dans la région. En tant qu'hôte du site stratégique de la Riviera, la Commune a la responsabilité de le planifier pour répondre aux besoins.

Adéquation avec l'urgence climatique

La stratégie de développement d'activités dans une région fortement résidentielle répond à l'exigence d'offrir la possibilité aux habitants de la région d'y trouver un emploi. Ceci permet d'éviter la forte pendularité actuelle vers les régions voisines.

Pour le reste, le projet intègre de nombreuses mesures en lien avec l'urgence climatique : arborisation, espaces verts, concept énergétique, limitation du stationnement, etc.

Elargissement du périmètre pour intégrer la déchetterie

La déchetterie était à la base une solution provisoire mais le manque d'alternative fait perdurer cette situation. La déchetterie fonctionne à satisfaction et ne fait pas l'objet d'intention particulière à ce jour. Elle a été aménagée sur la base d'un permis de construire délivré en 1957, tout à fait conforme.

La Municipalité n'a pas l'intention d'apporter des modifications à la déchetterie et ne prévoit pas d'intégrer la déchetterie au périmètre du PA puisque celle-ci doit être placée en zone d'utilité publique et non dans un site de développement stratégique d'activités d'importance cantonale.

Indemnité pour la perte de valeur de leurs biens immobiliers

La Municipalité laisse les propriétaires faire usage de leurs droits auprès du tribunal d'arrondissement au moment de l'entrée en vigueur du PA.

12. Proposition de réponses aux oppositions

Opposition n°1

La présente observation est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposant

Association transports et environnement, CP 109, 1001 Lausanne

Procédures concernées

Plan d'affectation, Rapport d'impact sur l'environnement, Projet routier

Résumé des motifs de l'observation

⁽¹⁾ *L'opposant estime que le site de la Veyre prévoit au travers des PA Veyre-Derrey, En Fenil et Rio Gredon plus de 2'000 places de stationnement supplémentaires. Il estime que ces places vont générer une augmentation du trafic et ⁽²⁾ vont à l'encontre d'une mobilité durable.*

⁽²⁾ *L'opposant estime que le projet n'est pas conforme au Plan directeur cantonal (mesures A23, R14) qui fixe notamment comme objectifs de favoriser l'usage des transports publics, de la mobilité douce et de limiter les mouvements pendulaires.*

⁽³⁾ *L'opposant relève par ailleurs que le Plan directeur communal est obsolète et non conforme au Plan directeur cantonal. Il estime que la révision du Plan directeur et du Plan d'affectation communal devrait être réalisée avant de développer le projet de la Veyre-Derrey. Il estime que le site de la Veyre est une zone à forte génération de trafic individuel et rappelle que l'agglomération doit coordonner urbanisation et transports, limiter les mouvements pendulaires et favoriser l'usage des transports publics et de la mobilité douce. Dès lors, il estime que la Commune doit mener une planification générale avant de procéder à des planifications détaillées. Il demande également que les mesures liées à la mobilité pour cycles soient plus importantes.*

⁽⁴⁾ *L'opposant estime que le projet de PA n'est pas en adéquation avec l'urgence climatique. ⁽²⁾ Il demande qu'un plan de mobilité de site soit développé pour l'ensemble des zones d'activités de la Veyre. ⁽⁵⁾ Il estime que le rapport d'impact traite d'un périmètre trop limité et ne respecte pas les exigences légales, que les données de trafic analysées sont insuffisantes et que le nombre de places de stationnement prévu est excessif.*

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ L'ensemble du site de la Veyre-Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre-Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque Plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une

augmentation de trafic absorbable par le réseau routier pour autant que des mesures de limitation soient mises en place (limitation du tertiaire, limitation du stationnement, plans de mobilité, etc.).

Les études annexées au PA La Veyre-Derrey (étude mobilité, rapport d'impact sur l'environnement) tiennent compte des autres développements en cours et planifiés dans le site stratégique, notamment du développement de Merk Serono. Ces études montrent spécifiquement l'effet attendu du projet Veyre-Derrey sur les charges de trafic : le trafic du chemin de la Veyre-d'En-Haut sera augmenté d'environ 30% mais la charge sur les autres axes routiers n'augmentera que de 3% à 5%. Cette augmentation est considérée comme absorbable.

Afin de limiter les charges de trafic, le règlement fixe un nombre maximal de surfaces de plancher et de volume bâti qu'il est possible d'aménager sur le site. Il stipule également que les normes VSS doivent être appliquées avec un taux de satisfaction de 65% (70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés) et au maximum 450 places employés, visiteurs.

Si toutes les surfaces de plancher sont construites dans le futur, il est attendu que les 450 places seront atteintes. Si les volumes sont construits avec de plus importantes hauteurs d'étages, les surfaces de plancher seront réduites, de même que le nombre de cases de stationnement.

Les places de chargement et d'attente pour les camions et véhicules utilitaires situées dans les cours peuvent s'ajouter aux places employés et visiteurs. Les places pour les véhicules utilitaires dans les parkings sont en revanche incluses dans le maximum de 450 places.

Au vu de l'incertitude sur le besoin en places de stationnement, la Municipalité a prévu d'avoir la maîtrise de la construction du parking, de son dimensionnement, de la tarification et de l'attribution des places en fonction des besoins effectifs et de la mise en place effective de plans de mobilité d'entreprises.

⁽²⁾ La stratégie générale suivie par la Municipalité est d'encourager une limitation du trafic routier par différentes mesures : limitation du stationnement, plans de mobilité obligatoires, renforcement des transports publics et le renforcement du réseau de mobilité douce.

Le PA prévoit des itinéraires sur son périmètre et dans son environnement direct. En parallèle au Plan d'affectation, la Municipalité et l'Etat mènent différents projets sur le réseau routier, allant dans le sens de la stratégie générale :

- Requalification de la route du Rio Gredon, avec deux pistes à voitures (une montante, une descendante), 2 pistes bus, une bande cyclable en descente et 1 trottoir mixte piétons-cyclistes en montée. Un projet a été préparé par l'Etat et sera mis à l'enquête si le projet de la Veyre-Derrey entre en vigueur.
- Limitation du transit à travers les zones résidentielles. Ces réflexions sont intégrées à la modification du Plan d'affectation Rio Gredon, en cours d'étude.
- Projet de voie verte Halte Château d'Hauteville – Veyre-Derrey – Gilamont – Gare de Vevey, en cours d'étude avec la ville de Vevey.

S'agissant de la jonction autoroutière et du giratoire du Genévrier, ils sont de compétence de l'OFROU.

Concernant les transports publics, la cadence actuelle est de 20 min. aux heures de pointe et de 40 min aux heures creuses. Etant donné que la ligne CFF a actuellement une cadence de 30 min, la cadence du bus n'est plus appropriée. Il est donc prévu de faire une adaptation, à savoir une cadence de 30 min sur toute la journée. Cette cadence sera mise en place en principe en 2025 lorsqu'il y aura la réelle demande liée au développement des activités à la Veyre.

⁽³⁾ Le PDCom date de 2004 et devait orienter le développement pour les 15 années suivantes. Depuis lors, le contexte a été passablement modifié avec les révisions de la LAT (2014), du PDCn (2019) et de la LATC (2018). Le PDCom est donc obsolète.

Avec la révision de la base légale cantonale, l'obligation de plans directeurs communaux a été remplacée par l'obligation de plans directeurs intercommunaux à l'échelle du périmètre centre de l'agglomération.

Les communes de la Riviera ont ainsi mené des démarches de planification directrices (Plan directeur régional Riviera 2002, projet d'agglomération Rivelac 2011). Elles se coordonnent régulièrement au travers de l'agglomération, de l'organe de promotion économique et des réunions intercommunales. Les communes et l'Etat sont conscients de l'évolution du cadre technico-légal de l'aménagement du territoire ces dernières années et de la nécessité de réviser le projet d'agglomération de 2011. Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités et prévoient de lancer en 2022 les travaux pour un nouveau Plan directeur intercommunal.

Dans les années 2000, les communes de Vevey et St-Légier-La Chiésaz envisageaient un centre sportif à la Veyre-Derrey. Cette orientation a été remise en question par la suite, après différentes études régionales et débats sur la localisation des équipements sportifs. Le rapport "Pour des installations sportives d'importance régionale sur la Riviera, Rapport de synthèse, Jean-Marc Bryois, juin 2015" conclue que l'espace sportif régional devait se localiser sur le secteur Saussaz Maladaire. Les Conseils communaux de la Riviera ont tous validé ce rapport et participé au financement des installations sportives d'importance régionale de la Saussaz.

En 2014, la Stratégie cantonale de gestion des zones d'activités (SDT, février 2016) a mis en évidence un manque de terrains disponibles de 10 à 31 ha pour l'agglomération Rivelac. La politique cantonale des pôles de développement du Conseil d'Etat a par ailleurs identifié dès 2011 le site de La Veyre-Fenil comme d'importance stratégique. Cette orientation a été intégrée dans la mesure D11 du PDCn.

Aujourd'hui, l'orientation zone d'activités est donc confirmée par le Plan directeur cantonal, par le Conseil communal (qui a validé le financement des travaux pour un Plan d'affectation en zone d'activités) et par toutes les communes de l'agglomération Rivelac en 2020.

Pour la Municipalité, l'établissement d'un nouveau PDCom n'est pas nécessaire pour la mise en vigueur du PA La Veyre-Derrey.

Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités. Dans ce cadre, les communes de l'agglomération ont approuvé à l'unanimité le principe de réaliser le PA La Veyre-Derrey de façon anticipée pour répondre au besoin urgent de zones d'activités. Par ailleurs, elles prévoient de lancer en 2022 un Plan directeur intercommunal pour la coordination urbanisation-mobilité-paysage.

Finalement, la planification des SSDA répond à la mesure D11 du PDCn. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

Le Plan général d'affectation en vigueur date de 1983. Pour la Municipalité, la révision du Plan d'affectation communal est une priorité. Il est en cours sur la partie « hors centre » et devra être mené sur la partie centre dans les prochaines années. La problématique des zones d'activités est cependant très indépendante de celle de la zone d'habitation et mixte, ce qui justifie de mener des planifications spécifiques pour les zones d'activités.

⁽⁴⁾ La stratégie de développement d'activités dans une région fortement résidentielle répond à l'exigence d'offrir la possibilité aux habitants de la région d'y trouver un emploi. Ceci permet d'éviter la forte pendularité actuelle vers les régions voisines.

Pour le reste, le projet intègre de nombreuses mesures en lien avec l'urgence climatique : arborisation, espaces verts, concept énergétique, limitation du stationnement, etc.

⁽⁵⁾ L'étude de mobilité a été réalisée sur un périmètre incluant la route d'Hauteville, la route de St-Légier, le chemin du Pré-au-Blanc en direction de St-Légier et jusqu'au viaduc de Gilamont et aux avenues de Gilamont et de Pra à Vevey. Elle a analysé le trafic journalier moyen, heures de pointe du matin, heures de pointe du soir. L'étude montre que l'augmentation de trafic attendue aux limites de ce périmètre est inférieure à 3% en direction de Vevey et 1.5% en direction de St-Légier.

La Municipalité et les Services de l'Etat ont estimé que le périmètre de projet était pertinent s'agissant d'évaluer l'effet du Plan d'affectation.

Il en va de même des autres impacts sur l'environnement.

Opposition n°2

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposant

Club veveysan de tennis, La Veyre-Derrey, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédures concernées

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'observation

⁽¹⁾ *Le club de tennis s'oppose à la limitation à 50 places de parc pour le tennis. Il estime être au bénéfice du droit acquis pour les 68 places existantes. Il s'oppose à la mutualisation des places avec la zone d'activités.*

⁽²⁾ *L'opposant s'oppose également à la construction d'un parking en silo et des silos à sel. Il estime que ces installations vont réduire la vue et générer des nuisances pour le tennis et son restaurant.*

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ Il est aujourd'hui obligatoire (selon art. 24 LATC) de se référer aux normes des professionnels de la route (normes VSS) pour le dimensionnement des besoins en stationnement. A La Veyre-Derrey, en fonction de la qualité de la desserte en transports publics et conformément à la norme, un taux de satisfaction de 65% a été retenu (70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisé).

Actuellement le tennis et le restaurant disposent de 68 places. En appliquant la norme VSS, le parking devrait être réduit à 50 places.

Les 68 places ayant été aménagées dans le respect de la procédure au moment de sa construction, la Municipalité n'a pas l'intention d'exiger une réduction du nombre de places. Elle se doit cependant de rappeler aux exploitants du tennis et du restaurant qu'ils disposent de 18 places aménagées en trop et qu'une réduction du nombre de places permettrait de contribuer à la réduction des charges de trafic.

Le Plan d'affectation ne prévoit pas de mutualiser les places de stationnement, mais de laisser un parking spécifique au tennis sur la parcelle du tennis. Le CVT peut, s'il le souhaite, contrôler le stationnement dans son parking avec une barrière ou d'autres mesures.

La Municipalité est ouverte à une coordination entre les deux parkings et à l'utilisation du futur nouveau parking en cas de besoins particuliers du tennis. Le parking de la Veyre-Derrey sera probablement ouvert au public le week-end et en soirée.

⁽²⁾ Il est certain que l'ensemble des constructions va réduire la vue sur le lac depuis le tennis.

Les silos à sels sont des objets ponctuels, d'une hauteur maximale de 18 m, soit 5 m de plus que la hauteur maximale des bâtiments du lot A. S'agissant d'objets ponctuels, leurs effets sur la vue resteront limités.

Le parking en ouvrage est autorisé sur une hauteur de 13 m (altitude 503). Il va s'inscrire devant la bretelle autoroutière dont l'altitude est 506 m, permettant une bonne intégration.

Opposition n°3

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposant

Groupe pour l'avenir du Pré-au-Blanc de St-Légier-La Chiésaz, p.a. Monica Simonet, ch. de Milavy 2, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédures concernées

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ *L'opposant estime que le développement des zones d'activités ne répond pas à un développement territorial cohérent. Ce développement expose les zones résidentielles situées à proximité à une augmentation du trafic routier, à une congestion des axes routiers, à du trafic transitant dans les zones d'habitation, à du bruit et à la pollution.*

⁽²⁾ *Il estime que la révision des plans communaux devrait être faite en une seule fois, en commençant par le Plan directeur communal, pour appréhender correctement l'augmentation du trafic et l'ensemble des impacts sur l'environnement. ⁽³⁾ Il estime que l'absence de participation de la population et de consultation du Conseil communal vont à l'encontre des exigences légales.*

⁽²⁾ *L'opposant estime également que les études mobilité et environnement ne vont pas assez loin et en particulier ne prennent pas suffisamment en compte l'augmentation de trafic à la jonction autoroutière de la Veyre et dans les secteurs résidentiels au-dessus de l'autoroute. ⁽⁴⁾ Il demande une forte amélioration des infrastructures de transports publics avant la réalisation du projet.*

⁽⁵⁾ *Il estime que le développement économique ne profitera pas aux habitants de la région et générera du trafic pendulaire.*

⁽⁶⁾ *Il estime également que le projet présente un rapport coût/bénéfice défavorable pour la Commune.*

⁽⁷⁾ *L'opposant demande finalement que le règlement soit adapté (logistique interdite, vente interdite d'articles non produits dans la zone, emplois à haute valeur ajoutée exigés).*

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ L'ensemble du site de la Veyre-Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre-Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque Plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une augmentation de trafic absorbable par le réseau routier pour autant que des mesures de limitation soient mises en place (limitation du tertiaire, limitation du stationnement, plans de mobilité, etc.).

Les études annexées au PA La Veyre-Derrey (étude mobilité, rapport d'impact sur l'environnement) tiennent compte des autres développements en cours et planifiés dans le site stratégique, notamment du développement de Merk Serono. Ces études montrent spécifiquement l'effet

attendu du projet Veyre-Derrey sur les charges de trafic : le trafic du chemin de la Veyre-d'En-Haut sera augmenté d'environ 30% mais la charge sur les autres axes routiers n'augmentera que de 3% à 5%. Cette augmentation est considérée comme absorbable.

Afin de limiter les charges de trafic, le règlement fixe un nombre maximal de surfaces de plancher et de volume bâti qu'il est possible d'aménager sur le site. Il stipule également que les normes VSS doivent être appliquées avec un taux de satisfaction de 65% (70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés) et au maximum 450 places employés, visiteurs.

Si toutes les surfaces de plancher sont construites dans le futur, il est attendu que les 450 places seront atteintes. Si les volumes sont construits avec de plus importantes hauteurs d'étages, les surfaces de plancher seront réduites, de même que le nombre de cases de stationnement.

Les places de chargement et d'attente pour les camions et véhicules utilitaires situées dans les cours peuvent s'ajouter aux places employés et visiteurs. Les places véhicules utilitaires dans les parkings sont en revanche incluses dans le maximum de 450 places.

Au vu de l'incertitude sur le besoin en places de stationnement, la Municipalité a prévu d'avoir la maîtrise de la construction du parking, de son dimensionnement, de la tarification et de l'attribution des places en fonction des besoins effectifs et de la mise en place effective de plans de mobilité d'entreprises.

⁽²⁾ Le PDCom date de 2004 et devait orienter le développement pour les 15 années suivantes. Depuis lors, le contexte a été passablement modifié avec les révisions de la LAT (2014), du PDCn (2019) et de la LATC (2018). Le PDCom est donc obsolète.

Avec la révision de la base légale cantonale, l'obligation de plans directeurs communaux a été remplacée par l'obligation de plans directeurs intercommunaux à l'échelle du périmètre centre de l'agglomération.

Les communes de la Riviera ont ainsi mené des démarches de planification directrices (Plan directeur régional Riviera 2002, projet d'agglomération Rivelac 2011). Elles se coordonnent régulièrement au travers de l'agglomération, de l'organe de promotion économique et des réunions intercommunales. Les communes et l'Etat sont conscients de l'évolution du cadre technico-légal de l'aménagement du territoire ces dernières années et de la nécessité de réviser le projet d'agglomération de 2011. Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités et prévoient de lancer en 2022 les travaux pour un nouveau Plan directeur intercommunal.

Dans les années 2000, les communes de Vevey et St-Légier-La Chiésaz envisageaient un centre sportif à la Veyre-Derrey. Cette orientation a été remise en question par la suite, après différentes études régionales et débats sur la localisation des équipements sportifs. Le rapport "Pour des installations sportives d'importance régionale sur la Riviera, Rapport de synthèse, Jean-Marc Bryois, juin 2015" conclut que l'espace sportif régional devait se localiser sur le secteur Saussaz Maladaire. Les Conseils communaux de la Riviera ont tous validé ce rapport et participé au financement des installations sportives d'importance régionale de la Saussaz.

En 2014, la Stratégie cantonale de gestion des zones d'activités (SDT, février 2016) a mis en évidence un manque de terrains disponibles de 10 à 31 ha pour l'agglomération Rivelac. La politique cantonale des pôles de développement du Conseil d'Etat a par ailleurs identifié dès 2011 le site de La Veyre-Fenil comme d'importance stratégique. Cette orientation a été intégrée dans la mesure D11 du PDCn.

Aujourd'hui, l'orientation zone d'activités est donc confirmée par le PDCn, par le Conseil communal (qui a validé le financement des travaux pour un Plan d'affectation en zone d'activités) et par toutes les communes de l'agglomération Rivelac en 2020.

Pour la Municipalité, l'établissement d'un nouveau PDCOM n'est pas nécessaire pour la mise en vigueur du PA La Veyre-Derrey.

Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités. Dans ce cadre, les communes de l'agglomération ont approuvé à l'unanimité le principe de réaliser le PA La Veyre-Derrey de façon anticipée pour répondre au besoin urgent de zones d'activités. Par ailleurs, elles prévoient de lancer en 2022 un Plan directeur intercommunal pour la coordination urbanisation-mobilité-paysage.

Finalement, la planification des SSDA répond à la mesure D11 du PDCN. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

Le Plan général d'affectation en vigueur date de 1983. Pour la Municipalité, la révision du Plan d'affectation communal est une priorité. Il est en cours sur la partie « hors centre » et devra être mené sur la partie centre dans les prochaines années. La problématique des zones d'activités est cependant très indépendante de celle de la zone d'habitation et mixte, ce qui justifie de mener des planifications spécifiques pour les zones d'activités.

⁽³⁾ La Municipalité a mis en place une démarche d'information et concertation adaptée au cadre du projet qui est celui d'un parc d'activités sans habitation, et qui s'inscrit dans un site stratégique cantonal d'activités.

Plusieurs séances d'information et discussions ont été organisées depuis 2015 avec les entreprises et personnes intéressées. Ces séances ont notamment été annoncées dans le Commun'info et sur le site Internet communal.

Au début de l'enquête publique, la Municipalité a organisé une séance d'information publique (retransmise sur le site Internet communal), avec la présence de deux Conseillers d'Etat.

PROMOVE (la promotion économique régionale) est en contact avec les entreprises de la région, qu'elle rencontre régulièrement. Le projet de la Veyre-Derrey tient compte de l'attente des entreprises. Depuis l'enquête publique du projet, les entreprises de la région qui ont contacté PROMOVE pour se relocaliser à la Veyre-Derrey dépassent l'offre disponible. Ceci démontre que le projet répond certainement aux attentes des entreprises.

⁽⁴⁾ La stratégie générale suivie par la Municipalité est d'encourager une limitation du trafic routier par différentes mesures : limitation du stationnement, plans de mobilité obligatoires, renforcement des transports publics et le renforcement du réseau de mobilité douce.

Le PA prévoit des itinéraires sur son périmètre et dans son environnement direct. En parallèle au Plan d'affectation, la Municipalité et l'Etat mènent différents projets sur le réseau routier, allant dans le sens de la stratégie générale :

- Requalification de la route du Rio Gredon, avec deux pistes à voitures (une montante, une descendante), 2 pistes bus, une bande cyclable en descente et 1 trottoir mixte piétons-cyclistes en montée. Un projet a été préparé par l'Etat et sera mis à l'enquête si le projet de la Veyre-Derrey entre en vigueur.
- Limitation du transit à travers les zones résidentielles. Ces réflexions sont intégrées à la modification du Plan d'affectation Rio Gredon, en cours d'étude.
- Projet de voie verte Halte Château d'Hauteville – Veyre-Derrey – Gilamont – Gare de Vevey, en cours d'étude avec la ville de Vevey.

S'agissant de la jonction autoroutière et du giratoire du Genévrier, ils sont de compétence de l'OFROU.

Concernant les transports publics, la cadence actuelle est de 20 min. aux heures de pointe et de 40 min. aux heures creuses. Etant donné que la ligne CFF a actuellement une cadence de 30 min., la cadence du bus n'est plus appropriée. Il est donc prévu de faire une adaptation, à savoir une cadence de 30 min. sur toute la journée. Cette cadence sera mise en place en principe en 2025 lorsqu'il y aura la réelle demande liée au développement des activités à la Veyre.

⁽⁵⁾ Plusieurs entreprises de la région localisées dans les centres urbains se sont constituées en associations avec l'objectif de déménager sur le site de la Veyre-Derrey. Cette association a notamment communiqué dans le Comm'une info n°61 d'octobre 2021. Il revient cependant aux propriétaires de s'entendre avec les entreprises projetant de s'installer sur le site.

A l'échelle régionale, l'étude en cours sur la stratégie régionale des zones d'activités a montré que les réserves directement disponibles sur la Riviera ont le potentiel pour 770 emplois : 300 pour Merck Serono en cours de construction, 450 au Pré-au-Blanc (alors que l'affectation est obsolète) et 20 sur des parcelles isolées. En conséquence, les entreprises artisanales ont tendance à quitter la région, entraînant une réduction des emplois dans le secondaire (-1.2%/an depuis 2011). La partie vaudoise de l'agglomération Rivelac se trouve ainsi de plus en plus tertiairisée (84% des emplois dans le tertiaire aujourd'hui) et résidentielle (0.39 EPT par habitant contre 0.46 en moyenne cantonale). Ce déficit induit d'importants mouvements pendulaires vers les bassins d'emplois voisins (région lausannoise, Chablais, Canton de Fribourg).

⁽⁶⁾ La volonté première est d'éviter l'exode des entreprises afin qu'elles restent dans la région. En tant qu'hôte du site stratégique de la Riviera, la Commune a la responsabilité de le planifier pour répondre aux besoins.

⁽⁷⁾ La logistique et le commerce font partie des activités tertiaires, selon les classifications de l'OFS (codes NOGA). Le règlement du PA La Veyre-Derrey limite les activités tertiaires (y inclus logistique et tertiaire) à 20% des surfaces bâties. Ces surfaces tertiaires sont nécessaires pour permettre l'accueil d'activités complémentaires (bureaux, services, restaurant, kiosque, crèche, etc.) assurant la vitalité du site. S'agissant du commerce, le règlement n'autorise que les petits commerces en soutien à la vitalité et au bon fonctionnement du quartier (kiosque, boulangerie, etc.). Dès lors, le site ne pourra pas accueillir de la logistique, ni de grands commerces alimentaires ou non alimentaires.

Opposition n°4

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposant

Pro Riviera, case postale 7, 1800 Vevey

Procédures concernées

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ L'opposant estime que le développement des zones d'activités ne répond pas à un développement territorial cohérent. ⁽²⁾ Elle demande un débat démocratique et participatif autour des orientations du développement communal, préalable à tout projet de révision de l'affectation. ⁽³⁾ Il estime que la révision des plans communaux devrait être faite en commençant par le Plan directeur communal.

⁽³⁾ L'opposant remet également en question la légitimité du site d'activités stratégique de la Veyre, qui va à l'encontre du Plan directeur communal. Il estime qu'en l'absence de stratégie régionale des zones d'activités, il n'est pas légitime de développer un projet de nouvelle zone d'activités.

⁽⁴⁾ L'opposant regrette l'absence de démarche participative. Il estime qu'une telle démarche est obligatoire pour un tel projet et qu'elle aurait dû être réalisée dès l'initiation du projet.

⁽⁵⁾ L'opposant demande également un élargissement du périmètre de planification, afin d'intégrer la déchetterie (parcelle n° 1895). Il remet en question la légalité de la déchetterie sur une parcelle largement forestière et affectée en zone villas.

⁽⁶⁾ Concernant les aménagements paysagers, l'opposant estime que rien ne garantit dans le règlement qu'ils soient réalisés en parallèle aux constructions. ⁽⁷⁾ Il demande également une arborisation des césures dans l'aire A et la réalisation de murs en bordure de la vigne de type « murs de vignes ». ⁽⁸⁾ Il estime en général que le projet ne répond pas aux exigences de préservation du paysage prônées par le concept URB7. ⁽⁹⁾ L'opposant regrette finalement que des concours d'architecture ne soient pas obligatoires pour le développement des bâtiments.

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ Le PDCo date de 2004 et devait orienter le développement pour les 15 années suivantes. Depuis lors, le contexte a été passablement modifié avec les révisions de la LAT (2014), du PDCn (2019) et de la LATC (2018). Le PDCo est donc obsolète.

Avec la révision de la base légale cantonale, l'obligation de plans directeurs communaux a été remplacée par l'obligation de plans directeurs intercommunaux à l'échelle du périmètre centre de l'agglomération.

Les communes de la Riviera ont ainsi mené des démarches de planification directrices (Plan directeur régional Riviera 2002, projet d'agglomération Rivelac 2011). Elles se coordonnent régulièrement au travers de l'agglomération, de l'organe de promotion économique et des réunions intercommunales. Les communes et l'Etat sont conscients de l'évolution du cadre technico-légal de l'aménagement du territoire ces dernières années et de la nécessité de réviser le projet d'agglomération de 2011. Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités et prévoient de lancer en 2022 les travaux pour un nouveau Plan directeur intercommunal.

Dans les années 2000, les communes de Vevey et St-Légier-La Chiésaz envisageaient un centre sportif à la Veyre-Derrey. Cette orientation a été remise en question par la suite, après différentes études régionales et débats sur la localisation des équipements sportifs. Le rapport "Pour des installations sportives d'importance régionale sur la Riviera, Rapport de synthèse, Jean-Marc Bryois, juin 2015" conclut que l'espace sportif régional devait se localiser sur le secteur Saussaz Maladaire. Les Conseils communaux de la Riviera ont tous validé ce rapport et participé au financement des installations sportives d'importance régionale de la Saussaz.

En 2014, la Stratégie cantonale de gestion des zones d'activités (SDT, février 2016) a mis en évidence un manque de terrains disponibles de 10 à 31 ha pour l'agglomération Rivelac. La politique cantonale des pôles de développement du Conseil d'Etat a par ailleurs identifié dès 2011 le site de La Veyre-Fenil comme d'importance stratégique. Cette orientation a été intégrée dans la mesure D11 du PDCn.

Aujourd'hui, l'orientation zone d'activités est donc confirmée par le PDCn, par le Conseil communal (qui a validé le financement des travaux pour un Plan d'affectation en zone d'activités) et par toutes les communes de l'agglomération Rivelac en 2020.

Pour la Municipalité, l'établissement d'un nouveau PDCo n'est pas nécessaire pour la mise en vigueur du PA La Veyre-Derrey.

Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités. Dans ce cadre, les communes de l'agglomération ont approuvé à l'unanimité le principe de réaliser le PA La Veyre-Derrey de façon anticipée pour répondre au besoin urgent de zones d'activités. Par ailleurs, elles prévoient de lancer en 2022 un Plan directeur intercommunal pour la coordination urbanisation-mobilité-paysage.

Finalement, la planification des SSDA répond à la mesure D11 du PDCn. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

Le Plan général d'affectation en vigueur date de 1983. Pour la Municipalité, la révision du Plan d'affectation communal est une priorité. Il est en cours sur la partie « hors centre » et devra être mené sur la partie centre dans les prochaines années. La problématique des zones d'activités est cependant très indépendante de celle de la zone d'habitation et mixte, ce qui justifie de mener des planifications spécifiques pour les zones d'activités.

⁽²⁾ La Municipalité a mis en place une démarche d'information et concertation adaptée au cadre du projet qui est celui d'un parc d'activités sans habitation, et qui s'inscrit dans un site stratégique cantonal d'activités.

Plusieurs séances d'information et discussions ont été organisées depuis 2015 avec les entreprises et personnes intéressées. Ces séances ont notamment été annoncées dans le Comm'une info et sur le site Internet communal.

Au début de l'enquête publique, la Municipalité a organisé une séance d'information publique (retransmise sur le site Internet communal), avec la présence de deux Conseillers d'Etat.

PROMOVE (la promotion économique régionale) est en contact avec les entreprises de la région, qu'elle rencontre régulièrement. Le projet de la Veyre-Derrey tient compte de l'attente des entreprises. Depuis l'enquête publique du projet, les entreprises de la région qui ont contacté PROMOVE pour se relocaliser à la Veyre-Derrey dépassent l'offre disponible. Ceci démontre que le projet répond certainement aux attentes des entreprises.

⁽³⁾ La planification des SSDA répond à la mesure D11 du PDCn. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

L'Etat a proposé des dispositions transitoires pour les zones d'activités en attente de la mise en place des stratégies régionales des zones d'activités notamment dans les régions manquant de zones d'activités comme la Riviera où la reconversion de zones villas en zones d'activités est soutenue par l'Etat, en particulier dans les sites stratégiques.

Les travaux de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) en cours de réalisation confirment ce site. Toutes les communes de la Riviera ont approuvé ce site pour accueillir des activités et demandé que le projet soit intégré dans la SRGZA.

Dès lors, les projets de centre sportif régional ou de parking d'échange ne sont plus d'actualité.

⁽⁴⁾ La Municipalité a mis en place une démarche d'information et concertation adaptée au cadre du projet qui est celui d'un parc d'activités sans habitation, et qui s'inscrit dans un site stratégique cantonal d'activités.

Plusieurs séances d'information et discussions ont été organisées depuis 2015 avec les entreprises et personnes intéressées. Ces séances ont notamment été annoncées dans le Comm'une info et sur le site Internet communal.

Au début de l'enquête publique, la Municipalité a organisé une séance d'information publique (retransmise sur le site Internet communal), avec la présence de deux Conseillers d'Etat.

PROMOVE (la promotion économique régionale) est en contact avec les entreprises de la région, qu'elle rencontre régulièrement. Le projet de la Veyre-Derrey tient compte de l'attente des entreprises. Depuis l'enquête publique du projet, les entreprises de la région qui ont contacté PROMOVE pour se relocaliser à la Veyre-Derrey dépassent l'offre disponible. Ceci démontre que le projet répond certainement aux attentes des entreprises.

⁽⁵⁾ La déchetterie était à la base une solution provisoire mais le manque d'alternative fait perdurer cette situation. La déchetterie fonctionne à satisfaction et ne fait pas l'objet d'intention particulière à ce jour. Elle a été aménagée sur la base d'un permis de construire délivré en 1957, tout à fait conforme.

La Municipalité n'a pas l'intention d'apporter des modifications à la déchetterie et ne prévoit pas d'intégrer la déchetterie au périmètre du PA.

⁽⁶⁾ Le traitement de l'espace public sera de qualité. La réalisation des aménagements extérieurs sera conduite par la Commune de St-Légier-La Chiésaz au fur et à mesure de l'avancement du projet.

La Commune a la maîtrise du foncier et de la conduite. Par conséquent, elle sera attentive à éviter que des terrains restent non aménagés et en attente. Il a été convenu avec les propriétaires que ces derniers financeront les aménagements extérieurs, mais que le projet sera conduit par la Commune et que les parcelles en zone de verdure A seront propriétés de la Commune. La majorité des aménagements sera réalisée avant les premières constructions, mais les derniers aménagements sont prévus au moment des dernières constructions.

⁽⁷⁾ L'aménagement et l'arborisation de la césure optionnelle dans l'aire A seront étudiés dans le cadre du permis de construire. Le Plan d'affectation n'impose pas un aménagement ou une arborisation à ce stade.

La construction d'un mur en bordure de la vigne sera étudiée dans le cadre du permis de construire. Le Plan d'affectation n'impose pas un aménagement ou une arborisation à ce stade.

⁽⁸⁾ L'étude coordonnée mobilité-aménagement du territoire (concept URB7) de 2014 prévoyait d'affecter le site de la Veyre-Derrey en mixité, pour 600 habitants et emplois, avec des logements majoritairement et des activités. La génération de trafic était estimée à 2'200 véh./jour.

En 2014, la Stratégie cantonale de gestion des zones d'activités a mis en évidence un manque de terrains disponibles de 10 à 31 ha pour l'agglomération Rivelac. La politique cantonale des pôles de développement a par ailleurs identifié le site de La Veyre-Fenil comme d'importance stratégique. Cette orientation a été intégrée dans la mesure D11 du PDCn.

Dès lors, la Municipalité a pris l'orientation d'affecter le secteur de la Veyre-Derrey avec exclusivement des activités, tout en maintenant la cible de 600 emplois. La génération de trafic projetée est de 1'300 véh./jour (selon l'étude de mobilité réalisée dans le cadre des travaux du PA La Veyre-Derrey). Elle respecte donc la modélisation générale de URB7.

⁽⁹⁾ Le projet de la Veyre-Derrey est un projet de Plan d'affectation. Le développement ultérieur des constructions devra être conduit par les propriétaires et leurs partenaires. Dans ces conditions, les propriétaires choisiront s'ils souhaitent organiser des concours d'architecture ou d'autre forme de mise en concurrence.

Dans le cadre du Plan d'affectation, plusieurs études d'urbanisme ont permis de définir les principes d'aménagement :

- « Urb7 - secteur La Veyre-Fenil » (2014) qui pose les orientations urbanistiques et la coordination urbanisation-mobilité-paysage sur l'ensemble du site stratégique d'activités.
- « Site stratégique de développement 10b1 St-Légier-La Chiésaz » (2017) qui propose différentes variantes de structuration des espaces dévolus aux activités pour les secteurs non bâtis situés sur la Commune de St-Légier-La Chiésaz.
- « Vision communale liée au développement du site stratégique de La Veyre » (2018) qui fixe les orientations urbanistiques retenues pour les différents sites.

Ces études ont abouti à la production d'un schéma directeur (2018) pour l'aménagement du secteur de la Veyre-Derrey, qui a servi de base au Plan d'affectation.

Ces différentes études sont à considérer comme des études de base, ayant progressivement amené à poser la structure retenue pour le développement urbanistique du site. Au vu de la complexité des enjeux, cette approche incrémentielle a été préférée à la réalisation d'un concours d'urbanisme.

Tous ces travaux sont suivis par un Comité de pilotage qui réunit la Municipalité, PROMOVE et les Services de l'Etat.

Opposition n°5

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposant

Les Vert-e-s Riviera-Pays-d'Enhaut, av. de Naye 22, 1820 Territet

Procédures concernées

Plan d'affectation, rapport d'impact sur l'environnement, projet routier

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ L'opposant estime que le projet n'est pas conforme au Plan directeur cantonal (mesure R14) qui fixe notamment comme objectifs de favoriser l'usage des transports publics, de la mobilité douce et de limiter les mouvements pendulaires. ⁽²⁾ Il estime qu'au contraire, le projet va augmenter les charges de trafic alors que la Commune vient de diminuer l'offre en transports publics (bus VMCV 215). L'opposant demande une vision de la mobilité régionale et estime que les places de stationnement prévues ne répondent à aucun objectif du Plan directeur cantonal.

⁽³⁾ L'opposant relève par ailleurs que le Plan directeur communal est obsolète et non conforme au Plan directeur cantonal. ⁽⁴⁾ Il demande également de refuser la modification de la zone de verdure actuelle. ⁽³⁾ Il demande que ce Plan directeur communal soit mis à jour avant de modifier l'affectation à la Veyre-Derrey et intègre un processus participatif. ⁽⁵⁾ Il demande également un réaménagement des axes routiers en faveur de la mobilité douce.

⁽⁶⁾ L'opposant estime que le projet de PA n'est pas en adéquation avec l'urgence climatique. ⁽⁵⁾ Il demande qu'un plan de mobilité de site soit développé pour l'ensemble des zones d'activités de la Veyre. ⁽⁷⁾ Il estime que le rapport d'impact traite d'un périmètre trop limité et ne respecte pas les exigences légales. ⁽⁸⁾ Il demande finalement d'intégrer au projet une potentielle remise à ciel ouvert du Rio Gredon.

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ La mesure D11 du PDCn est en cours de révision. Son entrée en vigueur est prévue au début 2022. Elle identifie le site St Légier Corsier comme SSDA. Le PDCn assure la cohérence du développement territorial.

Sur le guichet cartographique du PDCn, le SSDA inclut les terrains déjà affectés en zone d'activités. Ce périmètre sera adapté en cas de nouvelle zone d'activités. Le secteur de la Veyre-Derrey est déjà identifié comme site stratégique d'agglomération.

Le PA La Veyre-Derrey contribue à l'intérêt cantonal par une implantation significative et qualitative d'emplois, garantit une maîtrise foncière avec la mise en place de convention pour assurer la disponibilité des terrains, propose une typologie d'activité en adéquation avec la proximité de l'autoroute, préserve les éléments naturels présents sur le site, etc. Il répond ainsi aux exigences du PDCn.

En termes de gouvernance, les travaux d'établissement du Plan d'affectation ont été conduits par un comité de pilotage associant Municipalité, PROMOVE et Services de l'Etat. Dans le futur, il est

prévu de mettre en place un organe de gestion La Veyre-Fenil, associant également la Commune de Corsier-sur-Vevey.

La Municipalité, PROMOVE et les Services de l'Etat estiment que le Veyre-Derrey est donc conforme au PDCn.

⁽²⁾ L'ensemble du site de la Veyre-Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre-Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque Plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une augmentation de trafic absorbable par le réseau routier pour autant que des mesures de limitation soient mises en place (limitation du tertiaire, limitation du stationnement, plans de mobilité, etc.).

Les études annexées au PA La Veyre-Derrey (étude mobilité, rapport d'impact sur l'environnement) tiennent compte des autres développements en cours et planifiés dans le site stratégique, notamment du développement de Merk Serono. Ces études montrent spécifiquement l'effet attendu du projet Veyre-Derrey sur les charges de trafic : le trafic du chemin de la Veyre-d'En-Haut sera augmenté d'environ 30% mais la charge sur les autres axes routiers n'augmentera que de 3% à 5%. Cette augmentation est considérée comme absorbable.

Afin de limiter les charges de trafic, le règlement fixe un nombre maximal de surfaces de plancher et de volume bâti qu'il est possible d'aménager sur le site. Il stipule également que les normes VSS doivent être appliquées avec un taux de satisfaction de 65% (70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés) et au maximum 450 places employés, visiteurs.

Si toutes les surfaces de plancher sont construites dans le futur, il est attendu que les 450 places seront atteintes. Si les volumes sont construits avec de plus importantes hauteurs d'étages, les surfaces de plancher seront réduites, de même que le nombre de cases de stationnement.

Les places de chargement et d'attente pour les camions et véhicules utilitaires situées dans les cours peuvent s'ajouter aux places employés et visiteurs. Les places pour les véhicules utilitaires dans les parkings sont en revanche incluses dans le maximum de 450 places.

Au vu de l'incertitude sur le besoin en places de stationnement, la Municipalité a prévu d'avoir la maîtrise de la construction du parking, de son dimensionnement, de la tarification et de l'attribution des places en fonction des besoins effectifs et de la mise en place effective de plans de mobilité d'entreprises.

⁽³⁾ Le PDCom date de 2004 et devait orienter le développement pour les 15 années suivantes. Depuis lors, le contexte a été passablement modifié avec les révisions de la LAT (2014), du PDCn (2019) et de la LATC (2018). Le PDCom est donc obsolète.

Avec la révision de la base légale cantonale, l'obligation de plans directeurs communaux a été remplacée par l'obligation de plans directeurs intercommunaux à l'échelle du périmètre centre de l'agglomération.

Les communes de la Riviera ont ainsi mené des démarches de planification directrices (Plan directeur régional Riviera 2002, projet d'agglomération Rivelac 2011). Elles se coordonnent régulièrement au travers de l'agglomération, de l'organe de promotion économique et des réunions intercommunales. Les communes et l'Etat sont conscients de l'évolution du cadre technico-légal de l'aménagement du territoire ces dernières années et de la nécessité de réviser le projet d'agglomération de 2011. Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités et prévoient de lancer en 2022 les travaux pour un nouveau Plan directeur intercommunal.

Dans les années 2000, les communes de Vevey et St-Légier-La Chiésaz envisageaient un centre sportif à la Veyre-Derrey. Cette orientation a été remise en question par la suite, après différentes études régionales et débats sur la localisation des équipements sportifs. Le rapport "Pour des

installations sportives d'importance régionale sur la Riviera, Rapport de synthèse, Jean-Marc Bryois, juin 2015" conclut que l'espace sportif régional devait se localiser sur le secteur Saussaz Maladaire. Les Conseils communaux de la Riviera ont tous validé ce rapport et participé au financement des installations sportives d'importance régionale de la Saussaz.

En 2014, la Stratégie cantonale de gestion des zones d'activités (SDT, février 2016) a mis en évidence un manque de terrains disponibles de 10 à 31 ha pour l'agglomération Rivelac. La politique cantonale des pôles de développement du Conseil d'Etat a par ailleurs identifié dès 2011 le site de La Veyre-Fenil comme d'importance stratégique. Cette orientation a été intégrée dans la mesure D11 du PDCn.

Aujourd'hui, l'orientation zone d'activités est donc confirmée par le PDCn, par le Conseil communal (qui a validé le financement de travaux pour un Plan d'affectation en zone d'activités) et par toutes les communes de l'agglomération Rivelac en 2020.

Pour la Municipalité, l'établissement d'un nouveau PDCom n'est pas nécessaire pour la mise en vigueur du PA La Veyre-Derrey.

Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités. Dans ce cadre, les communes de l'agglomération ont approuvé à l'unanimité le principe de réaliser le PA La Veyre-Derrey de façon anticipée pour répondre au besoin urgent de zones d'activités. Par ailleurs, elles prévoient de lancer en 2022 un Plan directeur intercommunal pour la coordination urbanisation-mobilité-paysage.

Finalement, la planification des SSDA répond à la mesure D11 du PDCn. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

Le Plan général d'affectation en vigueur date de 1983. Pour la Municipalité, la révision du Plan d'affectation communal est une priorité. Il est en cours sur la partie « hors centre » et devra être mené sur la partie centre dans les prochaines années. La problématique des zones d'activités est cependant très indépendante de celle de la zone d'habitation et mixte, ce qui justifie de mener des planifications spécifiques pour les zones d'activités.

⁽⁴⁾ Le secteur au sud et à l'ouest des tennis a été affecté en zone de verdure en 1983. La zone de verdure s'étend de part et d'autre de la route de la Veyre-d'En-Haut sur 8'643 m².

La zone de verdure actuelle ne présente pas de valeur naturelle ou paysagère particulière. Une partie de la zone de verdure est occupée par les courts extérieurs de tennis.

Dès lors le Plan d'affectation a prévu de supprimer cette zone de verdure. En compensation, il prévoit de nouvelles zones de verdure, aire forestière et zone viticole pour des surfaces actuellement en zone villas. Les nouvelles zones prévues par le Plan d'affectation sont les suivantes :

- Zone de verdure A extensive avec délasement 10'310 m² ;
- Zone de verdure B extensive 1'460 m² ;
- Zone viticole protégée 10'240 m² ;
- Aire forestière 3'260 m².

En comparaison à l'affectation actuellement en vigueur, la surface non constructible est triplée, ce qui atteste de la prise en compte du volet paysager. Le projet prévoit deux types de zones de verdure : à proximité des bâtiments, une zone de verdure A avec fonction paysagère et délasement ; en périphérie du site, des zones sans fonction de délasement (vignes, zones de verdure B, aire forestière).

La Municipalité estime que la modification de la zone verdure améliore la qualité paysagère du site.

⁽⁵⁾ La stratégie générale suivie par la Municipalité est d'encourager une limitation du trafic routier par différentes mesures : limitation du stationnement, plans de mobilité obligatoires, renforcement des transports publics et le renforcement du réseau de mobilité douce.

Le PA prévoit des itinéraires sur son périmètre et dans son environnement direct. En parallèle au Plan d'affectation, la Municipalité et l'Etat mènent différents projets sur le réseau routier, allant dans le sens de la stratégie générale :

- Requalification de la route du Rio Gredon, avec deux pistes à voitures (une montante, une descendante), 2 pistes bus, une bande cyclable en descente et 1 trottoir mixte piétons-cyclistes en montée. Un projet a été préparé par l'Etat et sera mis à l'enquête si le projet de la Veyre-Derrey entre en vigueur.
- Limitation du transit à travers les zones résidentielles. Ces réflexions sont intégrées à la modification du Plan d'affectation Rio Gredon, en cours d'étude.
- Projet de voie verte Halte Château d'Hauteville – Veyre-Derrey – Gilamont – Gare de Vevey, en cours d'étude avec la ville de Vevey.

S'agissant de la jonction autoroutière et du giratoire du Genévrier, ils sont de compétence de l'OFROU.

Concernant les transports publics, la cadence actuelle est de 20 min. aux heures de pointe et de 40 min. aux heures creuses. Etant donné que la ligne CFF a actuellement une cadence de 30 min., la cadence du bus n'est plus appropriée. Il est donc prévu de faire une adaptation, à savoir une cadence de 30 min. sur toute la journée. Cette cadence sera mise en place en principe en 2025 lorsqu'il y aura la réelle demande liée au développement des activités à la Veyre.

⁽⁷⁾ L'étude de mobilité a été réalisée sur un périmètre incluant la route d'Hauteville, la route de St-Légier, le chemin du Pré-au-Blanc en direction de St-Légier et jusqu'au viaduc de Gilamont et aux avenues de Gilamont et de Pra à Vevey, et a analysé le trafic journalier moyen, heures de pointe du matin, heures de pointe du soir. L'étude montre que l'augmentation de trafic attendue aux limites de ce périmètre est inférieure à 3% en direction de Vevey et 1.5% en direction de St-Légier.

La Municipalité et les Services de l'Etat ont estimé que le périmètre de projet était pertinent s'agissant d'évaluer l'effet du Plan d'affectation.

Il en va de même des autres impacts sur l'environnement.

⁽⁸⁾ Ce projet a été étudié et validé par le Conseil communal en 2018. Il est en cours d'étude, indépendamment du projet de la Veyre-Derrey.

Opposition n°6

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposants

Mme et M. Corinne et Daniele Andreutti, ch. de Milavy 20, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Mme Evelyne Bühlmann, rte de Fenil 8b, 1806 St-Légier-La Chiésaz

M. Werner Bühlmann, rte de Fenil 8b, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Mme Milva Collini Staempfli, rte du Montéliza 62, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Mme Vanessa de Rougemont, rte de Châtel-St-Denis 21, 1806 St-Légier-La Chiésaz

M. Max Kunz, rte de Fenil 10b, 1806 St-Légier-La Chiésaz

M. Elie Lavanchy, ch. de Milavy 1b, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Mme Estée Lavanchy, ch. de Milavy 1b, 1806 St-Légier-La Chiésaz

M. Rocco Lecci, ch. de Bottassioux 10, 1806 St-Légier-La Chiésaz

M. Robert Mansourian, ch. de la Grangette 5a, 1806 St-Légier-La Chiésaz
 M. Paul Messikommer, rte de la Gare 5, 1806 St-Légier-La Chiésaz
 M. Daniel Staempfli, rte du Montéliza 62, 1806 St-Légier-La Chiésaz
 Mme et M. Rose et Claude Steulet, ch. de Bottassioux 12, 1806 St-Légier-La Chiésaz
 Mme Claire-Marie Vallotton, ch. de Milavy 1b, 1806 St-Légier-La Chiésaz
 M. Laurent Vallotton, ch. de Milavy 1b, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédures concernées

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'opposition

(1) Les opposants estiment que le développement des zones d'activités ne répond pas à un développement territorial cohérent. Ils estiment qu'il n'est pas conforme au Plan directeur cantonal et suit un projet d'agglomération contestable.

Ils estiment que la révision des plans communaux devrait être faite en une seule fois, en commençant par le Plan directeur communal, pour appréhender correctement l'augmentation du trafic et l'ensemble des impacts sur l'environnement.

(2) Ils demandent finalement que le règlement soit adapté (logistique interdite, vente interdite d'articles non produits dans la zone, emplois à haute valeur ajoutée exigés).

Réponse de la Municipalité

(1) Le PDCom date de 2004 et devait orienter le développement pour les 15 années suivantes. Depuis lors, le contexte a été passablement modifié avec les révisions de la LAT (2014), du PDCn (2019) et de la LATC (2018). Le PDCom est donc obsolète.

Avec la révision de la base légale cantonale, l'obligation de plans directeurs communaux a été remplacée par l'obligation de plans directeurs intercommunaux à l'échelle du périmètre centre de l'agglomération.

Les communes de la Riviera ont ainsi mené des démarches de planification directrices (Plan directeur régional Riviera 2002, projet d'agglomération Rivelac 2011). Elles se coordonnent régulièrement au travers de l'agglomération, de l'organe de promotion économique et des réunions intercommunales. Les communes et l'Etat sont conscients de l'évolution du cadre technico-légal de l'aménagement du territoire ces dernières années et de la nécessité de réviser le projet d'agglomération de 2011. Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités et prévoient de lancer en 2022 les travaux pour un nouveau Plan directeur intercommunal.

Dans les années 2000, les communes de Vevey et St-Légier-La Chiésaz envisageaient un centre sportif à la Veyre-Derrey. Cette orientation a été remise en question par la suite, après différentes études régionales et débats sur la localisation des équipements sportifs. Le rapport "Pour des installations sportives d'importance régionale sur la Riviera, Rapport de synthèse, Jean-Marc Bryois, juin 2015" conclut que l'espace sportif régional devait se localiser sur le secteur Saussaz Maladaire. Les Conseils communaux de la Riviera ont tous validé ce rapport et participé au financement des installations sportives d'importance régionale de la Saussaz.

En 2014, la Stratégie cantonale de gestion des zones d'activités (SDT, février 2016) a mis en évidence un manque de terrains disponibles de 10 à 31 ha pour l'agglomération Rivelac. La politique cantonale des pôles de développement du Conseil d'Etat a par ailleurs identifié dès 2011 le site de La Veyre-Fenil comme d'importance stratégique. Cette orientation a été intégrée dans la mesure D11 du PDCn.

Aujourd'hui, l'orientation zone d'activités est donc confirmée par le PDCn, par le Conseil communal (qui a validé le financement de travaux pour un Plan d'affectation en zone d'activités) et par toutes les communes de l'agglomération Rivelac en 2020.

Pour la Municipalité, l'établissement d'un nouveau PDCom n'est pas nécessaire pour la mise en vigueur du PA La Veyre-Derrey.

Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités. Dans ce cadre, les communes de l'agglomération ont approuvé à l'unanimité le principe de réaliser le PA La Veyre-Derrey de façon anticipée pour répondre au besoin urgent de zones d'activités. Par ailleurs, elles prévoient de lancer en 2022 un Plan directeur intercommunal pour la coordination urbanisation-mobilité-paysage.

Finalement, la planification des SSDA répond à la mesure D11 du PDCn. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

Le Plan général d'affectation en vigueur date de 1983. Pour la Municipalité, la révision du Plan d'affectation communal est une priorité. Il est en cours sur la partie « hors centre » et devra être mené sur la partie centre dans les prochaines années. La problématique des zones d'activités est cependant très indépendante de celle de la zone d'habitation et mixte, ce qui justifie de mener des planifications spécifiques pour les zones d'activités.

⁽²⁾ La logistique et le commerce font partie des activités tertiaires, selon les classifications de l'OFS (codes NOGA). Le règlement de la Veyre-Derrey limite les activités tertiaires (y inclus logistique et tertiaire) à 20% des surfaces bâties. Ces surfaces tertiaires sont nécessaires pour permettre l'accueil d'activités complémentaires (bureaux, services, restaurant, kiosque, crèche, etc.) assurant la vitalité du site. S'agissant du commerce, le règlement n'autorise que les petits commerces en soutien à la vitalité et au bon fonctionnement du quartier (kiosque, boulangerie, etc.). Dès lors, le site ne pourra pas accueillir de la logistique, ni de grands commerces alimentaires ou non alimentaires.

Opposition n°7

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposants

M. Adelbert Bucher, ch. de la Grangette 6, 1806 St-Légier-La Chiésaz
Mme Suzanne Huguenin, ch. de la Grangette 2, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédures concernées

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ Les opposants estiment que le développement des zones d'activités ne répond pas à un développement territorial cohérent, que le développement des zones d'activités entraînera une augmentation du trafic sur l'ensemble du secteur, notamment sur les zones résidentielles. Ce trafic entraîne des nuisances sonores, de pollution et d'engorgement. Ils demandent des mesures pour réduire le trafic transitant par les zones résidentielles.

Ils estiment que l'augmentation des charges de trafic doit intégrer les projets de Rio Gredon, Veyre-d'en-Haut et En Fenil. Un concept général de mobilité devrait être étudié, puis des mesures contraignantes mises en place pour limiter le trafic et les nuisances. ⁽²⁾ A défaut, ils demandent une indemnité pour la perte de valeur de leurs biens immobiliers.

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ L'ensemble du site de la Veyre-Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre-Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque Plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une augmentation de trafic absorbable par le réseau routier pour autant que des mesures de limitation soient mises en place (limitation du tertiaire, limitation du stationnement, plans de mobilité, etc.).

Les études annexées au PA La Veyre-Derrey (étude mobilité, rapport d'impact sur l'environnement) tiennent compte des autres développements en cours et planifiés dans le site stratégique, notamment du développement de Merk Serono. Ces études montrent spécifiquement l'effet attendu du projet Veyre-Derrey sur les charges de trafic : le trafic du chemin de la Veyre-d'En-Haut sera augmenté d'environ 30% mais la charge sur les autres axes routiers n'augmentera que de 3% à 5%. Cette augmentation est considérée comme absorbable.

Afin de limiter les charges de trafic, le règlement fixe un nombre maximal de surfaces de plancher et de volume bâti qu'il est possible d'aménager sur le site. Il stipule également que les normes VSS doivent être appliquées avec un taux de satisfaction de 65% (70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés) et au maximum 450 places employés, visiteurs.

Si toutes les surfaces de plancher sont construites dans le futur, il est attendu que les 450 places seront atteintes. Si les volumes sont construits avec de plus importantes hauteurs d'étages, les surfaces de plancher seront réduites, de même que le nombre de cases de stationnement. Les places de chargement et d'attente pour les camions et véhicules utilitaires situées dans les cours peuvent s'ajouter aux places employés et visiteurs. Les places pour les véhicules utilitaires dans les parkings sont en revanche incluses dans le maximum de 450 places.

Au vu de l'incertitude sur le besoin en places de stationnement, la Municipalité a prévu d'avoir la maîtrise de la construction du parking, de son dimensionnement, de la tarification et de l'attribution des places en fonction des besoins effectifs et de la mise en place effective de plans de mobilité d'entreprises.

⁽²⁾ La Municipalité laisse les propriétaires faire usage de leurs droits auprès du tribunal d'arrondissement au moment de l'entrée en vigueur du PA.

Opposition n°8

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposant

M. Yves Bettex, ch. des Planches 9, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédures concernées

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ L'opposant estime que le développement des zones d'activités ne répond pas à un développement territorial cohérent et que le site devrait être prévu pour un parking à destination de la Ville de Vevey. Il estime que la baisse de l'activité économique liée à la pandémie devrait remettre le projet en question. ⁽²⁾ Il propose par ailleurs différentes modifications des réseaux de transports publics et de mobilité douce. ⁽³⁾ Il estime finalement que le projet va contribuer à la surpopulation et à augmenter les problèmes de circulation.

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ La planification des sites stratégiques de développement d'activités répond à la mesure D11 du PDCn. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

L'Etat a proposé des dispositions transitoires pour les zones d'activités en attente de la mise en place des stratégies régionales des zones d'activités notamment dans les régions manquant de zones d'activités comme la Riviera où la reconversion de zones villas en zones d'activités est soutenue par l'Etat, en particulier dans les sites stratégiques.

Les travaux de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) en cours de réalisation confirment ce site. Toutes les communes de la Riviera ont approuvé ce site pour accueillir des activités et demandé que le projet soit intégré dans la SRGZA.

Dès lors, les projets de centre sportif régional ou de parking d'échange ne sont plus d'actualité.

⁽²⁾ La stratégie générale suivie par la Municipalité est d'encourager une limitation du trafic routier par différentes mesures : limitation du stationnement, plans de mobilité obligatoires, renforcement des transports publics et le renforcement du réseau de mobilité douce.

Le PA prévoit des itinéraires sur son périmètre et dans son environnement direct. En parallèle au Plan d'affectation, la Municipalité et l'Etat mènent différents projets sur le réseau routier, allant dans le sens de la stratégie générale :

- Requalification de la route du Rio Gredon, avec deux pistes à voitures (une montante, une descendante), 2 pistes bus, une bande cyclable en descente et 1 trottoir mixte piétons-cyclistes en montée. Un projet a été préparé par l'Etat et sera mis à l'enquête si le projet de la Veyre-Derrey entre en vigueur.
- Limitation du transit à travers les zones résidentielles. Ces réflexions sont intégrées à la modification du Plan d'affectation Rio Gredon, en cours d'étude.
- Projet de voie verte Halte Château d'Hauteville – Veyre-Derrey – Gilamont – Gare de Vevey, en cours d'étude avec la ville de Vevey.

S'agissant de la jonction autoroutière et du giratoire du Genévrier, ils sont de compétence de l'OFROU.

Concernant les transports publics, la cadence actuelle est de 20 min. aux heures de pointe et de 40 min. aux heures creuses. Etant donné que la ligne CFF a actuellement une cadence de 30 min., la cadence du bus n'est plus appropriée. Il est donc prévu de faire une adaptation, à savoir une cadence de 30 min. sur toute la journée. Cette cadence sera mise en place en principe en 2025 lorsqu'il y aura la réelle demande liée au développement des activités à la Veyre.

⁽³⁾ L'ensemble du site de la Veyre-Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre-Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque Plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une augmentation de trafic absorbable par le réseau routier pour autant que des mesures de limitation soient mises en place (limitation du tertiaire, limitation du stationnement, plans de mobilité, etc.).

Les études annexées au PA La Veyre-Derrey (étude mobilité, rapport d'impact sur l'environnement) tiennent compte des autres développements en cours et planifiés dans le site stratégique, notamment du développement de Merk Serono. Ces études montrent spécifiquement l'effet attendu du projet Veyre-Derrey sur les charges de trafic : le trafic du chemin de la Veyre-d'En-Haut sera augmenté d'environ 30% mais la charge sur les autres axes routiers n'augmentera que de 3% à 5%. Cette augmentation est considérée comme absorbable.

Afin de limiter les charges de trafic, le règlement fixe un nombre maximal de surfaces de plancher et de volume bâti qu'il est possible d'aménager sur le site. Il stipule également que les normes VSS

doivent être appliquées avec un taux de satisfaction de 65% (70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés) et au maximum 450 places employés, visiteurs.

Si toutes les surfaces de plancher sont construites dans le futur, il est attendu que les 450 places seront atteintes. Si les volumes sont construits avec de plus importantes hauteurs d'étages, les surfaces de plancher seront réduites, de même que le nombre de cases de stationnement.

Les places de chargement et d'attente pour les camions et véhicules utilitaires situées dans les cours peuvent s'ajouter aux places employés et visiteurs. Les places pour les véhicules utilitaires dans les parkings sont en revanche incluses dans le maximum de 450 places.

Au vu de l'incertitude sur le besoin en places de stationnement, la Municipalité a prévu d'avoir la maîtrise de la construction du parking, de son dimensionnement, de la tarification et de l'attribution des places en fonction des besoins effectifs et de la mise en place effective de plans de mobilité d'entreprises.

Opposition n°9

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposant

M. Ernest Boget, pl. de la Gare 22, 1020 Renens

Procédure concernée

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ *L'opposant est propriétaire d'un bien immobilier à St-Légier-La Chiésaz. Il estime que le développement urbain à proximité de l'autoroute n'est pas pertinent et engendre des nuisances pour la population. Il estime que la révision des plans communaux devrait être faite en une seule fois pour appréhender correctement l'augmentation du trafic et l'ensemble des impacts sur l'environnement induits.*

⁽²⁾ *L'opposant estime que le projet n'est pas conforme au Plan directeur communal et que ni le projet d'agglomération, ni la stratégie des pôles de développement ne sauraient justifier le projet.*

⁽³⁾ *Il estime que les mesures de limitation de la mobilité sont insuffisantes.* ⁽⁴⁾ *Il demande que le règlement soit adapté (logistique interdite, vente interdite d'articles non produits dans la zone, emplois à haute valeur ajoutée exigés).*

⁽⁵⁾ *Il demande une indemnité pour la perte de valeur de son bien immobilier.*

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ Le PDCom date de 2004 et devait orienter le développement pour les 15 années suivantes. Depuis lors, le contexte a été passablement modifié avec les révisions de la LAT (2014), du PDCn (2019) et de la LATC (2018). Le PDCom est donc obsolète.

Avec la révision de la base légale cantonale, l'obligation de plans directeurs communaux a été remplacée par l'obligation de plans directeurs intercommunaux à l'échelle du périmètre centre de l'agglomération.

Les communes de la Riviera ont ainsi mené des démarches de planification directrices (Plan directeur régional Riviera 2002, projet d'agglomération Rivelac 2011). Elles se coordonnent régulièrement au travers de l'agglomération, de l'organe de promotion économique et des réunions intercommunales. Les communes et l'Etat sont conscients de l'évolution du cadre technico-légal de l'aménagement du territoire ces dernières années et de la nécessité de réviser le projet d'agglomération de 2011. Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur

intercommunal des zones d'activités et prévoit de lancer en 2022 les travaux pour un nouveau Plan directeur intercommunal.

Dans les années 2000, les communes de Vevey et St-Légier-La Chiésaz envisageaient un centre sportif à la Veyre-Derrey. Cette orientation a été remise en question par la suite, après différentes études régionales et débats sur la localisation des équipements sportifs. Le rapport "Pour des installations sportives d'importance régionale sur la Riviera, Rapport de synthèse, Jean-Marc Bryois, juin 2015" conclut que l'espace sportif régional devait se localiser sur le secteur Saussaz Maladaire. Les conseils communaux de la Riviera ont tous validé ce rapport et participé au financement des installations sportives d'importance régionale de la Saussaz.

En 2014, la Stratégie cantonale de gestion des zones d'activités (SDT, février 2016) a mise en évidence un manque de terrains disponibles de 10 à 31 ha pour l'agglomération Rivelac. La politique cantonale des pôles de développement du Conseil d'Etat a par ailleurs identifié dès 2011 le site de La Veyre-Fenil comme d'importance stratégique. Cette orientation a été intégrée dans la mesure D11 du PDCn.

Aujourd'hui, l'orientation zone d'activités est donc confirmée par le PDCn, par le Conseil communal (qui a validé le financement de travaux pour un Plan d'affectation en zone d'activités) et par toutes les communes de l'agglomération Rivelac en 2020.

Pour la Municipalité, l'établissement d'un nouveau PDCom n'est pas nécessaire pour la mise en vigueur du PA La Veyre-Derrey.

Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités. Dans ce cadre, les communes de l'agglomération ont approuvé à l'unanimité le principe de réaliser le PA La Veyre-Derrey de façon anticipée pour répondre au besoin urgent de zones d'activités. Par ailleurs, elles prévoient de lancer en 2022 un Plan directeur intercommunal pour la coordination urbanisation-mobilité-paysage.

Finalement, la planification des SSDA répond à la mesure D11 du PDCn. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

Le Plan général d'affectation en vigueur date de 1983. Pour la Municipalité, la révision du Plan d'affectation communal est une priorité. Il est en cours sur la partie « hors centre » et devra être mené sur la partie centre dans les prochaines années. La problématique des zones d'activités est cependant très indépendante de celle de la zone d'habitation et mixte, ce qui justifie de mener des planifications spécifiques pour les zones d'activités.

⁽²⁾ La planification des sites stratégiques de développement d'activités répond à la mesure D11 du PDCn. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

L'Etat a proposé des dispositions transitoires pour les zones d'activités en attente de la mise en place des stratégies régionales des zones d'activités notamment dans les régions manquant de zones d'activités comme la Riviera où la reconversion de zones villas en zones d'activités est soutenue par l'Etat, en particulier dans les sites stratégiques.

Les travaux de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) en cours de réalisation confirment ce site. Toutes les communes de la Riviera ont approuvé ce site pour accueillir des activités et demandé que le projet soit intégré dans la SRGZA.

⁽³⁾ L'ensemble du site de la Veyre-Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre-Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque Plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une augmentation de trafic absorbable par le réseau routier pour autant que des mesures de limitation soient mises en place (limitation du tertiaire, limitation du stationnement, plans de mobilité, etc.).

Les études annexées au PA La Veyre-Derrey (étude mobilité, rapport d'impact sur l'environnement) tiennent compte des autres développements en cours et planifiés dans le site stratégique, notamment du développement de Merk Serono. Ces études montrent spécifiquement l'effet attendu du projet Veyre-Derrey sur les charges de trafic : le trafic du chemin de la Veyre-d'En-Haut sera augmenté d'environ 30% mais la charge sur les autres axes routiers n'augmentera que de 3% à 5%. Cette augmentation est considérée comme absorbable.

Afin de limiter les charges de trafic, le règlement fixe un nombre maximal de surfaces de plancher et de volume bâti qu'il est possible d'aménager sur le site. Il stipule également que les normes VSS doivent être appliquées avec un taux de satisfaction de 65% (70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés) et au maximum 450 places employés, visiteurs.

Si toutes les surfaces de plancher sont construites dans le futur, il est attendu que les 450 places seront atteintes. Si les volumes sont construits avec de plus importantes hauteurs d'étages, les surfaces de plancher seront réduites, de même que le nombre de cases de stationnement.

Les places de chargement et d'attente pour les camions et véhicules utilitaires situées dans les cours peuvent s'ajouter aux places employés et visiteurs. Les places véhicules utilitaires dans les parkings sont en revanche incluses dans le maximum de 450 places.

Au vu de l'incertitude sur le besoin en places de stationnement, la Municipalité a prévu d'avoir la maîtrise de la construction du parking, de son dimensionnement, de la tarification et de l'attribution des places en fonction des besoins effectifs et de la mise en place effective de plans de mobilité d'entreprises.

⁽⁴⁾ La logistique et le commerce font partie des activités tertiaires, selon les classifications de l'OFS (codes NOGA). Le règlement de la Veyre-Derrey limite les activités tertiaires (y inclus logistique et tertiaire) à 20% des surfaces bâties. Ces surfaces tertiaires sont nécessaires pour permettre l'accueil d'activités complémentaires (bureaux, services, restaurant, kiosque, crèche, etc.) assurant la vitalité du site. S'agissant du commerce, le règlement n'autorise que les petits commerces en soutien à la vitalité et au bon fonctionnement du quartier (kiosques, boulangerie, etc.). Dès lors, le site ne pourra pas accueillir de la logistique, ni de grands commerces alimentaires ou non alimentaires.

⁽⁵⁾ La Municipalité laisse les propriétaires faire usage de leurs droits auprès du tribunal d'arrondissement au moment de l'entrée en vigueur du PA.

Opposition n°10

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposante

Mme Muriel Burkhalter, ch. du Chapon 1, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédures concernées

Plan d'affectation, rapport d'impact sur l'environnement

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ *L'opposante est une voisine immédiate du périmètre. Elle estime que le projet ne tient pas assez compte de la préservation du site et du paysage : bâtiments imposants, effets sur la biodiversité et la sérénité du site.*

⁽²⁾ *Elle estime qu'il n'est pas admissible de supprimer ou déplacer la zone de verdure actuellement en vigueur au sud des tennis pour y prévoir un parking.*

⁽³⁾ *L'opposante s'oppose au futur déplacement du chemin du Chapon, qui posera des problèmes d'accès à sa parcelle et de visibilité à son débouché sur la route de la Veyre-d'En-Haut.*

⁽⁴⁾ *Elle estime finalement que l'affectation actuelle en zone villas est erronée, depuis que le Plan directeur communal y a prévu un espace polysportif régional. Ce projet d'espace sportif devrait donc être privilégié.*

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ Le site de La Veyre est un site d'activités stratégique, inscrit dans les politiques cantonales et dans le PDCn. L'Etat l'a retenu après plusieurs études de base, une consultation des communes et une pesée des intérêts. Dans le cas de la Veyre-Derrey, l'objectif est de concilier un parc d'activités dense avec une bonne intégration paysagère, mais pas de préserver un espace paysager non bâti. Le site est déjà en zone à bâtir et la LAT demande la création d'un milieu bâti compact. La densité du site a fait l'objet d'analyses de variantes, mais il n'est pas envisageable de planifier un parc paysager avec à l'intérieur de celui-ci quelques bâtiments dispersés.

En comparaison à l'affectation actuellement en vigueur, la surface des zones de verdure et zones protégées est triplée, ce qui atteste de la prise en compte du volet paysager. A noter que la parcelle n° 1899 actuellement affectée en zone de villas est en grande partie reclassée en zone viticole dans le but d'assurer l'intégration paysagère.

Une étude paysagère a été menée dans le cadre du Plan d'affectation par un bureau spécialisé dans l'architecture du paysage. Elle a contribué à définir l'organisation du site à travers un concept pour les aménagements paysagers.

Selon ces différentes exigences, la Municipalité, PROMOVE et les Services de l'Etat ont fait une pesée d'intérêt entre le paysage, la densité et la fonctionnalité du site.

⁽²⁾ Le secteur au sud et à l'ouest des tennis a été affecté en zone de verdure en 1983. La zone de verdure s'étend de part et d'autre de la route de la Veyre-d'En-Haut sur 8'643 m².

La zone de verdure actuelle ne présente pas de valeur naturelle ou paysagère particulière. Une partie de la zone de verdure est occupée par les courts extérieurs de tennis.

Dès lors, le Plan d'affectation a prévu de supprimer cette zone de verdure. En compensation, il prévoit de nouvelles zones de verdure, aire forestière et zone viticole pour des surfaces actuellement en zone villas. Les nouvelles zones prévues par le Plan d'affectation sont les suivantes :

- Zone de verdure A extensive avec déassement 10'310 m² ;
- Zone de verdure B extensive 1'460 m² ;
- Zone viticole protégée 10'240 m² ;
- Aire forestière 3'260 m².

En comparaison à l'affectation actuellement en vigueur, la surface non constructible est triplée, ce qui atteste de la prise en compte du volet paysager. Le projet prévoit deux types de zones de verdure : à proximité des bâtiments, une zone de verdure A avec fonction paysagère et déassement ; en périphérie du site, des zones sans fonction de déassement (vignes, zones de verdure B, aire forestière).

La Municipalité estime que la modification de la zone verdure améliore la qualité paysagère du site.

⁽³⁾ Il est prévu de modifier le chemin du Chapon sur son tronçon supérieur uniquement. Dès lors, la partie aval du chemin ne sera pas modifiée, notamment au niveau de l'accès à la déchetterie, le long de la parcelle n° 1897 et de la vigne existante.

Par conséquent, les accès à la parcelle n° 1897 resteront inchangés.

L'aménagement du nouveau carrefour a été mis à l'enquête publique dans le cadre du présent dossier. Le déplacement du chemin du Chapon doit être encore étudié dans le cadre du projet d'équipement.

⁽⁴⁾ La planification des SSDA répond à la mesure D11 du PDCn. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

L'Etat a proposé des dispositions transitoires pour les zones d'activités en attente de la mise en place des stratégies régionales des zones d'activités, notamment dans les régions manquant de zones d'activités comme la Riviera où la reconversion de zones villas en zones d'activités est soutenue par l'Etat, en particulier dans les sites stratégiques.

Les travaux de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) en cours de réalisation confirment ce site. Toutes les communes de la Riviera ont approuvé ce site pour accueillir des activités et demandé que le projet soit intégré dans la SRGZA.

Dès lors, les projets de centre sportif régional ou de parking d'échange ne sont plus d'actualité.

Opposition n°11

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposant

M. Roger Carrard, ch. des Aveneyres 17, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédures concernées

Plan d'affectation, rapport d'impact sur l'environnement, délimitation de l'aire forestière, projet routier, cadastration

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ L'opposant estime que le projet n'est pas conforme au Plan directeur communal, ni aux discussions menées au niveau du Conseil communal entre 1989 et 2001, ⁽²⁾ qui prévoyaient un espace polysportif régional à la Veyre-Derrey. ⁽³⁾ Il estime que sans participation ni information de la population, il n'est pas possible de déroger au Plan directeur communal. De façon générale, il considère qu'une démarche participative était nécessaire.

L'opposant conteste que le site fasse partie du périmètre d'agglomération. ⁽⁴⁾ Il estime par ailleurs qu'il n'est pas admissible de supprimer ou déplacer la zone de verdure actuellement en vigueur au sud des tennis. ⁽⁵⁾ Il regrette également que la convention foncière et financière ne soit pas incluse dans le dossier.

⁽³⁾ Finalement, l'opposant demande qu'une démarche participative citoyenne soit organisée, puis que le dossier soit adapté en conséquence.

L'opposant fait explicitement opposition à l'ensemble des procédures, mais ne fait pas mention que de points spécifiques au Plan d'affectation.

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ Le PDCom date de 2004 et devait orienter le développement pour les 15 années suivantes. Depuis lors, le contexte a été passablement modifié avec les révisions de la LAT (2014), du PDCn (2019) et de la LATC (2018). Le PDCom est donc obsolète.

Avec la révision de la base légale cantonale, l'obligation de plans directeurs communaux a été remplacée par l'obligation de plans directeurs intercommunaux à l'échelle du périmètre centre de l'agglomération.

Les communes de la Riviera ont ainsi mené des démarches de planification directrices (Plan directeur régional Riviera 2002, projet d'agglomération Rivelac 2011). Elles se coordonnent régulièrement au travers de l'agglomération, de l'organe de promotion économique et des réunions intercommunales. Les communes et l'Etat sont conscients de l'évolution du cadre technico-légal de l'aménagement du territoire ces dernières années et de la nécessité de réviser le projet d'agglomération de 2011. Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités et prévoient de lancer en 2022 les travaux pour un nouveau Plan directeur intercommunal.

Dans les années 2000, les communes de Vevey et St-Légier-La Chiésaz envisageaient un centre sportif à la Veyre-Derrey. Cette orientation a été remise en question par la suite, après différentes études régionales et débats sur la localisation des équipements sportifs. Le rapport "Pour des installations sportives d'importance régionale sur la Riviera, Rapport de synthèse, Jean-Marc Bryois, juin 2015" conclut que l'espace sportif régional devait se localiser sur le secteur Saussaz Maladaire. Les conseils communaux de la Riviera ont tous validé ce rapport et participé au financement des installations sportives d'importance régionale de la Saussaz.

En 2014, la Stratégie cantonale de gestion des zones d'activités (SDT, février 2016) a mise en évidence un manque de terrains disponibles de 10 à 31 ha pour l'agglomération Rivelac. La politique cantonale des pôles de développement du Conseil d'Etat a par ailleurs identifié dès 2011 le site de La Veyre-Fenil comme d'importance stratégique. Cette orientation a été intégrée dans la mesure D11 du PDCn.

Aujourd'hui, l'orientation zone d'activités est donc confirmée par le PDCn, par le Conseil communal (qui a validé le financement de travaux pour un Plan d'affectation en zone d'activités) et par toutes les communes de l'agglomération Rivelac en 2020.

Pour la Municipalité, l'établissement d'un nouveau PDCom n'est pas nécessaire pour la mise en vigueur du PA La Veyre-Derrey.

Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités. Dans ce cadre, les communes de l'agglomération ont approuvé à l'unanimité le principe de réaliser le PA La Veyre-Derrey de façon anticipée pour répondre au besoin urgent de zones d'activités. Par ailleurs, elles prévoient de lancer en 2022 un Plan directeur intercommunal pour la coordination urbanisation-mobilité-paysage.

Finalement, la planification des SSDA répond à la mesure D11 du PDCn. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

Le Plan général d'affectation en vigueur date de 1983. Pour la Municipalité, la révision du Plan d'affectation communal est une priorité. Il est en cours sur la partie « hors centre » et devra être mené sur la partie centre dans les prochaines années. La problématique des zones d'activités est cependant très indépendante de celle de la zone d'habitation et mixte, ce qui justifie de mener des planifications spécifiques pour les zones d'activités.

⁽²⁾ La planification des SSDA répond à la mesure D11 du PDCn. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

L'Etat a proposé des dispositions transitoires pour les zones d'activités en attente de la mise en place des stratégies régionales des zones d'activités, notamment dans les régions manquant de

zones d'activités comme la Riviera où la reconversion de zones villas en zones d'activités est soutenue par l'Etat, en particulier dans les sites stratégiques.

Les travaux de la stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) en cours de réalisation confirment ce site. Toutes les communes de la Riviera ont approuvé ce site pour accueillir des activités et demandé que le projet soit intégré dans la SRGZA.

Dès lors, les projets de centre sportif régional ou de parking d'échange ne sont plus d'actualité.

⁽³⁾ La Municipalité a mis en place une démarche d'information et concertation adaptée au cadre du projet qui est celui d'un parc d'activités sans habitation, et qui s'inscrit dans un site stratégique cantonal d'activités.

Plusieurs séances d'information et discussions ont été organisées depuis 2015 avec les entreprises et personnes intéressées. Ces séances ont notamment été annoncées dans le Comm'uneinfo et sur le site Internet communal.

Au début de l'enquête publique, la Municipalité a organisé une séance d'information publique (retransmise sur le site Internet communal), avec la présence de deux Conseillers d'Etat.

PROMOVE (la promotion économique régionale) est en contact avec les entreprises de la région, qu'elle rencontre régulièrement. Le projet de la Veyre-Derrey tient compte de l'attente des entreprises. Depuis l'enquête publique du projet, les entreprises de la région qui ont contacté PROMOVE pour se relocaliser à la Veyre-Derrey dépassent l'offre disponible. Ceci démontre que le projet répond certainement aux attentes des entreprises.

⁽⁴⁾ Le secteur au sud et à l'ouest des tennis a été affecté en zone de verdure en 1983. La zone de verdure s'étend de part et d'autre de la route de la Veyre-d'En-Haut sur 8'643 m².

La zone de verdure actuelle ne présente pas de valeur naturelle ou paysagère particulière. Une partie de la zone de verdure est occupée par les courts extérieurs de tennis.

Dès lors, le Plan d'affectation a prévu de supprimer cette zone de verdure. En compensation, il prévoit de nouvelles zones de verdure, aire forestière et zone viticole pour des surfaces actuellement en zone villas. Les nouvelles zones prévues par le Plan d'affectation sont les suivantes :

- Zone de verdure A extensive avec délaçement 10'310 m² ;
- Zone de verdure B extensive 1'460 m² ;
- Zone viticole protégée 10'240 m² ;
- Aire forestière 3'260 m².

En comparaison à l'affectation actuellement en vigueur, la surface non constructible est triplée, ce qui atteste de la prise en compte du volet paysager. Le projet prévoit deux types de zones de verdure : à proximité des bâtiments, une zone de verdure A avec fonction paysagère et délaçement ; en périphérie du site, des zones sans fonction de délaçement (vignes, zones de verdure B, aire forestière).

La Municipalité estime que la modification de la zone verdure améliore la qualité paysagère du site.

⁽⁵⁾ La convention foncière et financière ne fait effectivement pas partie du dossier soumis à l'enquête publique puisqu'il s'agit d'un document liant des entités privés, régies par le droit privé et non public. Elle n'est ainsi pas opposable par des tiers.

Opposition n°12

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposant

M. Olivier Chapuisat, ch. de Malavernaz 4, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédure concernée

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ *L'opposant estime que la construction d'un espace non bâti va encore plus saturer les axes routiers et répond d'une stratégie du « tout bâtir ».*

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ Le site de La Veyre est un site d'activités stratégique, inscrit dans les politiques cantonales et dans le PDCn. L'Etat l'a retenu après plusieurs études de base, une consultation des communes et une pesée des intérêts. Dans le cas de la Veyre-Derrey, l'objectif est de concilier un parc d'activités dense avec une bonne intégration paysagère, mais pas de préserver un espace paysager non bâti. Le site est déjà en zone à bâtir et la LAT demande la création d'un milieu bâti compact. La densité du site a fait l'objet d'analyses de variantes, mais il n'est pas envisageable de planifier un parc paysager avec à l'intérieur de celui-ci quelques bâtiments dispersés.

En comparaison à l'affectation actuellement en vigueur, la surface des zones de verdure et zones protégées est triplée, ce qui atteste de la prise en compte du volet paysager. A noter que la parcelle n° 1899 actuellement affectée en zone de villas est en grande partie reclassée en zone viticole dans le but d'assurer l'intégration paysagère.

Une étude paysagère a été menée dans le cadre du Plan d'affectation par un bureau spécialisé dans l'architecture du paysage. Elle a contribué à définir l'organisation du site à travers un concept pour les aménagements paysagers.

Selon ces différentes exigences, la Municipalité, PROMOVE et les Services de l'Etat ont fait une pesée d'intérêt entre le paysage, la densité et la fonctionnalité du site.

Opposition n°13

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposante

M. Yannick Coiffier, ch. de Milavy 6a, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédure concernée

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ *L'opposant estime que la construction d'un espace non bâti va à l'encontre des enjeux écologiques et environnementaux.* ⁽²⁾ *Il pose la question de la qualité de vie sur la Commune avec l'augmentation de bruit, de la pollution et la saturation des axes routiers.* ⁽³⁾ *Il estime que le projet va à l'encontre des intérêts de la Commune.*

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ Le site de La Veyre est un site d'activités stratégique, inscrit dans les politiques cantonales et dans le PDCn. L'Etat l'a retenu après plusieurs études de base, une consultation des communes et

une pesée des intérêts. Dans le cas de la Veyre-Derrey, l'objectif est de concilier un parc d'activités dense avec une bonne intégration paysagère, mais pas de préserver un espace paysager non bâti. Le site est déjà en zone à bâtir et la LAT demande la création d'un milieu bâti compact. La densité du site a fait l'objet d'analyses de variantes, mais il n'est pas envisageable de planifier un parc paysager avec à l'intérieur de celui-ci quelques bâtiments dispersés.

En comparaison à l'affectation actuellement en vigueur, la surface des zones de verdure et zones protégées est triplée, ce qui atteste de la prise en compte du volet paysager. A noter que la parcelle n° 1899 actuellement affectée en zone de villas est en grande partie reclassée en zone viticole dans le but d'assurer l'intégration paysagère.

Une étude paysagère a été menée dans le cadre du Plan d'affectation par un bureau spécialisé dans l'architecture du paysage. Elle a contribué à définir l'organisation du site à travers un concept pour les aménagements paysagers.

Selon ces différentes exigences, la Municipalité, PROMOVE et les Services de l'Etat ont fait une pesée d'intérêt entre le paysage, la densité et la fonctionnalité du site.

La stratégie de développement d'activités dans une région fortement résidentielle répond à l'exigence d'offrir la possibilité aux habitants de la région d'y trouver un emploi. Ceci permet d'éviter la forte pendularité actuelle vers les régions voisines.

Pour le reste, le projet intègre de nombreuses mesures en lien avec l'urgence climatique : arborisation, espaces verts, concept énergétique, limitation du stationnement, etc.

⁽²⁾ L'ensemble du site de la Veyre-Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre-Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque Plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une augmentation de trafic absorbable par le réseau routier pour autant que des mesures de limitation soient mises en place (limitation du tertiaire, limitation du stationnement, plans de mobilité, etc.).

Les études annexées au PA La Veyre-Derrey (étude mobilité, rapport d'impact sur l'environnement) tiennent compte des autres développements en cours et planifiés dans le site stratégique, notamment du développement de Merk Serono. Ces études montrent spécifiquement l'effet attendu du projet Veyre-Derrey sur les charges de trafic : le trafic du chemin de la Veyre-d'En-Haut sera augmenté d'environ 30% mais la charge sur les autres axes routiers n'augmentera que de 3% à 5%. Cette augmentation est considérée comme absorbable.

Afin de limiter les charges de trafic, le règlement fixe un nombre maximal de surfaces de plancher et de volume bâti qu'il est possible d'aménager sur le site. Il stipule également que les normes VSS doivent être appliquées avec un taux de satisfaction de 65% (70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés) et au maximum 450 places employés, visiteurs.

Si toutes les surfaces de plancher sont construites dans le futur, il est attendu que les 450 places seront atteintes. Si les volumes sont construits avec de plus importantes hauteurs d'étages, les surfaces de plancher seront réduites, de même que le nombre de cases de stationnement. Les places de chargement et d'attente pour les camions et véhicules utilitaires situées dans les cours peuvent s'ajouter aux places employés et visiteurs. Les places pour les véhicules utilitaires dans les parkings sont en revanche incluses dans le maximum de 450 places.

Au vu de l'incertitude sur le besoin en places de stationnement, la Municipalité a prévu d'avoir la maîtrise de la construction du parking, de son dimensionnement, de la tarification et de l'attribution des places en fonction des besoins effectifs et de la mise en place effective de plans de mobilité d'entreprises.

⁽³⁾ La volonté première est d'éviter l'exode des entreprises afin qu'elles restent dans la région. En tant qu'hôte du site stratégique de la Riviera, la Commune a la responsabilité de le planifier pour répondre aux besoins.

Opposition n°14

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposant

M. John Darbyshire, rte de Fenil 16, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédure concernée

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ *L'opposant estime que l'augmentation des charges de trafic doit intégrer les projets du Rio-Gredon et En Fenil. Il considère que les études mobilité et environnement ne vont pas assez loin, notamment en direction de la jonction autoroutière. Il estime que les mesures prévues ne vont pas empêcher une saturation du réseau routier et le report sur des itinéraires alternatifs passant en zone résidentielle. Il demande qu'une étude de mobilité soit réalisée pour revoir l'ensemble du réseau routier ou que d'autres sites d'activités du Canton soient préférés.*

⁽²⁾ *Il estime qu'une analyse socio-économique manque, pour analyser la provenance des entreprises et employés, ainsi que le rapport coût/bénéfice pour la Commune.*

⁽³⁾ *L'opposant craint finalement la pollution lumineuse.*

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ L'ensemble du site de la Veyre-Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre-Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque Plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une augmentation de trafic absorbable par le réseau routier pour autant que des mesures de limitation soient mises en place (limitation du tertiaire, limitation du stationnement, plans de mobilité, etc.).

Les études annexées au PA La Veyre-Derrey (étude mobilité, rapport d'impact sur l'environnement) tiennent compte des autres développements en cours et planifiés dans le site stratégique, notamment du développement de Merk Serono. Ces études montrent spécifiquement l'effet attendu du projet Veyre-Derrey sur les charges de trafic : le trafic du chemin de la Veyre-d'En-Haut sera augmenté d'environ 30% mais la charge sur les autres axes routiers n'augmentera que de 3% à 5%. Cette augmentation est considérée comme absorbable.

Afin de limiter les charges de trafic, le règlement fixe un nombre maximal de surfaces de plancher et de volume bâti qu'il est possible d'aménager sur le site. Il stipule également que les normes VSS doivent être appliquées avec un taux de satisfaction de 65% (70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés) et au maximum 450 places employés, visiteurs.

Si toutes les surfaces de plancher sont construites dans le futur, il est attendu que les 450 places seront atteintes. Si les volumes sont construits avec de plus importantes hauteurs d'étages, les surfaces de plancher seront réduites, de même que le nombre de cases de stationnement. Les places de chargement et d'attente pour les camions et véhicules utilitaires situées dans les cours peuvent s'ajouter aux places employées et visiteurs. Les places pour les véhicules utilitaires dans les parkings sont en revanche incluses dans le maximum de 450 places.

Au vu de l'incertitude sur le besoin en places de stationnement, la Municipalité a prévu d'avoir la maîtrise de la construction du parking, de son dimensionnement, de la tarification et de l'attribution des places en fonction des besoins effectifs et de la mise en place effective de plans de mobilité d'entreprises.

⁽²⁾ Les travaux du PA La Veyre-Derrey n'incluent pas d'étude socio-économique. Un Plan d'affectation a pour but de définir l'affectation et les règles de construction. Il n'a pas pour vocation d'identifier les futures entreprises du site. La Municipalité estime donc qu'une étude socio-économique n'était pas nécessaire dans le cadre des travaux du PA.

Plusieurs entreprises de la région localisées dans les centres urbains se sont constituées en associations avec l'objectif de déménager sur le site de la Veyre-Derrey. Cette association a notamment communiqué dans le Comm'une info n°61 d'octobre 2021. Il revient cependant aux propriétaires de s'entendre avec les entreprises projetant de s'installer sur le site.

A l'échelle régionale, l'étude en cours sur la stratégie régionale des zones d'activités a montré que les réserves directement disponibles sur la Riviera ont le potentiel pour 770 emplois : 300 pour Merck Serono en cours de construction, 450 au Pré-au-Blanc (alors que l'affectation est obsolète) et 20 sur des parcelles isolées. En conséquence, les entreprises artiso-industrielles ont tendance à quitter la région, entraînant une réduction des emplois dans le secondaire (-1.2%/an depuis 2011). La partie vaudoise de l'agglomération Rivelac se trouve ainsi de plus en plus tertiairisée (84% des emplois dans le tertiaire aujourd'hui) et résidentielle (0.39 EPT par habitant contre 0.46 en moyenne cantonale). Ce déficit induit d'importants mouvements pendulaires vers les bassins d'emplois voisins (région lausannoise, Chablais, Canton de Fribourg).

⁽³⁾ La Municipalité partage le souci de cette pollution lumineuse pour les voisins ainsi que pour la faune et la flore aux alentours du projet du PA La Veyre-Derrey et sera attentive sur ce point. Elle propose d'ajouter un article sur ce point dans le projet de règlement.

Opposition n°15

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposants

Mme et M. Marie Paule et Gérard Delavy, ch. de Bottassioux 7, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédure concernée

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ *Les opposants estiment que la révision des plans communaux devrait être faite en une seule fois.*

⁽²⁾ *Ils estiment que la création de zones d'activités entraînera une augmentation du trafic sur l'ensemble du secteur, notamment sur les zones résidentielles. Ce trafic entraîne des nuisances sonores, de pollution et d'engorgement. Ils demandent une réflexion plus approfondie sur la limitation du trafic, les transports publics et la mobilité douce.*

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ Le PDCOM date de 2004 et devait orienter le développement pour les 15 années suivantes. Depuis lors, le contexte a été passablement modifié avec les révisions de la LAT (2014), du PDCN (2019) et de la LATC (2018). Le PDCOM est donc obsolète.

Avec la révision de la base légale cantonale, l'obligation de plans directeurs communaux a été remplacée par l'obligation de plans directeurs intercommunaux à l'échelle du périmètre centre de l'agglomération.

Les communes de la Riviera ont ainsi mené des démarches de planification directrices (Plan directeur régional Riviera 2002, projet d'agglomération Rivelac 2011). Elles se coordonnent régulièrement au travers de l'agglomération, de l'organe de promotion économique et des réunions intercommunales. Les communes et l'Etat sont conscients de l'évolution du cadre technico-légal de l'aménagement du territoire ces dernières années et de la nécessité de réviser le projet d'agglomération de 2011. Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités et prévoient de lancer en 2022 les travaux pour un nouveau Plan directeur intercommunal.

Dans les années 2000, les communes de Vevey et St-Légier-La Chiésaz envisageaient un centre sportif à la Veyre-Derrey. Cette orientation a été remise en question par la suite, après différentes études régionales et débats sur la localisation des équipements sportifs. Le rapport "Pour des installations sportives d'importance régionale sur la Riviera, Rapport de synthèse, Jean-Marc Bryois, juin 2015" conclut que l'espace sportif régional devait se localiser sur le secteur Saussaz Maladaire. Les conseils communaux de la Riviera ont tous validé ce rapport et participé au financement des installations sportives d'importance régionale de la Saussaz.

En 2014, la Stratégie cantonale de gestion des zones d'activités (SDT, février 2016) a mis en évidence un manque de terrains disponibles de 10 à 31 ha pour l'agglomération Rivelac. La politique cantonale des pôles de développement du Conseil d'Etat a par ailleurs identifié dès 2011 le site de La Veyre-Fenil comme d'importance stratégique. Cette orientation a été intégrée dans la mesure D11 du PDCn.

Aujourd'hui, l'orientation zone d'activités est donc confirmée par le PDCn, par le Conseil communal (qui a validé le financement de travaux pour un Plan d'affectation en zone d'activités) et par toutes les communes de l'agglomération Rivelac en 2020.

Pour la Municipalité, l'établissement d'un nouveau PDCom n'est pas nécessaire pour la mise en vigueur du PA La Veyre-Derrey.

Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités. Dans ce cadre, les communes de l'agglomération ont approuvé à l'unanimité le principe de réaliser le PA La Veyre-Derrey de façon anticipée pour répondre au besoin urgent de zones d'activités. Par ailleurs, elles prévoient de lancer en 2022 un Plan directeur intercommunal pour la coordination urbanisation-mobilité-paysage.

Finalement, la planification des SSDA répond à la mesure D11 du PDCn. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

Le Plan général d'affectation en vigueur date de 1983. Pour la Municipalité, la révision du Plan d'affectation communal est une priorité. Il est en cours sur la partie « hors centre » et devra être mené sur la partie centre dans les prochaines années. La problématique des zones d'activités est cependant très indépendante de celle de la zone d'habitation et mixte, ce qui justifie de mener des planifications spécifiques pour les zones d'activités.

⁽²⁾ L'ensemble du site de la Veyre-Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre-Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque Plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une augmentation de trafic absorbable par le réseau routier pour autant que des mesures de limitation soient mises en place (limitation du tertiaire, limitation du stationnement, plans de mobilité, etc.).

Les études annexées au PA La Veyre-Derrey (étude mobilité, rapport d'impact sur l'environnement) tiennent compte des autres développements en cours et planifiés dans le site stratégique, notamment du développement de Merk Serono. Ces études montrent spécifiquement l'effet attendu du projet Veyre-Derrey sur les charges de trafic : le trafic du chemin de la Veyre-d'En-Haut sera augmenté d'environ 30% mais la charge sur les autres axes routiers n'augmentera que de 3% à 5%. Cette augmentation est considérée comme absorbable.

Afin de limiter les charges de trafic, le règlement fixe un nombre maximal de surfaces de plancher et de volume bâti qu'il est possible d'aménager sur le site. Il stipule également que les normes VSS doivent être appliquées avec un taux de satisfaction de 65% (70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés) et au maximum 450 places employés, visiteurs.

Si toutes les surfaces de plancher sont construites dans le futur, il est attendu que les 450 places seront atteintes. Si les volumes sont construits avec de plus importantes hauteurs d'étages, les surfaces de plancher seront réduites, de même que le nombre de cases de stationnement.

Les places de chargement et d'attente pour les camions et véhicules utilitaires situées dans les cours peuvent s'ajouter aux places employés et visiteurs. Les places pour les véhicules utilitaires dans les parkings sont en revanche incluses dans le maximum de 450 places.

Au vu de l'incertitude sur le besoin en places de stationnement, la Municipalité a prévu d'avoir la maîtrise de la construction du parking, de son dimensionnement, de la tarification et de l'attribution des places en fonction des besoins effectifs et de la mise en place effective de plans de mobilité d'entreprises.

Opposition n°16

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposante

Mme Mathide Feith, ch. de Milavy 6a, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédure concernée

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ *L'opposante estime que le développement des zones d'activités à la Veyre implique des nuisances pour les habitants vivant à proximité. Elle considère que ce projet va à l'encontre du Plan directeur cantonal et que la révision des plans communaux devrait être faite en une seule fois.*

⁽²⁾ *Elle estime également que les études mobilité et environnement ne vont pas assez loin et en particulier ne prennent pas suffisamment en compte l'augmentation de trafic au niveau de l'autoroute et des quartiers résidentiels à l'amont de l'autoroute. Elle considère que les mesures de limitation du trafic sont insuffisantes.*

⁽³⁾ *L'opposante demande finalement que le règlement soit adapté (logistique interdite, vente interdite d'articles non produits dans la zone, emplois à haute valeur ajoutée exigés).*

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ Le PDCom date de 2004 et devait orienter le développement pour les 15 années suivantes. Depuis lors, le contexte a été passablement modifié avec les révisions de la LAT (2014), du PDCom (2019) et de la LATC (2018). Le PDCom est donc obsolète.

Avec la révision de la base légale cantonale, l'obligation de plans directeurs communaux a été remplacée par l'obligation de plans directeurs intercommunaux à l'échelle du périmètre centre de l'agglomération.

Les communes de la Riviera ont ainsi mené des démarches de planification directrices (Plan directeur régional Riviera 2002, projet d'agglomération Rivelac 2011). Elles se coordonnent régulièrement au travers de l'agglomération, de l'organe de promotion économique et des réunions intercommunales. Les communes et l'Etat sont conscients de l'évolution du cadre technico-légal de l'aménagement du territoire ces dernières années et de la nécessité de réviser le projet d'agglomération de 2011. Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités et prévoient de lancer en 2022 les travaux pour un nouveau Plan directeur intercommunal.

Dans les années 2000, les communes de Vevey et St-Légier-La Chiésaz envisageaient un centre sportif à la Veyre-Derrey. Cette orientation a été remise en question par la suite, après différentes études régionales et débats sur la localisation des équipements sportifs. Le rapport "Pour des installations sportives d'importance régionale sur la Riviera, Rapport de synthèse, Jean-Marc Bryois, juin 2015" conclut que l'espace sportif régional devait se localiser sur le secteur Saussaz Maladaire. Les conseils communaux de la Riviera ont tous validé ce rapport et participé au financement des installations sportives d'importance régionale de la Saussaz.

En 2014, la Stratégie cantonale de gestion des zones d'activités (SDT, février 2016) a mise en évidence un manque de terrains disponibles de 10 à 31 ha pour l'agglomération Rivelac. La politique cantonale des pôles de développement du Conseil d'Etat a par ailleurs identifié dès 2011 le site de La Veyre-Fenil comme d'importance stratégique. Cette orientation a été intégrée dans la mesure D11 du PDCn.

Aujourd'hui, l'orientation zone d'activités est donc confirmée par le PDCn, par le Conseil communal (qui a validé le financement de travaux pour un Plan d'affectation en zone d'activités) et par toutes les communes de l'agglomération Rivelac en 2020.

Pour la Municipalité, l'établissement d'un nouveau PDCom n'est pas nécessaire pour la mise en vigueur du PA La Veyre-Derrey.

Les communes travaillent actuellement sur un Plan directeur intercommunal des zones d'activités. Dans ce cadre, les communes de l'agglomération ont approuvé à l'unanimité le principe de réaliser le PA La Veyre-Derrey de façon anticipée pour répondre au besoin urgent de zones d'activités. Par ailleurs, elles prévoient de lancer en 2022 un Plan directeur intercommunal pour la coordination urbanisation-mobilité-paysage.

Finalement, la planification des SSDA répond à la mesure D11 du PDCn. Elle exige que la politique des pôles de développement et que la liste des sites stratégiques soit adoptée par le Conseil d'Etat avant d'établir des plans d'affectation, ce qui est le cas pour la Veyre-Derrey.

Le Plan général d'affectation en vigueur date de 1983. Pour la Municipalité, la révision du Plan d'affectation communal est une priorité. Il est en cours sur la partie « hors centre » et devra être mené sur la partie centre dans les prochaines années. La problématique des zones d'activités est cependant très indépendante de celle de la zone d'habitation et mixte, ce qui justifie de mener des planifications spécifiques pour les zones d'activités.

⁽²⁾ L'ensemble du site de la Veyre-Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre-Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque Plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une augmentation de trafic absorbable par le réseau routier pour autant que des mesures de limitation soient mises en place (limitation du tertiaire, limitation du stationnement, plans de mobilité, etc.).

Les études annexées au PA La Veyre-Derrey (étude mobilité, rapport d'impact sur l'environnement) tiennent compte des autres développements en cours et planifiés dans le site stratégique, notamment du développement de Merk Serono. Ces études montrent spécifiquement l'effet attendu du projet Veyre-Derrey sur les charges de trafic : le trafic du chemin de la Veyre-d'En-Haut sera augmenté d'environ 30% mais la charge sur les autres axes routiers n'augmentera que de 3% à 5%. Cette augmentation est considérée comme absorbable.

Afin de limiter les charges de trafic, le règlement fixe un nombre maximal de surfaces de plancher et de volume bâti qu'il est possible d'aménager sur le site. Il stipule également que les normes VSS doivent être appliquées avec un taux de satisfaction de 65% (70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés) et au maximum 450 places employés, visiteurs.

Si toutes les surfaces de plancher sont construites dans le futur, il est attendu que les 450 places seront atteintes. Si les volumes sont construits avec de plus importantes hauteurs d'étages, les surfaces de plancher seront réduites, de même que le nombre de cases de stationnement.

Les places de chargement et d'attente pour les camions et véhicules utilitaires situées dans les cours peuvent s'ajouter aux places employés et visiteurs. Les places pour les véhicules utilitaires dans les parkings sont en revanche incluses dans le maximum de 450 places.

Au vu de l'incertitude sur le besoin en places de stationnement, la Municipalité a prévu d'avoir la maîtrise de la construction du parking, de son dimensionnement, de la tarification et de l'attribution des places en fonction des besoins effectifs et de la mise en place effective de plans de mobilité d'entreprises.

⁽³⁾ Les travaux du PA La Veyre-Derrey n'incluent pas d'étude socio-économique. Un Plan d'affectation a pour but de définir l'affectation et les règles de construction. Il n'a pas pour vocation d'identifier les futures entreprises du site. La Municipalité estime donc qu'une étude socio-économique n'était pas nécessaire dans le cadre des travaux du PA.

Plusieurs entreprises de la région localisées dans les centres urbains se sont constituées en associations avec l'objectif de déménager sur le site de la Veyre-Derrey. Cette association a notamment communiqué dans le Comm'une info n°61 d'octobre 2021. Il revient cependant aux propriétaires de s'entendre avec les entreprises projetant de s'installer sur le site.

A l'échelle régionale, l'étude en cours sur la stratégie régionale des zones d'activités a montré que les réserves directement disponibles sur la Riviera ont le potentiel pour 770 emplois : 300 pour Merck Serono en cours de construction, 450 au Pré-au-Blanc (alors que l'affectation est obsolète) et 20 sur des parcelles isolées. En conséquence, les entreprises artisano-industrielles ont tendance à quitter la région, entraînant une réduction des emplois dans le secondaire (-1.2%/an depuis 2011). La partie vaudoise de l'agglomération Rivelac se trouve ainsi de plus en plus tertiairisée (84% des emplois dans le tertiaire aujourd'hui) et résidentielle (0.39 EPT par habitant contre 0.46 en moyenne cantonale). Ce déficit induit d'importants mouvements pendulaires vers les bassins d'emplois voisins (région lausannoise, Chablais, Canton de Fribourg).

Opposition n°17

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposants

Mme et M. Anne et Jean-Luc Morier, rte d'Hauteville 29, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédure concernée

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ *Les opposants estiment que les études mobilité et environnement ne vont pas assez loin et en particulier ne prennent pas suffisamment en compte l'augmentation de trafic à la jonction autoroutière de la Veyre, où ils ont un bâtiment d'habitation.*

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ L'ensemble du site de la Veyre-Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre-Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque Plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une augmentation de trafic absorbable par le réseau routier pour autant que des mesures de limitation soient mises en place (limitation du tertiaire, limitation du stationnement, plans de mobilité, etc.).

Les études annexées au PA La Veyre-Derrey (étude mobilité, rapport d'impact sur l'environnement) tiennent compte des autres développements en cours et planifiés dans le site stratégique, notamment du développement de Merk Serono. Ces études montrent spécifiquement l'effet attendu du projet Veyre-Derrey sur les charges de trafic : le trafic du chemin de la Veyre-d'En-Haut sera augmenté d'environ 30% mais la charge sur les autres axes routiers n'augmentera que de 3% à 5%. Cette augmentation est considérée comme absorbable.

Afin de limiter les charges de trafic, le règlement fixe un nombre maximal de surfaces de plancher et de volume bâti qu'il est possible d'aménager sur le site. Il stipule également que les normes VSS doivent être appliquées avec un taux de satisfaction de 65% (70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés) et au maximum 450 places employés, visiteurs.

Si toutes les surfaces de plancher sont construites dans le futur, il est attendu que les 450 places seront atteintes. Si les volumes sont construits avec de plus importantes hauteurs d'étages, les surfaces de plancher seront réduites, de même que le nombre de cases de stationnement.

Les places de chargement et d'attente pour les camions et véhicules utilitaires situées dans les cours peuvent s'ajouter aux places employés et visiteurs. Les places pour les véhicules utilitaires dans les parkings sont en revanche incluses dans le maximum de 450 places.

Au vu de l'incertitude sur le besoin en places de stationnement, la Municipalité a prévu d'avoir la maîtrise de la construction du parking, de son dimensionnement, de la tarification et de l'attribution des places en fonction des besoins effectifs et de la mise en place effective de plans de mobilité d'entreprises.

Opposition n°18

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposant

M. Maurice Schobinger, ch. de la Pacottaz 89, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédure concernée

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'opposition

L'opposant a quatre motifs d'opposition : ⁽¹⁾ il estime que l'implantation des bâtiments va créer un front bâti, sans que les percées des cours ne soient visibles depuis son habitation, il estime que le projet va réduire la qualité paysagère du secteur et que l'intégration paysagère est insuffisante, ⁽²⁾

il estime que le trafic routier va augmenter, ainsi que les nuisances sonores liées et ⁽³⁾ il estime que l'éclairage du site et les enseignes vont générer une pollution lumineuse.

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ Le site de La Veyre est un site d'activités stratégique, inscrit dans les politiques cantonales et dans le PDCn. L'Etat l'a retenu après plusieurs études de base, une consultation des communes et une pesée des intérêts. Dans le cas de la Veyre-Derrey, l'objectif est de concilier un parc d'activités dense avec une bonne intégration paysagère, mais pas de préserver un espace paysager non bâti. Le site est déjà en zone à bâtir et la LAT demande la création d'un milieu bâti compact. La densité du site a fait l'objet d'analyses de variantes, mais il n'est pas envisageable de planifier un parc paysager avec à l'intérieur de celui-ci quelques bâtiments dispersés.

En comparaison à l'affectation actuellement en vigueur, la surface des zones de verdure et zones protégées est triplée, ce qui atteste de la prise en compte du volet paysager. A noter que la parcelle n° 1899 actuellement affectée en zone de villas est en grande partie reclassée en zone viticole dans le but d'assurer l'intégration paysagère.

Une étude paysagère a été menée dans le cadre du Plan d'affectation par un bureau spécialisé dans l'architecture du paysage. Elle a contribué à définir l'organisation du site à travers un concept pour les aménagements paysagers.

Selon ces différentes exigences, la Municipalité, PROMOVE et les Services de l'Etat ont fait une pesée d'intérêt entre le paysage, la densité et la fonctionnalité du site.

⁽²⁾ L'ensemble du site de la Veyre-Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre-Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque Plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une augmentation de trafic absorbable par le réseau routier pour autant que des mesures de limitation soient mises en place (limitation du tertiaire, limitation du stationnement, plans de mobilité, etc.).

Les études annexées au PA La Veyre-Derrey (étude mobilité, rapport d'impact sur l'environnement) tiennent compte des autres développements en cours et planifiés dans le site stratégique, notamment du développement de Merk Serono. Ces études montrent spécifiquement l'effet attendu du projet Veyre-Derrey sur les charges de trafic : le trafic du chemin de la Veyre-d'En-Haut sera augmenté d'environ 30% mais la charge sur les autres axes routiers n'augmentera que de 3% à 5%. Cette augmentation est considérée comme absorbable.

Afin de limiter les charges de trafic, le règlement fixe un nombre maximal de surfaces de plancher et de volume bâti qu'il est possible d'aménager sur le site. Il stipule également que les normes VSS doivent être appliquées avec un taux de satisfaction de 65% (70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés) et au maximum 450 places employés, visiteurs.

Si toutes les surfaces de plancher sont construites dans le futur, il est attendu que les 450 places seront atteintes. Si les volumes sont construits avec de plus importantes hauteurs d'étages, les surfaces de plancher seront réduites, de même que le nombre de cases de stationnement.

Les places de chargement et d'attente pour les camions et véhicules utilitaires situées dans les cours peuvent s'ajouter aux places employées et visiteurs. Les places pour les véhicules utilitaires dans les parkings sont en revanche incluses dans le maximum de 450 places.

Au vu de l'incertitude sur le besoin en places de stationnement, la Municipalité a prévu d'avoir la maîtrise de la construction du parking, de son dimensionnement, de la tarification et de l'attribution des places en fonction des besoins effectifs et de la mise en place effective de plans de mobilité d'entreprises.

⁽³⁾ La Municipalité partage le souci de cette pollution lumineuse pour les voisins ainsi que pour la faune et la flore aux alentours du projet du PA La Veyre-Derrey et sera attentive sur ce point.

Elle propose d'ajouter un article sur ce point dans le projet de règlement.

Opposition n°19

La présente opposition est introduite dans le délai imparti arrivant à échéance le 26 avril 2021.

Opposante

Mme Monica Simonet, ch. de Milavy 2, 1806 St-Légier-La Chiésaz

Procédure concernée

Plan d'affectation

Résumé des motifs de l'opposition

⁽¹⁾ L'opposante ne veut pas d'une zone d'activités si proche de zones résidentielles, en raison des nuisances possibles. Elle estime que les charges de trafic vont augmenter, notamment de trafic poids-lourds, entraînant des nuisances supplémentaires : congestion des axes routiers, bruit, pollution de l'air. Elle estime que les études mobilité et environnement ne vont pas assez loin, notamment dans le quartier résidentiel au nord de l'autoroute. ⁽²⁾ Elle estime que le développement économique va à l'encontre de l'écologie et du climat et génère du trafic pendulaire depuis d'autres régions, cantons et pays. ⁽³⁾ Elle estime également que le projet présente un rapport coût/bénéfice défavorable pour la Commune.

⁽⁴⁾ L'opposante estime également que la communication a été insuffisante, que la population n'a pas pu participer à l'établissement des plans et que la procédure n'a pas été respectée.

⁽⁵⁾ L'opposante demande finalement que le règlement soit adapté (logistique interdite, vente interdite d'articles non produits dans la zone, emplois à haute valeur ajoutée exigés).

Réponse de la Municipalité

⁽¹⁾ L'ensemble du site de la Veyre-Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre-Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque Plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une augmentation de trafic absorbable par le réseau routier pour autant que des mesures de limitation soient mises en place (limitation du tertiaire, limitation du stationnement, plans de mobilité, etc.).

Les études annexées au PA La Veyre-Derrey (étude mobilité, rapport d'impact sur l'environnement) tiennent compte des autres développements en cours et planifiés dans le site stratégique, notamment du développement de Merk Serono. Ces études montrent spécifiquement l'effet attendu du projet Veyre-Derrey sur les charges de trafic : le trafic du chemin de la Veyre-d'En-Haut sera augmenté d'environ 30% mais la charge sur les autres axes routiers n'augmentera que de 3% à 5%. Cette augmentation est considérée comme absorbable.

Afin de limiter les charges de trafic, le règlement fixe un nombre maximal de surfaces de plancher et de volume bâti qu'il est possible d'aménager sur le site. Il stipule également que les normes VSS doivent être appliquées avec un taux de satisfaction de 65% (70% réduit de la moitié des places deux-roues motorisés) et au maximum 450 places employés, visiteurs.

Si toutes les surfaces de plancher sont construites dans le futur, il est attendu que les 450 places seront atteintes. Si les volumes sont construits avec de plus importantes hauteurs d'étages, les surfaces de plancher seront réduites, de même que le nombre de cases de stationnement.

Les places de chargement et d'attente pour les camions et véhicules utilitaires situées dans les cours peuvent s'ajouter aux places employés et visiteurs. Les places pour les véhicules utilitaires dans les parkings sont en revanche incluses dans le maximum de 450 places.

Au vu de l'incertitude sur le besoin en places de stationnement, la Municipalité a prévu d'avoir la maîtrise de la construction du parking, de son dimensionnement, de la tarification et de l'attribution des places en fonction des besoins effectifs et de la mise en place effective de plans de mobilité d'entreprises.

⁽²⁾ La stratégie de développement d'activités dans une région fortement résidentielle répond à l'exigence d'offrir la possibilité aux habitants de la région d'y trouver un emploi. Ceci permet d'éviter la forte pendularité actuelle vers les régions voisines.

Pour le reste, le projet intègre de nombreuses mesures en lien avec l'urgence climatique : arborisation, espaces verts, concept énergétique, limitation du stationnement, etc.

⁽³⁾ La volonté première est d'éviter l'exode des entreprises afin qu'elles restent dans la région. En tant qu'hôte du site stratégique de la Riviera, la Commune a la responsabilité de le planifier pour répondre aux besoins.

⁽⁴⁾ La Municipalité a mis en place une démarche d'information et concertation adaptée au cadre du projet qui est celui d'un parc d'activités sans habitation, et qui s'inscrit dans un site stratégique cantonal d'activités.

Plusieurs séances d'information et discussions ont été organisées depuis 2015 avec les entreprises et personnes intéressées. Ces séances ont notamment été annoncées dans le Comm'une info et sur le site Internet communal.

Au début de l'enquête publique, la Municipalité a organisé une séance d'information publique (retransmise sur le site Internet communal), avec la présence de deux Conseillers d'Etat.

PROMOVE (la promotion économique régionale) est en contact avec les entreprises de la région, qu'elle rencontre régulièrement. Le projet de la Veyre-Derrey tient compte de l'attente des entreprises. Depuis l'enquête publique du projet, les entreprises de la région qui ont contacté PROMOVE pour se relocaliser à la Veyre-Derrey dépassent l'offre disponible. Ceci démontre que le projet répond certainement aux attentes des entreprises.

⁽⁵⁾ La logistique et le commerce font partie des activités tertiaires, selon les classifications de l'OFS (codes NOGA). Le règlement de la Veyre-Derrey limite les activités tertiaires (y inclus logistique et tertiaire) à 20% des surfaces bâties. Ces surfaces tertiaires sont nécessaires pour permettre l'accueil d'activités complémentaires (bureaux, services, restaurant, kiosque, crèche, etc.) assurant la vitalité du site. S'agissant du commerce, le règlement n'autorise que les petits commerces en soutien à la vitalité et au bon fonctionnement du quartier (kiosque, boulangerie, etc.). Dès lors, le site ne pourra pas accueillir de la logistique, ni de grands commerces alimentaires ou non alimentaires.

13. Conclusions du préavis

La Municipalité confirme le Plan d'affectation La Veyre-Derrey tel que présenté dans le préavis, modifié suite à l'enquête publique.

Elle relève que la mesure D11 du PDCn et la stratégie régionale des zones d'activités (en cours d'élaboration), identifie le site de la Veyre-Derrey comme SSDA.

Pour atteindre les objectifs de densité et d'intégration paysagère et territoriale, la Municipalité a conduit une démarche de planification par Plan d'affectation.

Le projet a fait l'objet d'un examen préalable positif, après vérifications des services cantonaux intéressés à l'ensemble des exigences légales.

La planification présentée est la volonté de répondre à un nouveau contexte légal en menant une étude adaptée avec une pesée d'intérêt qui met en équilibre le développement d'un site stratégique de développement d'activités, la préservation du contexte paysager et les contraintes géographiques du site.

Le Plan d'affectation prévoit la réalisation d'une installation nécessitant une étude d'impact sur l'environnement, recensée à l'annexe de l'Ordonnance fédérale sur les études d'impact sur l'environnement en tant que parcs de stationnement pour plus de 500 voitures.

L'étude d'impact sur l'environnement est effectuée par l'autorité qui, dans le cadre de la procédure décisive, est compétente pour décider de la réalisation du projet.

13.1. Appréciation globale de la compatibilité du projet avec l'environnement

L'autorité compétente pour procéder à l'étude d'impact sur l'environnement doit déterminer si le projet répond aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement, sur la base des éléments d'appréciation suivants :

- le rapport d'impact sur l'environnement,
- les préavis des services spécialisés de l'Etat,
- les résultats de l'enquête publique réalisée du 26 mars au 26 avril 2021.

Elle fixe, le cas échéant, les conditions applicables à la réalisation du projet ou les charges à imposer au requérant pour assurer le respect de ces prescriptions.

Selon le rapport d'impact sur l'environnement et l'évaluation des instances spécialisées et de la CIPE, le projet est compatible avec l'environnement, pour autant que les conditions contenues au point 6.1 soient remplies.

13.2. Conformité du projet par rapport à l'aménagement du territoire

Le rapport selon l'article 47 OAT et le rapport d'impact montrent que le PA est conforme à la législation sur l'aménagement du territoire, au Plan directeur cantonal (PDCn) et aux autres planifications régionales, intercommunales ou communales.

14. Décision

Au vu de ce qui précède, la Municipalité demande à ce qu'il plaise au Conseil communal de bien vouloir voter les conclusions suivantes :

Le Conseil communal de Blonay - Saint-Légier

décide

- ⇒ Adopter le Plan d'affectation et son règlement modifiés suite à la mise à l'enquête publique ;
- ⇒ Adopter la délimitation des lisières forestières ;
- ⇒ Adopter du projet d'aménagement routier de la route de La Veyre d'En-Haut et du dossier d'expropriation ;
- ⇒ Adopter les réponses aux oppositions ;
- ⇒ Approuver les conventions foncières et financières ;
- ⇒ Octroyer le montant des études demandé de CHF 918'500.- HT ;
- ⇒ Autoriser la Municipalité à encaisser les participations de tiers ;
- ⇒ Autoriser la Municipalité à signer tous les actes notariés nécessaires ;
- ⇒ Financer la dépense par le recours à l'emprunt si nécessaire ;
- ⇒ Autoriser la Municipalité à amortir cette dépense sur 30 ans au maximum.

Après l'approbation du Plan d'affectation de La Veyre-Derrey par le Département compétent, la décision finale sera mise en consultation publique durant 30 jours au secrétariat municipal de Blonay - Saint-Légier, accompagnée du rapport d'impact sur l'environnement et du plan.

L'avis de la consultation sera publié dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud (FAO) et dans un journal local, ainsi qu'au pilier public de la Commune.

La présente décision peut faire l'objet d'un recours auprès de la Cour de droit administratif et public du Tribunal Cantonal (Av. Eugène-Rambert 15, 1014 Lausanne), aux conditions de la Loi sur la juridiction et la procédure administrative du 28 octobre 2008 (LJPA / BLV 173.36), en vigueur dès le 1er janvier 2009.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic
A. Bovay



Le secrétaire
J. Steiner

Annexes : (disponibles sur le site internet uniquement)

- Dossiers de mises à l'enquête publique et annexes
- Convention foncière
- Rapport MR Conseils

Délégation municipale : M. Thierry George