

COMMUNE DE ST-LÉGIER – LA CHIÉSAZ

PA "LA VEYRE DERREY"

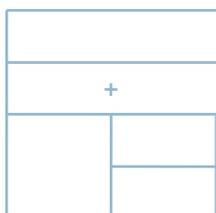
RAPPORT D'AMÉNAGEMENT SELON ART. 47 OAT

VERSION POUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE
11 JANVIER 2021

In Situ
architectes paysagistes

citec

B · C Ingénieurs SA
Géométrie officielle – Gestion foncière
Environnement – Aménagement du territoire
Infrastructures – Equipements
Hydrologie – Hydraulique



FISCHER MONTAVON + ASSOCIES
ARCHITECTES-URBANISTES SA



MANDATAIRES

FISCHER MONTAVON + ASSOCIES

ARCHITECTES-URBANISTES SA
RUELLE VAUTIER 10
1400 YVERDON-LES-BAINS
T 024 445 40 47

XAVIER FISCHER, ARCHITECTE EPFL SIA URBANISTE FSU REG A
DANIELE DUPUIS, ARCHITECTE EPFL, URBANSITE

XFISCHER@FM-A.CH
DDUPUIS@FM-A.CH

INSITU

ARCHITECTES PAYSAGISTES
AVENUE DES ALPES 72
1820 MONTREUX
T 021 961 14 32

EMMANUEL TONETTI, ARCHITECTE PAYSAGISTE HES
CLÉMENT SADOUX, ARCHITECTE PAYSAGISTE

EMMANUEL@IN-SITU-SA.CH
CLEMENT@IN-SITU-SA.CH

CITEC INGÉNIEURS CONSEILS SA

CP 248 | RUE DES JARDINS 1
1110 MORGES
T 021 802 38 50

MY HANG NGUYEN, INGÉNIEURE TRANSPORTS EPFL (JUSQU'EN OCTOBRE 2018)
FABIENNE VERREY, INGÉNIEURE TRANSPORTS EPFL

MYHANG.NGUYEN@CITEC.CH
FABIENNE.VERREY@CITEC.CH

B+C INGÉNIEURS SA

CP 400 | AVENUE DU CASINO 45
1820 MONTREUX 2
T 021 966 10 80

STÉPHANE VERDON, INGÉNIEUR GÉNIE RURAL ET ENVIRONNEMENT EPFL
FRÉDÉRIC GUEX, INGÉNIEUR GÉNIE RURAL ET ENVIRONNEMENT EPFL

VERDON@BCING.CH
GUEX@BCING.CH

PA "LA VEYRE DERREY"

RAPPORT D'AMÉNAGEMENT SELON ART. 47 OAT

TABLE DES MATIERES

Introduction et objectifs	6
Contexte.....	6
Situation du site.....	6
Evolution historique.....	8
Affectation actuelle.....	9
Mobilité.....	10
Environnement.....	10
Paysage - Patrimoine.....	12
Réflexions préparatoires	13
Site stratégique 10b1 – Secteur La Veyre Derrey.....	13
Vision stratégique La Veyre	13
Densification de la zone d'activités de la Veyre Derrey	14
Schéma directeur de la Veyre Derrey	15
Démarches connexes	16
Etude d'impact sur l'environnement	16
Avant-projet d'équipement	17
Projet d'adaptation du chemin de la Veyre-d'En-Haut	18
Projet de modification du foncier.....	19
Projet d'implantation de silos à sel.....	19

Déroulement de la procédure	20
Organisation du projet.....	20
Déroulement du projet	21
Description du projet.....	23
Périmètre du projet	23
Principes d'aménagement.....	23
Concept paysager.....	24
Illustration.....	25
Dispositions du projet.....	26
Recevabilité.....	34
Justification du projet	35
Nécessité de légaliser en vertu de l'art. 15 LAT.....	35
Équipement existant ou possible selon l'art. 19 LAT	35
Aptitude à la construction selon l'art. 89 LATC	37
Conformité du projet	37
Protection du milieu naturel et du patrimoine.....	37
Création et maintien du milieu bâti.....	37
Développement de la vie sociale et économique.....	37
Impact du projet sur le trafic.....	37
Impact du projet sur l'environnement	39
Utilisation rationnelle de l'énergie	45
Maintien des sources d'approvisionnement	46
Cohérence du projet avec le foncier	46
Garantie de la disponibilité des terrains à bâtir.....	46
Compensation de la plus-value.....	46
Information et participation de la population	47
Cohérence avec le plan directeur cantonal.....	47
Cohérence avec le Plan directeur régional de la Riviera	49
Cohérence avec le projet d'agglomération Rivelac.....	50
Cohérence avec la planification directrice communale	51
Conclusion	52
Annexes.....	53

INTRODUCTION ET OBJECTIFS

Le site stratégique de développement économique "St-Légier La Veyre" est un pôle défini dans le Plan directeur cantonal (ci-après PDCn) et dans le projet d'agglomération Rivelac. Il est destiné à accueillir des activités économiques afin de répondre aux besoins régionaux.

Le secteur de La Veyre Derrey, qui est situé au cœur du pôle stratégique et aux abords de la jonction autoroutière de Vevey-St-Légier, présente un fort potentiel de développement du fait de son caractère non-bâti. Actuellement affecté à la zone villas par le Plan d'extension communal (1983), il doit faire l'objet d'un changement d'affectation pour pouvoir accueillir des activités économiques.

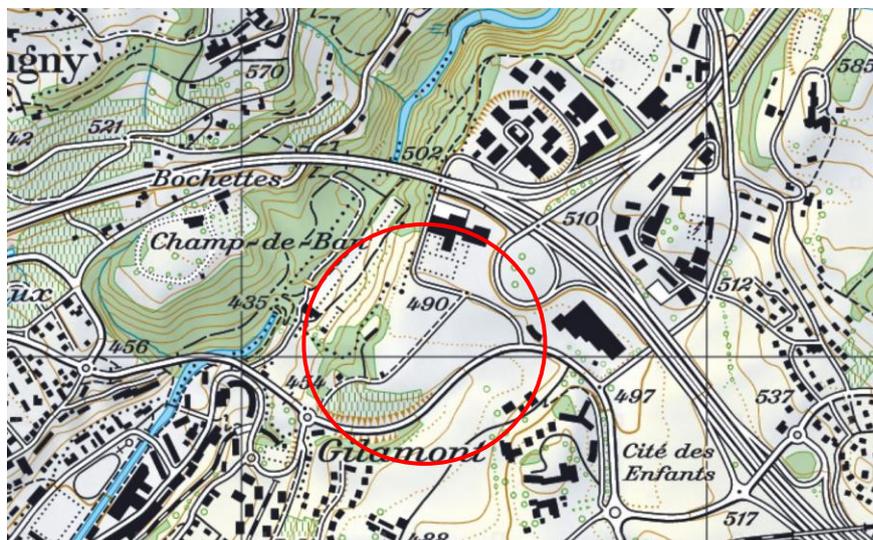
Les Autorités communales ont mené divers travaux préparatoires afin de définir une vision stratégique pour l'ensemble du site stratégique "St-Légier La Veyre". Pour le secteur de La Veyre Derrey, un schéma directeur a permis de dégager les orientations pour l'élaboration du nouveau plan d'affectation (ci-après PA).

Hormis l'élaboration du PA, le mandat a pour objectifs d'établir une étude de mobilité, une notice d'impact sur l'environnement, un concept énergétique, un concept paysager et un avant-projet d'équipement.

CONTEXTE

SITUATION DU SITE

Le secteur de La Veyre Derrey est situé sur la commune de St-Légier-La Chiésaz dans un environnement partiellement bâti. Il est bordé à l'ouest par le vallon de la Veveyse et la forêt et à l'est par la route du Rio-Gredon et la campagne. Au nord se trouve l'échangeur de l'autoroute A9 – A12 et au sud les premiers quartiers d'habitation de Vevey.



Carte nationale, source www.swisstopo.ch

Le site est aujourd'hui partiellement occupé par des installations sportives : celles du Club veveysan de tennis (1) et de la Compagnie des Archers de Vevey – La Tour-de-Peilz (2). Il est traversé par le chemin de la Veyre-d'en-Haut (3), ainsi que par le chemin du Chapon (4) qui permet d'accéder à la déchetterie communale (5). Une grande partie des terrains est cultivée, la pointe sud étant plantée en vigne (6).

Le site est majoritairement bordé par des parcelles appartenant au domaine public cantonal (nord, est et sud). A l'ouest, on trouve trois parcelles propriété de Vevey (parcelles n° 1561, 1896 et 1974), une parcelle propriété de St-Légier-La-Chiésaz (parcelle n° 1895) et une parcelle privée (parcelle n° 1897 de Mme Jacqueline Burkhalter). A noter que la limite communale avec Vevey longe le périmètre (traitillé bleu dans la carte ci-dessous).



Orthophoto avec indication en rouge du périmètre du site affecté, source www.geoplanet.ch





Vues aériennes, source www.swisscastles.ch

Le secteur, d'une superficie totale de 89'797 m², est constitué des parcelles suivantes (état avant le projet de PA) :

Parcelle n°	Propriété	Surface
1159	Commune de Vevey	20'375 m ²
1182	Commune de Vevey	1'459 m ²
1803	Commune de Vevey	23'312 m ²
1892	Commune de Vevey	3'966 m ²
1893	Commune de Vevey	1'000 m ²
1894	Commune de Vevey	15'942 m ²
1898	Commune de Vevey	867 m ²
1666	OFROU	1'894 m ²
1899	Ducraux Francis et Laurent, Keusen Antoinette	14'170 m ²
DP 124	Domaine public communal	2'466 m ²
DP 125	Domaine public communal	4'346 m ²

La parcelle n° 1803 fait l'objet d'un droit distinct permanent (DDP 2466) au bénéfice du club veveysan de tennis.

EVOLUTION HISTORIQUE

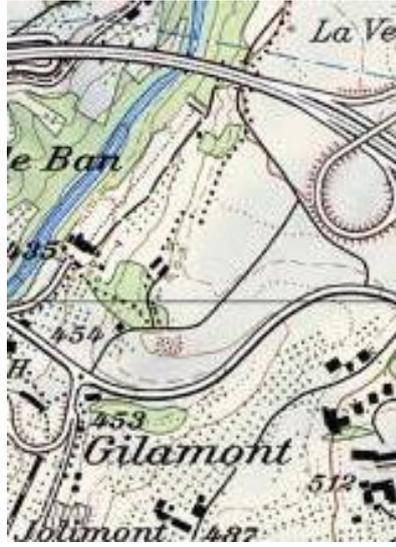
La carte de 1900 montre que le chemin du Chapon est une liaison historique le long du vallon de la Veveyse qui met en relation Vevey avec l'arrière-pays. On constate également la présence des vignes sur le coteau creusé par le ruisseau du Rio-Gredon. La forêt reste confinée au fond du vallon.

En 1970, d'importantes réalisations apportent des changements profonds à proximité du site. La construction de l'autoroute, de la route du Rio-Gredon et du chemin de la Veyre-d'En-Haut a contribué à fragmenter et à isoler le secteur. A noter que la route du Rio-Gredon a été réalisée au-dessus du ruisseau du même nom.

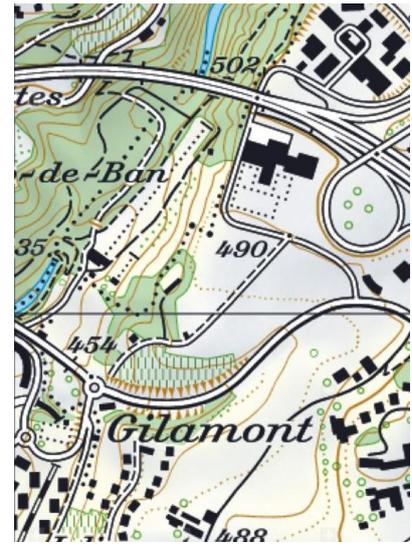
La carte de 2013 illustre à la fois l'urbanisation du secteur - construction des tennis, développement du quartier d'habitations de Gilamont - mais également la pérennisation de la forêt située au sud-ouest du site.



1900



1970



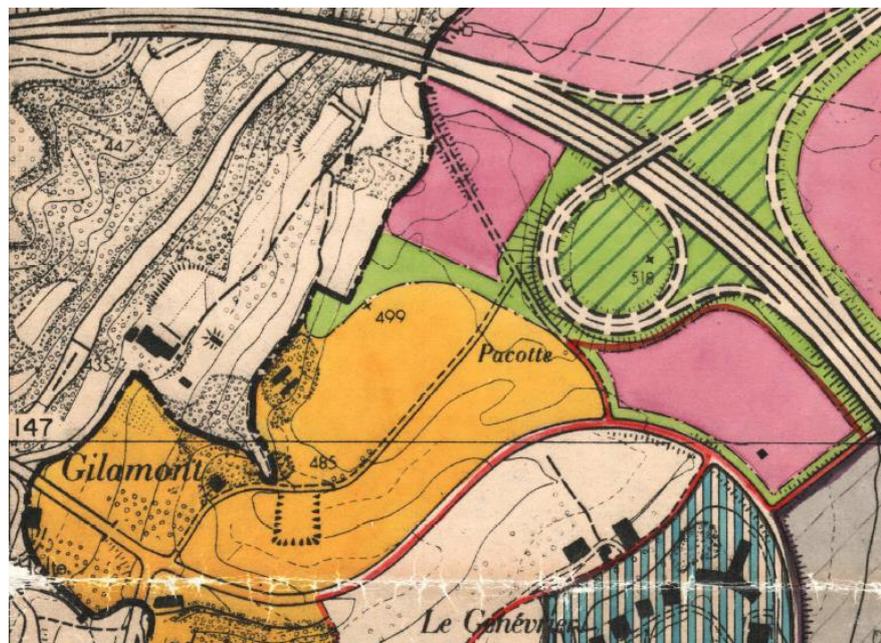
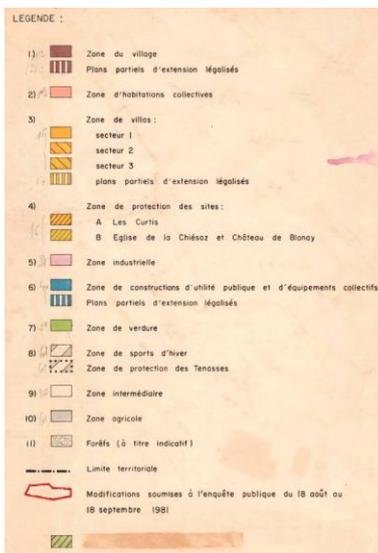
2013

AFFECTATION ACTUELLE

Le Plan d'extension de St-Légier-La Chiésaz (1983) affecte le périmètre principalement en zone de villas, en zone industrielle et en zone de verdure.

On constate que les équipements sportifs du club de tennis sont localisés en zone industrielle et zone de verdure. Le PA La Veyre Derrey permettra de mettre en conformité l'utilisation de ces terrains avec la future affectation.

Selon le bilan cantonal des réserves en zone d'habitation et mixte, le potentiel d'accueil de la zone villas est d'environ 214 nouveaux habitants. Il est nul pour les secteurs situés en zone industrielle et en zone de verdure



Extrait du plan de zones en vigueur (13 mai 1983)

MOBILITÉ

Le site de La Veyre Derrey est particulièrement bien desservi par le réseau routier principal : le chemin de la Veyre-d'En-Haut connecte le site à la route du Rio-Gredon qui relie la ville de Vevey et l'autoroute A9. En outre, il est situé à moins de 1 km de l'échangeur de l'autoroute. A noter que le réseau routier est actuellement contraint aux heures de pointe.

En termes de transports publics, la ligne de bus n° 215 Vevey-St-Légier relie directement le site (arrêt du Plateau de la Veyre et arrêt du Tennis) à la gare de Vevey à raison d'une cadence de 20' aux heures pleines et de 40' aux heures creuses. Au sud se trouve la ligne de train MVR avec une cadence à la demi-heure. Actuellement l'arrêt Gilamont, le plus proche du site, se situe à plus de 300 m (600 m par rapport au cœur du quartier). A noter qu'un nouvel arrêt (Vignerons) est planifié en lieu et place des arrêts Gilamont et Clies. Toutefois, la distance qui le sépare du site reste importante.

Des cheminements piétonniers (trottoirs) relient le site aux différents arrêts de transports publics en longeant les axes routiers. Si la ligne de train assure une liaison particulièrement rapide (environ 2 min) entre la gare de Vevey et la station Gilamont (voire le futur arrêt), l'important dénivelé rend la liaison très pénible pour les piétons et les vélos.

ENVIRONNEMENT

Le site est peu contraint du point de vue de la protection de l'environnement. Actuellement, les principales contraintes sont :

BRUIT ROUTIER

Le site subit aujourd'hui des nuisances sonores importantes provenant principalement de l'autoroute, des bretelles autoroutières et de la route du Rio-Gredon.

Concernant le secteur des tennis, celui-ci étant construit, ce sont donc les valeurs limites d'immission (VLI) qui sont applicables, soit 65 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit pour un degré de sensibilité au bruit de III.

Par contre, pour le secteur cultivé situé au sud du chemin de la Veyre-d'En-Haut, ce sont les valeurs de planification (VP) qui doivent être prises en compte. En effet, bien que celui-ci soit affecté, il n'est ni bâti ni équipé. Pour un degré de sensibilité au bruit III, les VP sont de 60 dB(A) le jour et 50 dB(A) la nuit. A noter que pour les secteurs d'activités économiques, une majoration de 5 dB(A) peut être appliquée aux valeurs à respecter.

POLLUTION DE L'AIR

Actuellement, les principaux générateurs de pollution de l'air sont l'autoroute et la route du Rio-Gredon. Dans le périmètre du projet, la pollution atmosphérique peut être qualifiée de modérée.

OPAM

En raison du transport de matières dangereuses via les voies de circulation importantes, plusieurs installations soumises à l'OPAM se situent à proximité du projet : l'autoroute A9 et la bretelle A12 et la route du Rio-Gredon. La partie nord de la zone d'installations publiques et parapubliques est située dans le périmètre de consultation de l'autoroute et de sa bretelle, alors que la partie orientale de la zone d'activités économiques est située dans le périmètre de consultation de la route du Rio-Gredon.

EVACUATION DES EAUX

La partie du site non bâtie n'est pas équipée. Aussi, les débits d'eaux pluviales générés par de nouvelles surfaces imperméabilisées devront être limités avant leur rejet au réseau d'évacuation ou au milieu naturel, par la mise en place de mesures d'infiltration et de rétention.

Le PGEE communal préconise des investigations afin de préciser les possibilités réelles d'infiltration dans le secteur du PA. Les essais d'infiltration réalisés en septembre 2020 par le bureau B+C ont montré que la perméabilité est extrêmement faible (de 0.02 à 0.07 l/min/m²) et que celle-ci est largement inférieure aux valeurs communément admises pour que des mesures d'infiltration ponctuelles (centralisées) puissent être envisagées.

PATRIMOINE NATUREL

Hors des parties construites, le site est exploité par l'agriculture (prairie artificielle) et la viticulture. Aucun habitat ou biotope protégé n'est inventorié sur la zone étudiée. Ainsi la valeur écologique est peu importante et la sensibilité du milieu peut être considérée comme globalement faible. A l'ouest du site se trouve une forêt relativement jeune qu'il s'agit de préserver (distance à la lisière à respecter) et à l'est un talus routier.

La forêt s'apparente à une érableiaie. La lisière, composée d'essences pionnières, ne présente pas d'étagement : la strate buissonnante est peu développée et l'ourlet herbacé trop entretenu. Ce milieu présente une situation déséquilibrée en raison de la présence d'espèces invasives et sa valeur botanique est moyenne.

Concernant la faune, aucun reptile, ni amphibien n'est mentionné dans le périmètre d'étude. Cependant, le talus et l'aire forestière sont potentiellement intéressants pour les reptiles, les micromammifères, l'avifaune et le chiroptère.

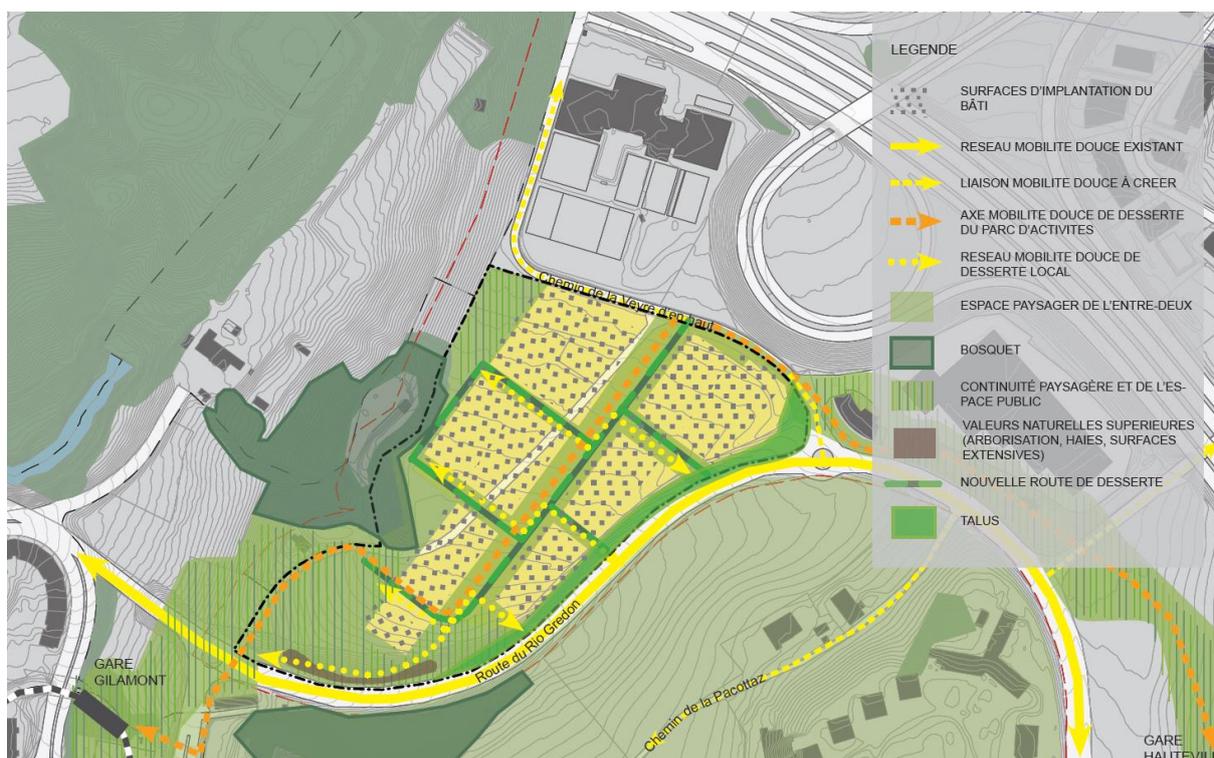
DANGERS NATURELS

Le secteur ouest (parcelles n° 1182 et 1898, ainsi que très localement le DP 125, est partiellement situé en danger faible de glissement de terrain spontané. Ailleurs, dans le périmètre du PA, tous les autres dangers sont de degré nul.

RÉFLEXIONS PRÉPARATOIRES

SITE STRATÉGIQUE 10B1 – SECTEUR LA VEYRE DERREY

Le rapport technique relatif au site stratégique 10b1 a été établi par Farra Zumboulakis & associés, Ecoscan et Transitec en juin 2017. Il avait pour objet d'établir les cahiers des charges des planifications et de définir les actions d'aménagement.



Carte de synthèse

Les principes d'urbanisation relatifs au secteur La Veyre Derrey ont pour objectif la création d'un parc d'activités attractif, bien connecté au réseau routier et de mobilité douce en s'inscrivant dans un environnement de qualité.

Il s'agit d'accueillir une grande diversité d'affectation possible (de la logistique au tertiaire) : 65% du programme bâti est voué à l'affectation de PME/PMI, 15% à des locaux de type halles industrielles, 10% pour le secteur tertiaire et 10% pour du commerce lié aux entreprises. Avec un potentiel de densification de près de 70 emplois/ha, cela représente environ 410 emplois. L'indice de masse prescrit est de $5\text{m}^3/\text{m}^2$ et la surface brute de plancher est estimée à $36'000\text{ m}^2$.

VISION STRATÉGIQUE LA VEYRE

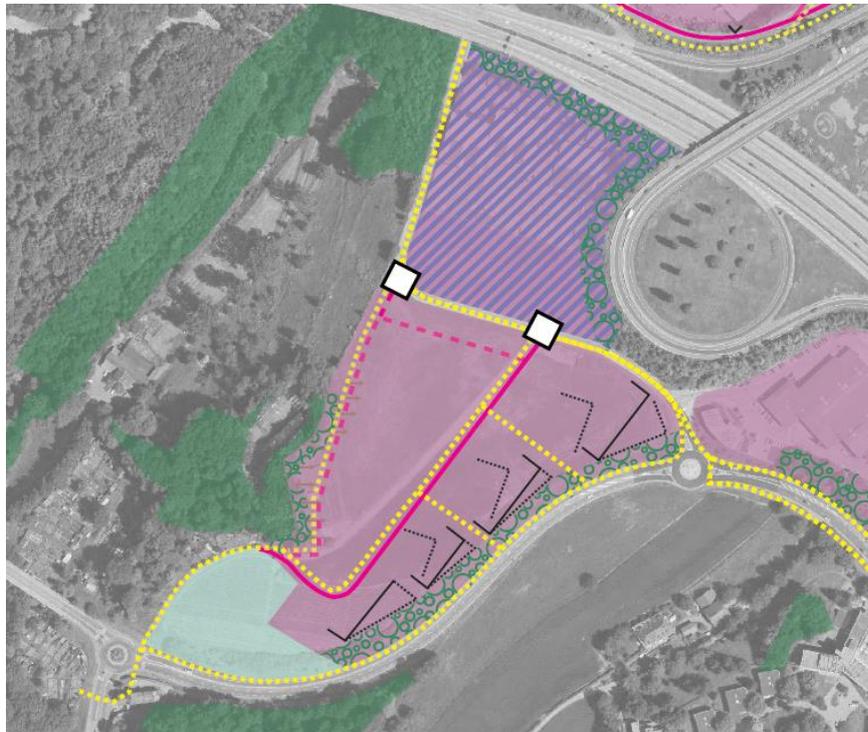
Sur la base de l'étude sur le site 10B1, une étude complémentaire a été mandatée auprès du bureau Repetti afin de préciser les orientations à l'horizon des prochaines 15 à 25 années. Un rapport provisoire a été établi en décembre 2017.

La vision pour le secteur confirme le changement d'affectation actuelle en zone d'activités. La Veyre Derrey, tout comme le secteur Rio Gredon, figure dans le groupe I. Ce groupe

correspond à des secteurs dans lesquels les conditions sont remplies pour que les projets de modification de l'affectation puissent démarrer sans autre vérification. Ils présentent en outre un caractère urgent.

La réaffectation de La Veyre Derrey permettra de répondre en priorité à des besoins à très court terme de relocalisation ou de développement d'entreprises présentes dans la Riviera.

L'étude identifie sur les 5.1 ha destinés aux activités un potentiel d'emplois de 242 emplois à 2030 et de 358 emplois à l'horizon 2040, ce qui représente une densité de 70 emplois/ha.

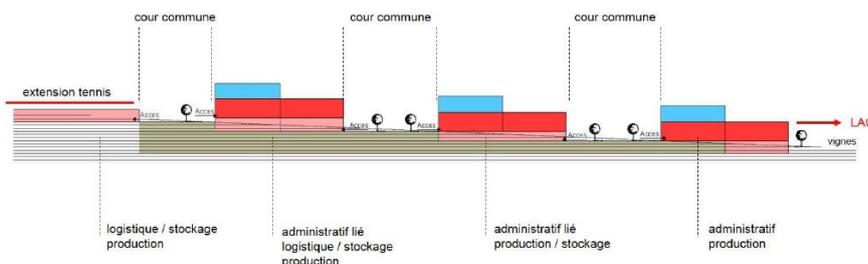


- Légende
- Activités
 - Sports et loisirs / activités
 - Activités avec mixité
 - Affectation différée (réserve pour projet stratégique)
 - Habitation protégée (bâtiment recensé en note *2*)
 - Sports et loisirs
 - Espace agricole
 - Vigne
 - Forêt
 - Délimitation à préciser par plan d'affectation
 - Accès et desserte
 - Accès et desserte optionnels
 - Mobilité douce
 - Aménagement d'accès (carrefour)
 - Aménagement d'accès (giratoire)
 - Densification (à titre illustratif)
 - Front d'implantation (avec options)
 - Transition paysagère
 - Préservation des vues

DENSIFICATION DE LA ZONE D'ACTIVITÉS DE LA VEYRE DERREY

Cette étude a été menée afin d'apporter une vision économique et opérationnelle aux réflexions précédentes. Confiée à NEMACO et Nüesch Development, le rapport a été finalisé en décembre 2017.

Promove a identifié le profil de 3 entreprises désireuses de se développer et contraintes par le manque d'espace. L'analyse des besoins de ces entreprises a confirmé l'importance des rez et l'étude de la topographie du site de La Veyre Derrey révèle un dénivelé intéressant permettant de créer 2 rez superposés, car imbriqués dans la pente et accessibles de part et d'autre.



Sur la base d'un principe d'une densification verticale, le projet table sur un volume bâti de l'ordre de 292'500 m³ et une surface brute de plancher de 54'000 m².

Les activités prévues sont à 70 % destinées à la production ou au stockage (1 emploi/120 m²) et à 30 % à la production légère ou administratif (1 emploi/55 m²), ce qui représentent environ 610 emplois.

Strate 1	28'000 m ²	- logistique / production / stockage - petite production / administratif lié	19'000 m ² 7'000 m ²
Strate 2	20'500 m ²	- production / stockage - petite production / administratif lié	14'500 m ² 6'000 m ²
Strate 3	7'500 m ²	- production - petite production / administratif	4'300 m ² 3'200 m ²

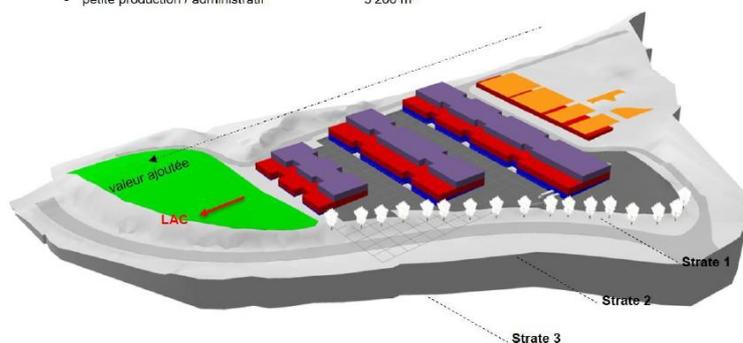


SCHÉMA DIRECTEUR DE LA VEYRE DERREY

Le schéma directeur a été validé par le Comité de pilotage du site stratégique de La Veyre le 30 janvier 2018 et a pour objet de définir les principes d'aménagement pour ce site destiné aux activités artisano-industrielles.

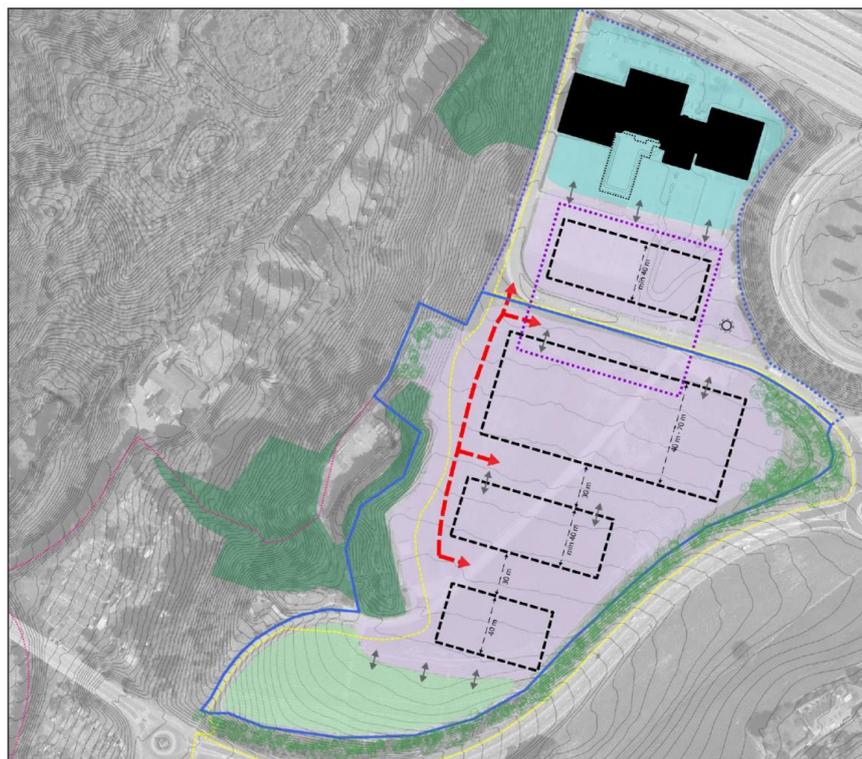
Légende

Éléments généraux

- Périmètre minimum du PA
- Périmètre élargi du PA
- Limite communale
- Forêt
- Vigne
- Centre sportif
- Bâtiment existant
- Sous-sol bâtiment existant

Principes d'aménagement

- Parc artisano-industriel
- Stationnement mutualisé
- Principes d'implantation
- Desserte
- Mobilité douce
- Flexibilité des emprises
- Bande paysagère
- Silo à sel



Plan de synthèse

Les données quantitatives sont :

- Densité : 70 emplois/ha ;
- Indice de masse : 6.5 m³/m² ;
- Hauteur maximale des bâtiments : 18 m ;
- Largeur des bâtiments : entre 40 et 70 m ;
- Largeur des cours : 30 m avec bande de circulation centrale.

Les principes d'organisation sont :

- Disposition des constructions parallèle à la pente : elle permet de donner des accès directs à 2 niveaux différents (rez inférieur et rez supérieur) ;
- Desserte principale du site latéralisée à l'ouest ;
- Stationnement situé au nord du chemin de la Veyre-d'En-Haut, le stationnement utilitaire est admis dans les cours ;
- Cheminements de mobilité douce situés à l'est et à l'ouest ;
- Maintien des vignes ;
- Protection de la forêt ;
- Renforcement de la végétation en bordure du site, soit à l'est et à l'ouest.

CONCLUSION

Le programme du secteur La Veyre Derrey a évolué depuis les études qui définissaient les cibles individuelles de génération de trafic pour chaque secteur de développement du site stratégique de La Veyre ("URB7" en 2014 et "Site stratégique de développement 10b1 St-Légier-La Chiésaz – Etablissement des cahiers des charges des planifications et définition des actions d'aménagement" en juin 2017).

Suite à ces évolutions, le comité de pilotage du site La Veyre Derrey a décidé en juillet 2018 que la faisabilité, du point de vue de l'impact du trafic sur le réseau (notamment en regard du plan de charges à l'horizon 2030 estimé dans l'étude URB7), devrait être vérifiée pour deux sites jugés prioritaires, la Veyre Derrey et Rio Gredon, et que le développement des autres secteurs serait conditionné à une mise à jour des études mobilité et à la mise en place de nouvelles mesures liées.

Les résultats synthétisés de l'étude de mobilité du site La Veyre Derrey figurent aux pages 38 et 39 du présent rapport.

DÉMARCHES CONNEXES

ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le besoin en places de stationnement pour les voitures des employés et des visiteurs pour l'entier du plan d'affectation est de l'ordre de 485 places (voir chapitre "Besoins en stationnement – Voitures et motos). Compte tenu que le seuil qui nécessite une Etude d'impact sur l'environnement (EIE) est de 500 places selon l'Ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE) (objet 11.4 de son annexe) et que les places de stationnement pour les véhicules utilitaires sont à comptabiliser en plus des places voitures, le maître d'ouvrage a pris la décision de réaliser une EIE pour le PA La Veyre Derrey.

Une EIE a pour but de déterminer si un projet de construction ou de modification répond aux prescriptions fédérales et cantonales relatives à la protection de l'environnement ainsi qu'aux dispositions relatives à la protection de la nature. L'EIE permet également d'intégrer les impératifs de la protection de l'environnement dès l'élaboration du projet. Elle peut ainsi être considérée comme un outil d'accompagnement et d'optimisation, visant à limiter les impacts.

La procédure décisive, au sens de l'article 5 de l'OEIE, comporte 2 étapes :

- Etape 1 - Demande d'adoption et approbation du plan d'affectation selon art. 3 al. 2 RVOEIE ;
- Etape 2 - Demandes de permis de construire selon art. 120 LATC.

Les différents domaines sont analysés selon les horizons de référence suivants : état actuel (2018), état initial (2019), état futur (2021) sans et avec projet.

En fonction des domaines étudiés, deux périmètres d'analyse ont été définis : un périmètre restreint correspondant au projet et un périmètre d'influence.

Le rapport d'EIE (voir annexe 6), fait partie intégrante de la procédure d'adoption et d'approbation du PA La Veyre Derrey. Il est soumis à l'enquête publique et fait l'objet d'une décision d'approbation.

AVANT-PROJET D'ÉQUIPEMENT

L'avant-projet d'équipement a pour objet de définir les travaux à réaliser au préalable pour permettre le développement du quartier, ainsi que leur coût (voir plan et rapport en annexe 7).

Les équipements de base comprennent :

- la route d'accès interne au quartier, ainsi que les amorces d'accès aux plateformes ;
- le stationnement centralisé au nord de la route de la Veyre d'En-Haut, les places de stationnement des visiteurs au sud du chemin de la Veyre-d'En-Haut ;
- les cheminements de mobilité douce à l'est et à l'ouest et le raccordement au sud ;
- les aménagements des espaces collectifs, l'arborisation et le mobilier urbain ;
- l'aménagement d'un belvédère situé au sud de la zone ;
- la gestion des eaux de surface pour les surfaces comprises dans le périmètre des équipements de base ;
- les raccordements aux différents réseaux (électricité, EU/EC, gaz, télécom, chauffage à distance, etc.).

Le financement du stationnement centralisé (parking sur un niveau et parking en ouvrage) devrait être assumé d'une manière différente afin de ne pas peser sur le coût du terrain, par exemple par la création d'une structure immobilière spécifique.

L'évaluation préliminaire des coûts des équipements collectifs, basée sur les connaissances et expériences de divers projets similaires, et leur répartition entre les propriétaires du foncier et la commune est la suivante :

	Propriétaires	Commune
Installation de chantier	95'000.-	19'000.-
Travaux préparatoires divers	238'000.-	105'000.-
Evacuation EU/EC	419'000.-	20'000.-
Maçonnerie	583'000.-	140'000.-
Routes, parkings, revêtements	931'000.-	345'000.-
Services industriels	233'000.-	15'000.-
Plantations	376'000.-	
Mobilier urbain	393'000.-	
Parking centralisé*		6'200'000.-
TOTAL TRAVAUX HT (CHF)	3'268'000.-	6'844'000.-

Divers et non métrés	490'000.-	97'000.-
Honoraires	490'000.-	97'000.-
TOTAL HT (CHF)	4'248'000.-	7'038'000.-

*Les coûts relatifs au parking centralisé ont été estimés sur la base de la réalisation d'un ouvrage de 4 niveaux pour 310 places et un parking de 50 places sur un niveau.

Le coût des équipements de base à la charge des propriétaires est estimé à CHF 4'248'000.- HT et celui à la charge de la commune CHF 7'038'000.- HT.

Dans la mesure où le développement du site d'activités se fera probablement par étapes, la réalisation des équipements se fera également en fonction des besoins évolutifs. Les équipements à réaliser en phase préliminaire sont :

- la route d'accès et parties des amorces des accès aux cours ;
- les cheminements de mobilité douce et aménagements paysagers situés à l'ouest ;
- les raccordements des réseaux EU/EC sur les réseaux existants.

PROJET ROUTIER DE RÉAMÉNAGEMENT DU CHEMIN DE LA VEYRE-D'EN-HAUT

Bien que les adaptations prévues de la route – élargissement pour permettre la réalisation d'aménagements cyclables, prolongation du trottoir sur le tronçon nord et déplacement du stationnement de camions existant, correction du virage, aménagement de nouveaux arrêts de bus, adaptations du réseau d'évacuation des eaux, etc. – ne soient pas nécessaires au bon fonctionnement du futur quartier, la commune a pris l'option de développer également le projet routier en mandatant le bureau B+C. Le développement en parallèle de ce projet permet une coordination optimale, notamment pour ce qui concerne les raccordements routiers, les traversées piétonnes, le déplacement du stationnement des camions, ainsi que les différents raccordements aux réseaux techniques.

Le périmètre du projet s'inscrit principalement dans le DP 125 et s'étend du tronçon entre le giratoire du Rio-Gredon et le passage inférieur sous l'autoroute. Les aménagements sur le "tronçon amont" consistent au marquage d'une piste cyclable sur la chaussée montante, le prolongement du trottoir et la suppression du stationnement camion. Le "tronçon aval" est plus fortement réaménagé avec la réalisation d'aménagements cyclables, la reconstruction du trottoir au sud, la prolongation du trottoir au nord, l'amélioration du virage, l'aménagement du stationnement pour les camions et la réalisation des nouveaux arrêts de bus (voir le plan en annexe 8).

Plusieurs aménagements routiers débordent de l'actuel DP 125 sur la zone de verdure et la zone de villas. La révision de l'affectation du secteur de la Veyre Derrey permettra d'affecter l'ensemble du projet routier en zone de desserte. Les limites parcellaires seront en outre adaptées en conséquence, en attribuant au DP 125 (qui sera étendu) la totalité de ces aménagements routiers.

Le projet routier a été présenté à l'examen préalable du canton qui a rendu un préavis positif le 23 mars 2020 moyennant quelques demandes de modifications.

Il est soumis à l'enquête publique simultanément au PA de même que la procédure de décadastation liée à l'élargissement de l'emprise de la route (des conventions relatives à la cession des terrains et droit nécessaires à la réalisation du projet routier sont signées

entre la Commune de St-Légier-La Chiésaz et la Commune de Vevey d'une part et d'autre part entre la commune de St-Légier-La Chiésaz et l'OFROU).

PROJET DE FRACTIONNEMENT

Le périmètre du PA fait l'objet d'une démarche de fractionnement menée par le bureau Géo Solutions SA. Elle a pour objet de répartir les futurs biens-fonds entre la commune et les propriétaires. Les modifications du foncier sont fondées sur le projet du PA La Veyre Derrey et donnent lieu à des conventions. Les principes du nouvel état parcellaire sont :

- la route d'accès principal (chemin de la Veyre-d'En-Haut) reste inscrite au domaine public communal ;
- les dessertes internes du futur quartier artisanal deviennent propriété de la commune de St-Légier-La Chiésaz ;
- les surfaces d'usage collectif (la zone de verdure A et les secteurs de dégagement et de stationnement des aires de cour) deviennent propriété de la commune de St-Légier-La Chiésaz. Des servitudes de passages (à pied et pour tous véhicules) assurent l'usage collectif au cœur des différentes cours ;
- le stationnement centralisé (l'aire du stationnement centralisé) devient propriété de la commune de St-Légier-La Chiésaz ;
- le secteur du tennis (la zone affectée à des besoins publics) reste propriété de la ville de Vevey, de même que l'aire forestière et la zone de verdure B (parcelle n° 1182) ;
- les vignes (zone viticole protégée) restent en propriété privée

Le plan du PA La Veyre Derrey figure les limites parcellaires nouvelles et celles radiées. Le plan de fractionnement (annexe 9) est soumis à l'enquête publique simultanément au PA.

A noter que les conventions s'appuient sur une étude immobilière réalisée par Vago Experts Immobiliers SA.

PROJET D'IMPLANTATION DE SILOS À SEL

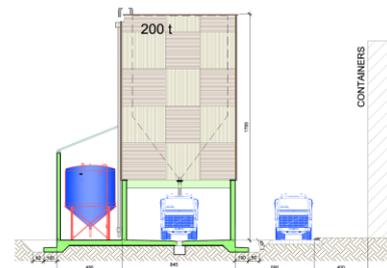
Courant 2015, l'OFROU a développé un projet pour installer deux silos à sel sur sa parcelle n° 1666 à La Veyre Derrey.

Dans le cadre des réflexions liées au PA La Veyre Derrey, l'OFROU a été approché afin qu'il se prononce sur le principe du déplacement de leurs installations projetées au sud de la route de la Veyre d'En-Haut afin de permettre la réalisation du parking centralisé sur leur bien-fonds. Par courrier du 4 mars 2019 (voir en annexe 10), l'OFROU a confirmé la mise à disposition de leur parcelle et le principe du déplacement. Une convention entre l'OFROU et la commune définit les conditions de mise à disposition du terrain nécessaire à l'accueil de ces infrastructures.

Dans un premier temps, deux localisations ont été évoquées : une variante "ouest" située au cœur du quartier (à proximité immédiate de l'accès au quartier) et une variante "est" à proximité du giratoire de la route du Rio-Gredon.

La variante "est" a été jugée moins intéressante, car elle a un important impact visuel négatif en entrée du site, elle interrompt les liaisons MD, implique le déplacement des arrêts TP et entre en conflit avec l'aire de construction.

La variante "ouest" a fait l'objet de vérifications par le bureau Petignat & Cordoba SA. Les deux propositions ont été validées par le centre d'entretien et c'est la variante 2, soit les silos alignés, qui a finalement été retenue.



Projet du 20 mars 2020

DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE

ORGANISATION DU PROJET

Le maître d'ouvrage est la municipalité de St-Légier-La Chiésaz. Elle est secondée par le bureau technique communal et le bureau d'urbanisme Repetti Sàrl.

Un groupe de projet (ci-après GP) a été constitué pour accompagner le projet, valider les différentes étapes d'avancement et identifier les éléments stratégiques devant être décidés par le COPIL.

Le GP est constitué par des représentants de la commune, de la région et du canton :

- la commune est représentée par le syndic, le municipal en charge de l'urbanisme, le chef du service technique et le bureau d'appui au maître d'ouvrage ;
- le service du développement territorial (SDT) est représenté par le groupe opérationnel des pôles (GOP) ;
- la direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) est représenté par sa division planification ;
- le service de la promotion économique et de l'innovation (SPEI) ;
- l'organisme régional de promotion économique (PROMOVE).

Le COPIL est constitué des mêmes organismes.

L'équipe pluridisciplinaire des mandataires réunit les bureaux suivants :

- Fischer Montavon + Associés, pilote de l'étude, urbanisme
- In Situ, paysage
- Citec, mobilité
- B+C, étude d'impact sur l'environnement, concept énergétique, avant-projet d'équipements et projet routier.

COORDINATION DES PROCÉDURES

En application de l'article 25a LAT, le PA doit être coordonné à l'Etude d'impact sur l'environnement (EIE).

Le projet de réaménagement du chemin de la Veyre-d'En-Haut, ainsi que le projet de fractionnement sont également soumis à l'enquête publique en même temps que le PA.

Enfin, les servitudes de passage public, les conventions relatives aux aspects fonciers et financiers avec les différents propriétaires actuels (Ville de Vevey, famille Ducraux et OFROU) sont finalisées pour l'enquête publique afin d'assurer la faisabilité foncière.

DÉROULEMENT DU PROJET

Sur la base d'un cahier des charges, la commune de St-Légier-La Chiésaz a mandaté l'équipe pluridisciplinaire pour mener à bien le projet d'élaboration du PA.

- le 17 avril 2018, la séance de lancement a permis de préciser les attentes de la commune ;
- le 18 mai 2018, les premières esquisses d'occupation du site ont été présentées au GP ;
- le 15 juin 2018, l'avant-projet d'occupation du site est présenté aux propriétaires ;
- le 5 juillet 2018, le GP s'est prononcé sur l'avancement du projet et s'est déterminé sur les éléments à soumettre au COPIL ;
- le 12 juillet 2018, les modes de calculs des plans de charges ont été présentés et admis par la DGMR ;
- le 19 juillet 2018, le COPIL s'est prononcé sur les éléments fondateurs du projet : densité, stationnement, accès, etc. ;
- le 6 septembre 2018, l'avant-projet de plan et de règlement a été présentés au GP ;
- le 13 septembre 2018, une séance avec M. Schär de l'OFROU a permis de confirmer le principe de l'utilisation de leur parcelle pour implanter le stationnement centralisé ;
- le 24 septembre 2018, les principes des aménagements extérieurs situés à proximité de l'aire forestière ont été présentés et validés par l'inspecteur forestier M. Keller ;
- le 1^{er} octobre 2018, le règlement, le plan et l'illustration ont été discutés au GP en vue de la validation du projet par le COPIL le 18 octobre 2018 ;
- le 10 octobre 2018, le projet, tel que stabilisé pour le COPIL a été présenté aux propriétaires ;
- le 18 octobre 2018, le COPIL a validé le projet en vue de son examen préalable. Suite à la séance, la commune a adressé le formulaire d'examen préliminaire ainsi que le schéma directeur "La Veyre Derrey du 30 janvier 2018" au SDT ;
- le 27 novembre 2018, le SDT a transmis son avis préliminaire. Il constate qu'il n'y a priori pas de conflit entre les contraintes identifiées et les objectifs du projet et que le projet peut poursuivre la procédure. Il estime toutefois qu'une phase de coordination est nécessaire avant la transmission du dossier à l'examen préalable. Une séance de présentation du dossier à Mme Tortelli a eu lieu le 20 décembre 2018 ;

- le 21 mars 2019, le plan et le règlement ont été présentés et discutés avec les différents propriétaires et leur mandataire. Mi-avril, le service de l'urbanisme de la commune de Vevey a transmis ses remarques. La séance du 11 juin 2019 a permis aux autorités communales territoriales de discuter certains points et de préciser leur position.
- le 6 mai 2019, une nouvelle rencontre a eu lieu avec M. Schaer de l'OFROU et M. Saudan du centre d'entretien des routes nationales pour préciser les besoins liés aux silos à sel. L'implantation en entrée de quartier est confirmée. L'aire de construction doit encore être précisée notamment en fonction du matériel roulant qui sera utilisé dans le futur ;
- le 16 mai 2019, les aspects environnementaux liés principalement au bruit et aux accidents majeurs ont été affinés lors d'une séance de coordination avec les représentants cantonaux, Mme Frésard et M. Belly ;
- le 11 juin 2019, le GP a finalisé le plan et le règlement suite à la consultation des propriétaires en vue de la séance du COPIL du 21 juin 2019. Ce dernier a validé les derniers points essentiels du projet ;
- le 18 septembre 2019, le GP a fait le point sur la coordination entre les différentes procédures (PA, EIE, projet routier) et démarches foncières (répartition et conventions entre hoirie Ducraux, ville de Vevey et OFROU) ;
- le 27 septembre 2019, le COPIL a validé le dossier. La Municipalité de St-Légier-La Chiésaz l'a approuvé lors de sa séance du 30 septembre 2019 avant son envoi pour examen préalable au Canton ;
- le 6 mai 2020, le Canton a transmis son rapport d'examen préalable. Les différentes remarques ont été prises en compte et le projet a été modifié en conséquence en vue de l'enquête publique.

DESCRIPTION DU PROJET

Le dossier "La Veyre Derrey" est constitué des documents suivants :

- des plans au 1:2'500 et 1:1'000 et de la coupe au 1:1'000, du règlement et de la constatation de la nature forestière (mandataire : Fischer Montavon + Associés) ;
- du rapport d'aménagement selon l'art. 47 OAT (mandataire : Fischer Montavon + Associés) ;
- du concept paysager (mandataire : In Situ) ;
- du rapport d'impact sur l'environnement (mandataire : B+C) ;
- du concept énergétique (mandataire : B+C) ;
- de l'avant-projet d'équipements de base (mandataire : B+C) ;
- du rapport de mobilité (mandataire : Citec).

PÉRIMÈTRE DU PROJET

Le périmètre a été fixé sur la base du parcellaire existant. Il comprend les parcelles suivantes :

1159	Commune de Vevey	20'375 m ²
1182	Commune de Vevey	1'459 m ²
1803	Commune de Vevey	23'312 m ²
1892	Commune de Vevey	3'966 m ²
1893	Commune de Vevey	1'000 m ²
1894	Commune de Vevey	15'942 m ²
1898	Commune de Vevey	867 m ²
1666	OFROU	1'894 m ²
1899	Ducraux Francis et Laurent, Keusen Antoinette	14'170 m ²
DP 124	Domaine public communal	2'466 m ²
DP 125	Domaine public communal	4'346 m ²

La parcelle n° 1803 fait l'objet d'un droit distinct permanent (DDP 2466) au bénéfice du club veveysan de tennis.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Le concept adopté à La Veyre Derrey découle notamment des réflexions préliminaires. Il s'agit d'une part de confirmer certaines utilisations existantes, telles que la présence des équipements sportifs ou les vignes et d'autre part de proposer des principes pour l'urbanisation du secteur destiné à l'accueil d'activités économiques. Les principes sont :

- Maintenir les percées visuelles est-ouest à travers le site permettant de préserver et mettre en valeur les vues proches et lointaines (vers le lac et la campagne voisine) en disposant les aires de constructions parallèlement les unes aux autres.
- Renforcer la qualité du cadre de vie par la mise à disposition d'espaces collectifs de grande valeur paysagère et environnementale.
- Assurer la bonne interaction avec le voisinage grâce à l'aménagement paysager et notamment l'arborisation.

- Maintenir la qualité du coteau planté en vignes et proposer un espace collectif sous forme de belvédère ouvert à la vue.
- Localiser la route de desserte à l'ouest du site afin de ne pas fractionner l'espace à disposition des entreprises.
- Localiser un cheminement de mobilité douce principal à l'ouest, hors du gabarit de la route, qui permette non seulement les liaisons à l'interne du quartier, mais également de connecter celui avec les quartiers voisins.
- Localiser un cheminement de mobilité douce secondaire à l'est permettant de connecter plus directement le site avec les arrêts de la ligne de transports publics.
- Définir des aires de construction sur l'entier de la largeur du site afin d'offrir la souplesse d'utilisation la plus importante possible.
- Définir des altitudes dans les cours afin de rendre possible la création de 2 niveaux accessibles directement depuis l'extérieur (rez inférieur et rez supérieur).
- Proposer des espaces de cours suffisamment généreux afin de permettre un usage adapté aux besoins variés.

Afin d'assurer une urbanisation de qualité du secteur, une approche volontairement ambitieuse de la qualité des futurs espaces collectifs a été adoptée. Un concept paysager a ainsi été développé afin de définir plus finement les dispositions devant figurer dans le plan et le règlement afin de garantir cette qualité.

CONCEPT PAYSAGER

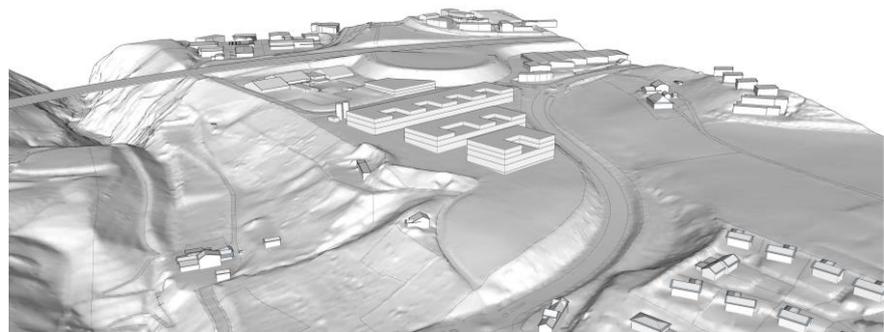
Comme mentionné ci-avant, le concept paysager élaboré par In Situ (voir annexe 4) a permis de définir les objectifs qualitatifs du projet. Il identifie diverses mesures afin d'assurer l'insertion du quartier dans le site, de valoriser les éléments naturels présents, telle que la forêt, de qualifier les cheminements de mobilité douce et de garantir la qualité des espaces collectifs.

- Le stationnement paysager permet d'alterner des poches de stationnement et des poches de végétation afin de limiter l'impact du stationnement. De plus il apporte une arborisation structurante le long du chemin de la Veyre-d'En-Haut.
- Le cheminement de mobilité douce ouest est détaché de l'accès voiture. Un filtre végétal permet d'intimiser cet espace par rapport à la route. Ponctué de "dilatations", telles que des placettes, il offre l'opportunité de s'y arrêter. Une arborisation permet d'une part de renforcer et de valoriser la lisière forestière voisine et d'autre part d'accompagner ce parcours. Enfin, des noues de rétention des eaux renforcent la biodiversité de cet espace.
- Le cheminement de mobilité douce situé à l'est offre un second accès aux différents bâtiments, plus direct par rapport aux arrêts de transports publics. Comportant également des placettes, il offre la possibilité de profiter des vues sur le paysage proche et lointain.
- Au sud du quartier d'activités, se situe un point de vue exceptionnel sur le grand paysage valorisé par la création d'un belvédère. Détaché du vignoble par la création d'un mur de soutènement, cette surface plane plantée d'arbres majeurs sert de repère et de signal pour l'ensemble du quartier.

- Les cours intérieures, bien que destinées essentiellement à un usage privatif lié aux activités économiques du site, sont plantées de quelques grands arbres qui assurent la continuité visuelle de la végétation entre l'ouest et l'est du site.

ILLUSTRATION

La simulation ci-dessous présente une possible occupation du site en plan et en coupe conforme aux principes du PA.



Simulation 3D depuis le sud-est, FM+A

DISPOSITIONS DU PROJET



Le PA comprend 6 différentes zones. La zone d'activités économiques 15 LAT est subdivisée en 4 aires.

ZONE D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES 15 LAT

Cette zone est destinée à accueillir les différentes entreprises artisanales et industrielles et dans une moindre mesure des activités complémentaires (commerciales, logistiques et tertiaires).

Les droits à bâtir ont été fixés en fonction des objectifs de densification du site, des considérations paysagères, notamment du point de vue de l'insertion paysagère dans le territoire, et en regard de l'augmentation du trafic admissible sur le réseau existant.

La surface de plancher déterminante (SPd) est limitée à 45'000 m² et le volume bâti (VBr) à 242'000 m³. Les activités complémentaires ne peuvent pas représenter plus du 20 % des SPd, soit 9'000 m².

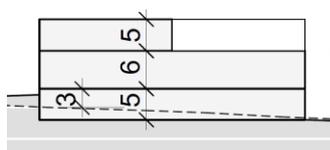
En se basant sur la norme VSS qui permet de déterminer le nombre de place de stationnement (voir le détail du calcul en page 32), le nombre d'emplois estimés est d'environ 540, soit 360 emplois en lien avec les activités industrielles et artisanales et 180 pour les activités complémentaires (commerciales, logistiques et tertiaires). Cela représente une densité d'environ 150 emplois/ha.

Les différentes réflexions stratégiques (voir chapitre Réflexions préparatoires) qui ont été menées préalablement sur le site de la Veyre Derrey tablaient sur un accueil de l'ordre de 360 à 610 emplois. Avec un potentiel de 540 emplois, le présent projet s'inscrit dans les objectifs envisagés.

La surface de plancher déterminante (SPd) maximale a été fixée sur la base de la simulation d'occupation du site (voir plan d'illustration). Pour les aires de construction A et B, elle a été calculée sur la base de 2 niveaux complets (1 niveau = 36 modules de 220 m²) et d'un niveau partiel (28 modules). Pour l'aire de construction C, elle a été calculée sur la base de 2 niveaux complets (12 modules) et de 2 niveaux partiels (10 modules).

Aires de construction	Superficie d'un module	Superficie rez inférieur	Superficie rez supérieur	Superficie 1 ^{er}	Superficie 2 ^{ème}	Total	Total arrondi
A	220 m ²	7'920 m ²	7'920 m ²	6'160 m ²	-	22'000 m ²	22'000 m ²
B	220 m ²	4'840 m ²	4'840 m ²	3'740 m ²	-	13'420 m ²	13'400 m ²
C	220 m ²	2'640 m ²	2'640 m ²	2'200 m ²	2'200 m ²	9'680 m ²	9'600 m ²
Total		15'400 m²	15'400 m²	12'100 m²	2'200 m²	45'100 m²	45'000 m²

Surface de plancher déterminante (SPd)



Le volume bâti au-dessus du niveau de référence (VBr) maximal correspond à la somme des volumes des étages situés au-dessus du terrain naturel. Pour les aires de construction A et B, il a été calculé sur la base de 1 niveau semi-enterré d'une hauteur moyenne hors sol de 4 m, d'un niveau plein d'une hauteur de 5 m et d'un niveau plein de 6 m et pour l'aire de construction C de 4 niveaux pleins de 5 m de haut. La surface des étages correspond à la superficie des rez inférieurs telle que calculée ci-avant.

Aire de construction	Superficie au sol	Volume rez inférieur	Volume rez supérieur	Volume 1 ^{er}	Volume 2 ^{ème}	Total	Total arrondi
A	7'920 m ²	39'600 m ³	47'520 m ³	39'600 m ³	-	118'800 m ³	118'000 m³
B	4'840 m ²	24'200 m ³	29'040 m ³	24'200 m ³	-	72'600 m ³	72'000 m³
C	2'640 m ²	13'200 m ³	13'200 m ³	13'200 m ³	13'200 m ³	52'800 m ³	52'000 m³
Total	15'400 m²	77'000 m³	89'760 m³	77'000 m³	13'200 m³	244'200 m³	242'000 m³

Volume bâti au-dessus du niveau de référence (VBr)

Aires de construction

Ces aires définissent les espaces où peuvent être érigées les différentes constructions. Les périmètres d'implantation ont été définis de manière à assurer les dégagements suffisants entre les bâtiments afin de créer des cours fonctionnelles.

Pour chaque aire, il a été défini une surface de plancher déterminante (SPd), un volume bâti (VBr), ainsi qu'une cote d'altitude maximale. La cote maximale permet la réalisation de deux niveaux de 5 m de haut et d'un niveau de 6 de haut.

En fixant une valeur maximale sous forme de SPd ou de VBr, le projet permet de nuancer les possibilités de construire par rapport au besoin des entreprises : construction de grands volumes de stockage plutôt que des surfaces de production ou inversement.

Toujours pour permettre une certaine souplesse dans l'occupation des volumes admis, le nombre de niveaux n'a pas été fixé.

Pour s'assurer une occupation optimale des aires de construction, l'ordre contigu est obligatoire à l'exception de 2 césures admises dans l'aire de construction A destinées à améliorer les déplacements piétonniers au sein du quartier.

D'autre part, afin de garantir une utilisation rationnelle des droits à bâtir, le règlement prévoit qu'un pourcentage minimal des SPd ou du VBr doit faire l'objet d'une démonstration de la faisabilité constructive lors de la demande de permis de construire.

Compte tenu de la situation particulière de l'aire de construction C et de l'impossibilité de réaliser 2 rez accessibles, le ratio entre les activités complémentaires et les activités artisanales/industrielles est différent : il est de 57 % pour l'aire C et de 10 % pour les aires A et B. D'autre part, il est admis la réalisation d'une cinquantaine de places de stationnement pour visiteurs en sous-sol.

Aires de cour

Les espaces entre les différents bâtiments sont des surfaces fonctionnelles qui sont à considérer comme des extensions extérieures des entreprises : ils doivent permettre non seulement d'accéder aux bâtiments, mais également de stocker des marchandises, c'est pourquoi le stationnement des véhicules privés est interdit. Afin d'assurer une bonne utilisation de ces espaces, il n'est en principe pas admis de poser des clôtures, sauf pour délimiter des emplacements pour les cycles, le stockage, etc.

Afin d'assurer la circulation sur l'entier de la cour, des restrictions d'usage sont fixées dans sa partie centrale avec la délimitation d'un secteur de dégagement. Celui-ci est plus important dans les extrémités est afin d'assurer en tout temps la possibilité aux camions de faire demi-tour.

De manière à limiter les remblais et les déblais, de permettre la construction de deux niveaux en lien direct avec l'extérieur et d'optimiser la construction dans les gabarits autorisés, le règlement fixe le niveau fini du sol aménagé.

Afin d'assurer une qualité paysagère dans cet espace, une arborisation est obligatoire. Le plan fixe le nombre minimal d'arbres, mais la localisation fine sera fixée au moment de la réalisation des constructions de manière à respecter les besoins des usagers.

Le long du chemin de la Veyre-d'En-Haut, il est prévu d'admettre la réalisation de 30 places de stationnement pour les visiteurs. En raison de sa proximité avec l'accès principal au quartier (le chemin de la Veyre-d'En-Haut) et de l'importance de qualifier cet axe, la densité de l'arborisation est plus importante. L'accès devra impérativement se faire depuis la cour et non pas directement depuis le chemin de la Veyre-d'En-Haut.

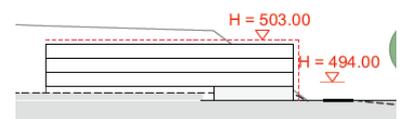
Enfin, un périmètre spécifique pour l'implantation des silos à sel de l'OFROU a été prévu.

Aire du stationnement centralisé

Afin de libérer les cours pour assurer leur usage fonctionnel, les places de stationnement pour les employés de la zone d'activités économiques (soit environ 360 places) doivent être réalisées dans l'aire de stationnement centralisé. Cette aire peut également accueillir les places pour les visiteurs (soit environ 80 places).

Deux hauteurs de construction sont prévues :

- le secteur I limité à l'altitude 503.00 m permet la construction d'un ouvrage sur 5 niveaux (le dernier étant à ciel ouvert). La proximité du talus de la jonction autoroutière permet à ce bâtiment de s'intégrer au mieux dans son environnement.
- le secteur II ne permet la réalisation que de deux niveaux afin de maintenir des dégagements depuis les installations du tennis. Cependant, si ce parking ne devait être réalisé qu'en surface, il devra être arboré afin d'assurer l'intégration paysagère du stationnement et de qualifier la partie nord du chemin de la Veyre-d'En-Haut.



Coupe sur l'aire de stationnement centralisé

L'arborisation obligatoire sera composée d'arbres résistants aux pressions urbaines telles que *Quercus cerris*, *Alnus x spaethii*, *Quercus frainetto*, *Tilia x europaea Pallida*, *Celtis australis*. Dans le virage du chemin de la Veyre d'En-Haut des *Pinus sylvestris* sont recommandés.



Selon l'illustration du projet ci-dessus, cette aire accueille quelques 360 places, soit le besoin en stationnement des employés sur respectivement 1 et 4 niveaux. En offrant la possibilité d'ajouter un second niveau dans le secteur II et un 5^{ème} dans le secteur I, elle pourrait également accueillir le besoin de stationnement des visiteurs (soit environ 80 places) si celui-ci ne devait pas être réalisé dans les autres emplacements admis dans la zone d'activités économiques.

ZONE DE DESSERTE 15 LAT

Le DP n° 125 du chemin de la Veyre-d'En-Haut est affecté à la zone de desserte. Cette zone a été définie de manière à permettre la réalisation d'aménagements cyclables (2 sur-largeurs de 1.5 m) en plus de la chaussée, ainsi qu'à l'amélioration du virage et à la création du carrefour d'accès au quartier.

La zone de desserte admet également le stationnement pour les poids-lourds le long du chemin de la Veyre-d'En-Haut.

La route de distribution interne au quartier depuis le chemin de la Veyre-d'En-Haut est également affectée à la zone de desserte.

ZONE AFFECTÉE À DES BESOINS PUBLICS 15 LAT

Ce secteur, constitué de la parcelle n° 1803, propriété de la commune de Vevey, comprend un DDP (n° 2466) au bénéfice du club veveysan de tennis. Comme cette parcelle appartient à une collectivité publique et qu'elle est gérée par une association régie par les articles 60 et suivants du Code civil, son affectation en zone affectée à des besoins publics est plus adaptée que son actuelle affectation en zone industrielle. Cette affectation est conforme à la directive Normat 2 qui précise que ce type de zone est dévolue à la construction d'installations servant à l'exécution d'une tâche publique ou d'intérêt public ainsi qu'à des installations sportives et de leurs bâtiments.

Afin de permettre des adaptations futures des installations sportives, les dispositions réglementaires sont volontairement restées assez minimaliste. Toutefois, concernant la protection contre les accidents majeurs, il est exigé que la compatibilité soit préalablement démontrée avant de développer les projets de construction.

ZONE DE VERDURE A 15 LAT

Cette zone a pour objectif de gérer la transition entre le site et son environnement et de garantir un cadre de vie de qualité aux usagers du quartier, notamment par la création d'aménagements collectifs de détente. Elle permet également d'offrir des opportunités pour la gestion des eaux de surface sous forme d'aménagements tels que noues, etc., et diminuer la pression sur la lisière forestière en instaurant un espace de transition plus important que les 10 m fixés par le cadre légal.

Au sud, en raison de la situation exceptionnelle du lieu, le secteur du belvédère permet un aménagement spécifique pour accueillir un espace de rencontre à l'attention des usagers du site.

Enfin, elle est parcourue par des cheminements MD qui permettent aux usagers de se rendre d'un point du site à un autre dans des conditions de sécurité et de qualité.

ZONE DE VERDURE B 15 LAT

La parcelle située dans le coteau de la Veveyse est un secteur qui doit rester libre de constructions afin de préserver durablement les points de vue sur le grand paysage.

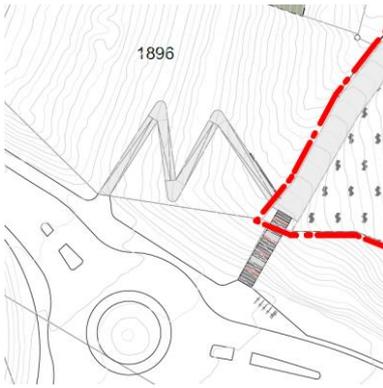
ZONE VITICOLE PROTÉGÉE 15 LAT

Cette partie du site, pentue et plantée en vignes, constitue un espace de qualité tant du point de vue paysager (dégagements sur le grand paysage et transition avec les quartiers urbains de Vevey) que du point de vue des ressources du sol, c'est pourquoi elle doit être protégée durablement, ce que permet l'affectation de la zone.

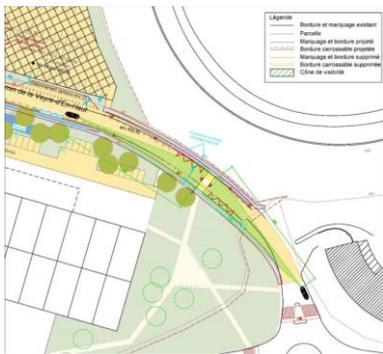
AIRE FORESTIÈRE 18 LAT

La lisière forestière a fait l'objet d'une détermination de l'inspecteur des forêts en date du 27 juin 2018. Le plan constitue le document formel de constatation de nature forestière et de limite à la forêt.

Lors de la rencontre du 24 septembre 2018 avec l'inspecteur des forêts, il a été admis qu'une distance minimale de protection de 4 m par rapport à la forêt cadastrée soit respectée et que des accès dans la zone de verdure soient assurés afin de permettre l'entretien de la lisière en tout temps. Il a été également accepté qu'aux endroits où l'aire de verdure est resserrée, la liaison MD peut pénétrer dans la bande des 10 m si celle-ci n'implique pas de mouvements de terrain et si elle est réalisée en matériau perméable. L'éclairage public, ainsi que la majorité du mobilier devront se situer en dehors de la bande inconstructible de 10 m de la lisière et positionnés de manière à ne pas déranger la faune sauvage. Toutefois, quelques éléments de mobilier pourraient y être admis à condition qu'ils puissent être enlevés en cas de besoin pour l'entretien de la forêt.



Propositions d'aménagements au sud du chemin du Chapon



Proposition de réorganisation de l'arrêt Plateau de la Veyre

LIAISONS DE MOBILITÉ DOUCE

Le projet prévoit deux liaisons MD obligatoires qui traversent le site et destinées tant aux piétons qu'aux vélos. La liaison principale située à l'ouest met en relation le quartier avec les arrêts de transports publics : au sud avec le train (arrêt de Gilamont) et au nord avec l'arrêt Tennis de la ligne 205. La liaison située à l'est permet de connecter l'arrêt Plateau de la Veyre avec le site.

Au sud, la topographie très pentue rend la liaison assez pénible. L'amélioration de l'escalier (élargissement et création de paliers) et la réalisation d'une rampe complémentaire, mais avec une pente d'environ 15 %, sont des travaux qui permettront de faciliter la connexion du quartier avec le réseau TP existant.

Au nord, le projet prévoit le prolongement du trottoir le long du chemin de la Veyre-d'En-Haut jusqu'à l'arrêt du tennis. Cette amélioration du cheminement piétonnier implique le déplacement du stationnement temporaire pour les poids-lourds. Il est proposé de localiser près du stationnement centralisé.

Transversalement, le long du chemin de la Veyre-d'En-Haut et au sud de l'aire de construction C, deux liaisons permettent de compléter le réseau.

Enfin, le projet prévoit la possibilité de réaliser 2 césures à travers l'aire de construction A afin de faciliter les déplacements piétonniers entre les cours jouxtant l'aire de construction A. Ces liaisons MD ne sont pas impératives, mais vivement recommandées au vu de la grande longueur potentiel des futures constructions.

BESOINS EN STATIONNEMENT

VOITURES ET MOTOS

Le besoin en stationnement a été calculé sur la base des normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS). En accord avec la DGMR, compte tenu de la desserte en transports publics du site, il a été convenu un taux de satisfaction de 70% par rapport au besoin calculé selon la norme VSS.

Pour satisfaire le secteur d'activités, le besoin est basé sur une SPd de 45'000 m² avec une répartition de 80-20% entre les activités industrielles et de services (tertiaires). La densité est fixée à 1 emploi pour 100 m² de SPd pour les activités industrielles et à 1 emploi pour 50 m² de SPd pour les activités de services (tertiaires).

En accord avec la DGMR, il a été admis que le besoin pour les motos représente 10% du besoin des voitures et que le 50% des besoins des motos est déduit du besoin des voitures. En appliquant cette déduction, le besoin pour les employés est de 359 places et de 78 places pour les visiteurs.

Pour la zone d'activités économiques, le besoin total pour les voitures est de 437 places et pour les motos de 46 places.

Affectation	Surfaces SPd	Part du total	Ratio VSS/100 m ² SPd		Nombres de cases			Taux retenu (70 %)		
			Emploi	Visiteur	Emploi	Visiteur	Total	Emploi	Visiteur	Total
Industriel	36'000 m ²	80 %	1	0.2	360	72	432	252	50	302
Tertiaire	9'000 m ²	20 %	2	0.5	180	45	225	126	32	158
Total	45'000 m²	100 %			540	117	657	378	82	460

Besoin 2RM 10 %	46
------------------------	-----------

Déduction 50 % sur besoin voitures -23

	Emploi	Visiteur	Total
Total net besoin stationnement voitures	360	77	437

Détail du besoin pour les voitures et motos pour la zone d'activités économiques

Dans le règlement, ces valeurs ont été traduites sous forme de ratio par rapport au besoin total, soit 70 % du besoin total fixé par la norme VSS (soit 657 places) pour les voitures des employés et des visiteurs. Le besoin pour les motos est fixé à 10 % du nombre pour les voitures.

En outre, le règlement fixe le nombre maximal de places de stationnement à 450 places pour l'entier de la zone non compris les places réalisées dans les aires de cour

Le besoin en stationnement pour la zone affectée à des besoins publics (infrastructures du tennis) est calculé sur la base des équipements sportifs existants et de l'actuel restaurant. Les infrastructures sportives comprennent 9 courts extérieurs, 6 courts intérieurs et 4 terrains de badminton. Le restaurant permet d'accueillir 60 convives à l'intérieur et 80 en terrasse.

Le besoin total, en appliquant également un taux de satisfaction de 70 % est de 48 places.

Affectation	Quantité	Ratio VSS/place		Nombres de cases			Taux retenu (70 %)		
		Joueur	Visiteur	Joueur	Visiteur	Total	Emploi	Visiteur	Total
Restaurant	140		0.2		28	28		20	20
Courts	19	2	0.1	38	2	40	27	1	28
Total				38	30	68	27	21	48

Détail du besoin pour les voitures pour la zone de tourisme et de loisirs

En tenant compte de la zone d'activités économiques et de la zone affectées à des besoins publics, le besoin estimé en places de stationnement voitures est de l'ordre de 485 places. Compte tenu que le seuil qui nécessite une Etude d'impact sur l'environnement (EIE) est de 500 places et que les places de stationnement pour les véhicules utilitaires sont à comptabiliser en plus des places pour les employés et les visiteurs, le maître d'ouvrage a pris la décision de réaliser une EIE pour le PA La Veyre Derrey.

VÉLOS

La norme VSS 640 065 fixe le besoin pour le stationnement des vélos. Le besoin est de 135 places pour la zone d'activités économiques.

Affectation	Surfaces SPd	Part du total	Ratio VSS/100 m ² SPd		Nombres de cases		
			Emploi	Visiteur	Emploi	Visiteur	Total
Industriel	36'000 m ²	80 %	2	0.5	72	18	90
Tertiaire	9'000 m ²	20 %	2	0.5	36	9	45
Total	45'000 m²	100 %			108	27	135

LOCALISATION DU STATIONNEMENT

VÉHICULES MOTORISÉS

Pour les besoins de la zone d'activités économiques, le projet prévoit de centraliser le stationnement pour les voitures des employés au nord du chemin de la Veyre-d'En-Haut. Selon la simulation présentant une possible occupation du site figurant dans le présent rapport, le besoin de stationnement pour les employés, soit 360 places, est satisfait d'une part dans un parking arboré d'une capacité d'environ 50 places et d'autre part dans un ouvrage de 4 niveaux d'une capacité d'env. 310 places situé près de l'échangeur de l'autoroute.

Cependant, afin de permettre de la souplesse dans la localisation du stationnement des véhicules motorisés, les dispositions règlementaires de l'aire du stationnement centralisé permettent la réalisation d'un 5^{ème} niveau dans le secteur I et d'un 2^{ème} niveau dans le secteur II, ce qui porte la capacité à environ 460 places.

Concernant les visiteurs, il est prévu également de permettre la réalisation d'au maximum 30 places au sud du chemin de la Veyre-d'En-Haut (secteur de stationnement).

Pour l'aire de construction C, en raison de son éloignement avec l'aire de stationnement centralisé, il est admis que le stationnement (pour employés et visiteurs) prenne place dans un parking souterrain.

Le projet prévoit que le stationnement des véhicules utilitaires se fera prioritairement dans les cours.

Les besoins du stationnement pour les installations de tennis sont à satisfaire dans la zone à affectée à des besoins publics.

VÉLOS-MOTOS

Le stationnement des vélos et des motos sera aménagé en priorité dans les constructions ou dans les cours à proximité des entrées le long des façades.

GESTION DES EAUX CLAIRES

En raison des perméabilités de sol très faibles dans le site, il n'est pas possible d'envisager des mesures d'infiltration ponctuelles : les eaux de pluie ne pourront pas toutes être infiltrées (limitation à de l'infiltration diffuse / superficielle sur place) et devront également faire l'objet de rétention.

Les eaux de surface des secteurs collectifs feront l'objet de rétention sous forme d'aménagements paysagers qui contribueront ainsi à améliorer la biodiversité dans les secteurs concernés.

Dans la mesure du possible, des revêtements perméables seront utilisés (p.ex. places de stationnement et cheminements de mobilité douce), afin de permettre une infiltration superficielle sur place des eaux pluviales.

Dans les secteurs construits, la question de la rétention des eaux sera traitée au moment des demandes de permis de construire dans le respect de la disposition réglementaire.

Le débit maximal du rejet pour un temps de retour à 10 ans est fixé à 20 l/s/ha par le règlement.

PRÉVENTION DES ACCIDENTS MAJEURS

Les principales mesures intégrées dans le règlement sont les suivantes :

- les logements et installations sensibles ne sont pas autorisées dans la bande des 100 m à l'autoroute, à la bretelle et à la route du Rio-Gredon ;
- la compatibilité des installations publiques et parapubliques avec les risques devra préalablement être démontrée. En fonction du risque, une étude des risques devra être effectuée et des mesures de protection proposées ;
- si la densité de la zone artisanale est supérieure à 150 personnes/ha ou si l'installation publique ou parapublique est significative du point de vue des risques, les projets doivent être évalués afin de réduire et préserver les usagers des atteintes nuisible ;
- le dossier de permis de construire doit être accompagné d'un dossier technique présentant l'évaluation effectuée, voire l'étude des risques, ainsi que les mesures de protection retenues.

RECEVABILITÉ

La commune a mandaté le bureau FISCHER MONTAVON + ASSOCIÉS Architectes-urbanistes SA pour l'élaboration du PA La Veyre Derrey. Ce bureau, par son expérience et ses qualifications, répond aux exigences de l'art. 5a LATC.

Le bureau In Situ a collaboré sur les aspects paysagers, Citec a produit les documents relatifs à la mobilité et B+C la NIE, le concept énergétique et l'avant-projet d'équipements de base.

Le PA a été établi en concertation avec les autorités communales, les services cantonaux concernés et l'organe régional de promotion économique.

JUSTIFICATION DU PROJET

NÉCESSITÉ DE LÉGALISER EN VERTU DE L'ART. 15 LAT

Les parties non construites du site de La Veyre Derrey sont actuellement affectées à la zone de villas selon le plan d'extension communal. L'ensemble des réflexions liées au site de La Veyre – politique des pôles, projet d'agglomération Rivelac – confirment le potentiel de ce secteur pour accueillir des activités économiques afin de répondre au manque de surfaces disponibles dans la région pour le maintien et l'accueil de nouvelles entreprises.

Le projet s'inscrit et respecte les principes d'aménagement définis par le Schéma directeur de La Veyre Derrey validé le 30 janvier 2018 par le Comité de pilotage du site stratégique de La Veyre.

L'étude de base cantonale menée en 2014 indiquait que le périmètre d'agglomération Rivelac accusait un déficit compris entre 9.7 et 30.9 ha de zones d'activités à l'horizon 2030. Ce constat est partagé à l'échelle de la stratégie de développement économique établie en 2018 par l'organisme régional de développement économique (PROMOVE). La création de nouvelles zones d'activités dans le périmètre d'agglomération, en particulier dans son périmètre ouest, répond ainsi à un besoin avéré à court terme déjà.

Avec des droits à bâtir de l'ordre de 45'000 m² admis par le COPIL – supérieurs aux objectifs fixés dans les planifications supérieures – le projet cherche à trouver l'équilibre entre une utilisation optimale du site, le maintien de ses qualités paysagères et la limitation des impacts, notamment en termes de charges de trafic. L'étude de mobilité a montré que ces dernières peuvent être absorbées par le réseau existant.

A noter qu'avec un indice d'utilisation du sol de l'ordre de 1.27 (45'000 m² de SPd pour une surface de zone d'activités économiques de 35'437 m²), le projet s'inscrit dans la volonté cantonale qui prescrit la densification des zones à bâtir situées dans les sites stratégiques d'agglomération.

EQUIPEMENT EXISTANT OU POSSIBLE SELON L'ART. 19 LAT

MOBILITÉ INDIVIDUELLE MOTORISÉE

Le site est actuellement accessible par le réseau cantonal et communal existants.

OFFRE EN TRANSPORTS PUBLICS

Le site est actuellement directement desservi par la ligne de bus n° 215 Vevey-St-Légier qui relie le site (arrêt du Plateau de la Veyre et arrêt du Tennis) à la gare de Vevey à raison d'une cadence de 20' aux heures pleines et de 40' aux heures creuses. Au sud se trouve la ligne de train MVR avec une cadence à la demi-heure. Actuellement l'arrêt Gilamont est le plus proche du site. A noter qu'un nouvel arrêt (Vignerons) est planifié en lieu et place des arrêts Gilamont et Clies.

MOBILITÉ DOUCE

Le projet prévoit la création de liaisons MD (piétons et vélos) à travers le site afin de relier ce dernier aux différents arrêts de transports publics de manière sûre et confortable. Celles-ci feront l'objet de servitudes de passage public afin de garantir leur utilisation à long terme. Il est prévu de produire les conventions pour l'enquête publique.

Afin d'améliorer les connexions avec les aménagements existants relation, il est proposé plusieurs mesures :

- prolongement du trottoir vers le nord en direction des arrêts Tennis de la ligne 215 ;
- création d'aménagements cyclables sur le chemin de la Veyre-d'En-Haut ;
- déplacement de l'arrêt Plateau de la Veyre dans le sens descendant (situé actuellement sur la route du Rio-Gredon) sur le chemin de la Veyre-d'en-Haut face à l'arrêt actuel du sens montant ;
- amélioration de la liaison au sud du chemin du Chapon par l'adaptation de l'escalier existant et la création d'une rampe.

A noter que l'arrêt Château-d'Hauteville de la ligne MVR, bien que plus éloigné du site que l'arrêt Gilamont, est situé à une altitude similaire, ce qui rend possible et intéressante la liaison pour les vélos. Toutefois, dans cette éventualité, des aménagements cyclables sur la route de St-Légier sont nécessaires pour assurer la sécurité des usagers.

ALIMENTATION EN EAU POTABLE ET DÉFENSE INCENDIE

Il y a actuellement 2 bornes hydrantes dans le périmètre et 2 à proximité : les n° 231 et 306 sont en lien avec le secteur du tennis et les n° 226 et 228 se situent le long de la route du Rio-Gredon. Il est prévu de localiser des nouvelles bornes le long de la nouvelle route de desserte (nombre et position à coordonner avec le service du feu).

EVACUATION DES EAUX USÉES ET DES EAUX PLUVIALES

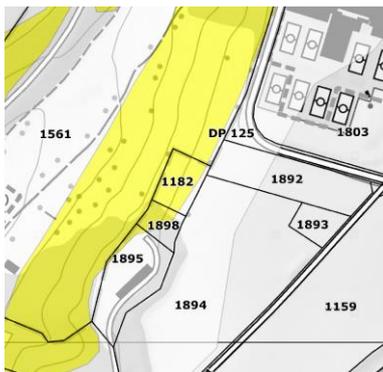
Selon le PGEE, le réseau actuel d'évacuation des eaux est en système séparatif. Les collecteurs sont enfouis sous le chemin de la Veyre-d'En-Haut et le chemin du Chapon.

Le secteur occupé par les installations de tennis est actuellement équipé (réseau séparatif) et raccordé au réseau d'évacuation des eaux usées et claires. Cette situation est maintenue.

Pour le reste du périmètre, et dans la mesure où les possibilités d'infiltration sont jugées extrêmement faibles, l'évacuation des eaux pluviales nécessite des mesures pour limiter l'augmentation des eaux de ruissellement. Les infrastructures d'évacuation de base nécessaires au développement du quartier font partie du projet d'équipement et seront réalisées en parallèle aux projets de construction. A noter que les infrastructures d'évacuation et de traitement existantes situées à l'aval du site sont en adéquation avec le projet.

CONCLUSION

Sur la base de ce qui précède, on peut conclure que le secteur bénéficie d'un équipement suffisant ou dont la réalisation est possible en conformité avec l'art. 19 LAT.



Extrait de la carte de danger naturel de glissements de terrain spontanés, source www.geoplanet.ch

APTITUDE À LA CONSTRUCTION SELON L'ART. 89 LATC

Les parcelles n° 1182 et 1898, ainsi que très localement le DP 125, sont exposées à un danger faible de glissements de terrain spontanés. Dans la mesure où ces parcelles seront affectées en zone inconstructible, soit respectivement en zone de verdure B et en aire forestière, la DGE-DIRNA, ne demande aucune action particulière car seuls des travaux de minime importance sont admis.

Le périmètre du PA n'est pas concerné par d'autres dangers naturels.

CONFORMITÉ DU PROJET

PROTECTION DU MILIEU NATUREL ET DU PATRIMOINE

(selon art. 1 al. 2a et art. 3 al. 2 LAT)

Le périmètre du PA se situe hors inventaires et périmètres de protection fédéraux, cantonaux et communaux. Toutefois, à l'ouest du site, un territoire d'intérêt biologique supérieur (TIBS) présente une liaison biologique d'importance cantonale qui devra être maintenue. L'affectation des parcelles concernées (1182 et 1899) en zone de protection est de nature à renforcer cette liaison.

La plantation de près de 78 arbres et la couverture des toits par de la végétation extensive sont de nature à améliorer la qualité du milieu naturel.

CRÉATION ET MAINTIEN DU MILIEU BÂTI

(selon art. 1 al. 2b et art. 3 al. 3 LAT)

Le changement d'affectation de la zone s'inscrit dans la volonté de densifier et d'optimiser ce secteur par rapport aux besoins régionaux en termes d'accueil d'activités économiques. Cet objectif s'inscrit dans le respect de la politique cantonale des pôles de développement et du projet d'agglomération.

DÉVELOPPEMENT DE LA VIE SOCIALE ET ÉCONOMIQUE

(selon art. 1 al. 2c et art. 3 al. 4 LAT)

Le projet permettra l'accueil de nouvelles entreprises ou/et la relocalisation d'entreprises situées dans la région de Vevey.

A noter que le changement d'affectation de la zone de villas à la zone d'activités économiques représente un potentiel d'accueil de 540 emplois en lieu et place du potentiel en nouveaux habitants d'environ 214 personnes.

IMPACT DU PROJET SUR LE TRAFIC

Citéc a procédé à l'analyse de la mobilité (voir annexe 5). Pour prendre en compte tous les paramètres importants, le périmètre d'étude a été étendu au-delà des limites du projet. Les horizons temporels de l'étude sont l'état actuel (2018), l'état futur avec et sans projet (2030). Les points suivants sont à relever :

- Le trafic journalier moyen (TJM) actuel (2018) sur la partie sud-ouest de la route du Rio-Gredon (direction Vevey) est de 24'700 véh/j, il est de 25'800 véh/j sur la partie est (direction autoroute) et de 4'300 véh/j sur le chemin de la Veyre-d'En-Haut ;
- En heures de pointe du matin et du soir, le réseau actuel est saturé. Des files d'attente sont observées sur la route du Rio-Gredon. Il est ainsi difficile de s'insérer sur la cette route depuis le chemin de la Veyre-d'En-Haut ;
- L'état futur sans le PA La Veyre Derrey a été défini en prenant en compte les plans d'affectation En Fenil et Rio-Gredon, les projets de réaménagement routiers sur la route du Rio-Gredon, de la route de Châtel-Saint-Denis, la fusion des arrêts Gilamont et Clies et la cadence au quart d'heure de la ligne du MVR ;
- Selon le plan des charges futures (2030) sans le projet, on observe une augmentation de 50 véh/j du TJM sur le chemin de la Veyre-d'En-Haut par rapport à 2018 (soit au total 4'350 véh/j). Sur la route du Rio-Gredon, elle est de l'ordre de 250 véh/j (soit au total 24'950 véh/j) pour la partie sud-ouest (direction Vevey) et de 350 véh/j (soit au total 26'150 véh/j) sur le secteur est (direction autoroute) ;
- L'état futur avec le projet La Veyre Derrey a été estimé sur la base des objectifs d'accueil de la zone d'activités économiques, soit 45'000 m² (environ 540 emplois). Dans cette zone, le dimensionnement du stationnement admis (voir chapitre "stationnement" dans la description du projet) prévoit l'accueil de 437 places pour les voitures, 46 places pour les motos et 135 places pour les vélos. Il est probable que certaines activités nécessitent des véhicules utilitaires, mais il est extrêmement difficile de quantifier leur nombre sans connaître les entreprises qui viendront effectivement s'installer. Toutefois, un ordre de grandeur compris entre 15 et 25 % des places dévolues aux surfaces industrielles peut être considéré. Ce besoin sera approfondi lors des demandes d'autorisation de construire.

Concernant les places affectées au club et au restaurant du tennis, leur nombre est plafonné à 50 conformément au règlement du PA. Ainsi le nombre total de places voitures sur le site atteint 487 places.

- La génération du trafic journalier moyen induit par le projet La Veyre Derrey, y compris le trafic généré par les motos et les véhicules utilitaires, est de l'ordre de 1'300 véh/j sur le chemin de la Veyre-d'En-Haut, ce qui représente un TJM de 500 véh/j sur la partie sud-ouest de la route du Rio-Gredon (direction Vevey) et de 800 véh/j sur la partie est (direction autoroute). Le trafic journalier augmentera d'environ 5 % sur la route du Rio-Gredon. Toutefois, ces résultats sont cohérents avec les précédentes études garantissant à cet horizon le fonctionnement du réseau actuel.

En conclusion, avec un trafic journalier moyen (horizon 2030) estimé à 25'450 véh/j pour la partie sud-ouest de la route du Rio-Gredon (direction Vevey) et de 26'950 véh/j sur la partie orientale (direction autoroute), la réalisation du PA La Veyre Derrey respectent les valeurs maximales fixées par les études antérieures réalisées dans le cadre du projet d'agglomération Rivelac, soit respectivement 26'800 véh/j et 27'500 véh/j. L'augmentation du volume du trafic sur la route du Rio-Gredon liée au projet, mais également celle liée aux projets connexes est conforme (et même légèrement inférieure) aux estimations des études de planification antérieures.

Cependant, même si le réseau actuel est capable d'absorber la demande future, il restera contraint aux heures de pointes (avec ou sans projet) : les périodes de pointe auront tendance à s'étaler et les files à s'allonger. Il est donc essentiel de mettre en place les

mesures déjà projetées permettant de faire progresser les bus et sécuriser les itinéraires des mobilités actives en offrant un maillage complet.

Enfin, l'étude mobilité préconise des mesures complémentaires pour améliorer la situation. Il est notamment proposé de mettre en place un plan de mobilité de site. Cette recommandation pouvant avoir une portée importante par rapport à l'optimisation de la mobilité des utilisateurs du site, elle figure dans le règlement comme une obligation.

En outre, à titre d'illustration, le rapport présente des exemples de mesures volontaristes et incitatives pouvant être activées dans le cadre du plan de mobilité et des futurs projets de construction. Cet ensemble de mesures sert de pistes à étudier de manière plus approfondie dans le cadre des projets qui vont être effectivement réalisés et en fonction des entreprises qui vont s'installer.

A l'échelle de la commune et de l'agglomération, et parallèlement au PA La Veyre Derrey, il est proposé de compléter le maillage du réseau de de mobilités actives. Cette proposition devra être complétée et approfondie dans le cadre des futures réflexions communales en coordination avec l'OFROU et le Canton.

Enfin, une étude plus large englobant notamment la jonction autoroutière est préconisée pour permettre l'adaptation de la gestion du trafic et l'accessibilité à l'ensemble du secteur de la Veyre.

IMPACT DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

Le rapport d'impacts sur l'environnement (RIE) (voir annexe 6) traite de manière détaillée les impacts induits par le projet. Concernant la phase d'exploitation, on peut relever du rapport de B+C les conclusions suivantes :

AIR

Aujourd'hui, la pollution atmosphérique dans le périmètre peut être qualifiée de modérée respect des valeurs limites d'immissions de l'OPair pour le dioxyde d'azote, valeurs inférieures ou en juste respect des valeurs limites pour les PM10 et dépassements importants pour les valeurs limites liées à l'azote).

L'augmentation des prestations kilométriques liées au projet est évaluée à 1.4 % sur le périmètre d'étude. L'impact du projet sur les émissions de polluants atmosphériques peut ainsi être qualifié de peu significatif, considérant la différence entre l'état futur sans projet et avec projet. En tenant compte du renouvellement du parc automobile par des véhicules moins polluants, les émissions de PM10 et de NO2 seront limitées et les concentrations moyennes devraient être proches voire inférieures à celles observées à l'état actuel.

BRUIT

Utilisation accrue des voies de communication

Concernant l'utilisation accrue des voies de communication, l'augmentation du trafic sur le chemin de la Veyre-d'En-Haut induit une augmentation du bruit de 1.1 dB(A) par rapport à l'état futur sans projet. Toutefois, en l'absence de locaux à usage sensible au bruit directement exposés sur la route, le projet n'induit pas de dépassements des valeurs limites d'immissions et aucune mesure d'assainissement n'est à prévoir dans le cadre du PA.

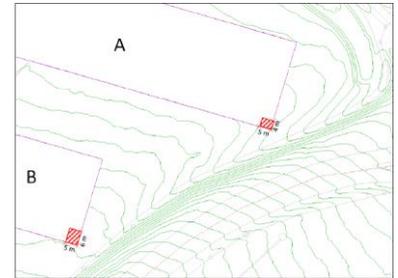
Secteurs exposés au bruit – zone d'activités économiques

Pour les constructions situées dans un secteur exposé au bruit, le DS fixe la limite à respecter par le projet. Le DS III est attribué au PA La Veyre Derrey. Comme évoqué précédemment, pour le secteur d'activités économiques, ce sont les valeurs de planification (VP) majorées de 5 dB(A) qui s'appliquent.

En tenant compte de cette majoration, tous les points réceptifs respectent les VP à l'exclusion de deux points. En effet, pour les façades des aires de construction les plus exposées au bruit de la route du Rio-Gredon, on observe un dépassement de l'ordre de 1 dB(A) aux angles sud-est des aires de construction A (point récepteur 7a) et B (point récepteur 4b) en raison de leur exposition aux nuisances sonores de la route du Rio-Gredon.

Selon un récent arrêt de la CDAP, il n'est plus possible de reporter la vérification acoustique des VP au stade du permis de construire. Comme ce sont les valeurs limites d'immission (VLI) qui seront applicables au moment des demandes de permis de construire, le PA doit fixer les dispositions nécessaires au respect des VP dans son plan et/ou son règlement.

La modélisation des différentes configurations de bâtiments possibles réalisée par le bureau B+C a permis d'identifier les deux secteurs pour lesquels les VP seront dépassées. Ces périmètres sont repris dans le plan et le règlement du PA y interdit les ouvrants donnant sur des locaux sensibles au bruit.



*Secteurs des aires A et B pour lesquels les VP seront dépassés
Source : REIE, B+C*

Secteurs exposés au bruit – zone affectée à des besoins publics

Aujourd'hui, ce terrain étant déjà construit (complexe sportif des tennis), les mesures de protection contre le bruit ne devront être prises qu'en cas de nouvelle construction.

Dans cette zone, ce sont les valeurs limites d'immission (VLI) qui doivent être respectées. L'évaluation a été faite sur la base de l'aire constructible, de l'alignement à respecter et du gabarit admis. Celle-ci montre que pour les points récepteurs situés sur les côtés nord et ouest directement exposés aux nuisances sonores de l'autoroute, les immissions dépassent les valeurs limites.

En cas de projet d'implantation d'autres bâtiments que ceux du tennis existant au nord du PA, des mesures devront donc être envisagées, étudiées et mises en place à la source, sur le chemin de propagation et/ou au récepteur, par la disposition des locaux à usage sensible au bruit à l'opposé de la source de bruit et la mise en place de mesures constructives à la façade des bâtiments afin de respecter les valeurs limites d'immissions du DS III pour les façades nord.

Il y aura lieu d'orienter les locaux sensibles en priorité au sud.

VIBRATIONS ET SONS SOLIDIENS

L'impact global du projet en phase d'exploitation est nul du point de vue des vibrations.

RAYONNEMENTS NON-IONISANTS

Le projet ne modifiera pas la situation actuelle et ne produira aucun rayonnement ionisant. Aucune mesure n'est à prévoir dans ce domaine.

Pour toute nouvelle ou autre installation, il convient de maintenir des distances suffisantes aux installations garantissant le respect des exigences de l'ORNI et de la SUVA.

EAUX

En termes de protection des eaux souterraines, le périmètre du PA est situé exclusivement en secteur üB de protection des eaux. Les niveaux piézométriques ne sont pas connus avec précision pour le périmètre du projet, seuls quelques sondages pour la recherche de géomatériaux présentent des valeurs de niveau d'eau se situant entre 8 et 18 m selon les relevés de forage (datant de 1964).

Le PA permet la construction d'un parking souterrain sous l'aire de construction C se situant dans la partie Sud du périmètre. Au vu de la profondeur de la nappe phréatique, ce dernier ne devrait pas interférer dans l'écoulement des eaux souterraines.

Le périmètre se situe hors de toute zone d'inondation selon la carte des dangers d'inondation par les crues. Le projet n'aura aucun impact direct sur les eaux de surface, ce dernier ne touchant aucun cours d'eau à ciel ouvert.

Dans le périmètre du PA, les eaux claires et usées des secteurs actuellement construits sont évacuées en système séparatif. Dans le futur, les eaux usées seront collectées via un réseau séparatif et raccordées au réseau communal existant.

Le PA vise à limiter autant que possible les eaux de ruissellement, en limitant si possible l'imperméabilité et en appliquant des mesures de gestion des rejets. Une limitation des rejets à 20l/s/ha pour un temps de retour de 10 ans est fixée par le règlement.

Les eaux claires des futurs aménagements et constructions seront connectées au réseau existant (ou au réseau aménagé dans le cadre des équipements collectifs) après rétention, en conformité avec les directives communales.

Cette gestion des eaux claires sera réalisée par rétention sur les toitures des bâtiments, ainsi que dans des noues de faibles profondeurs intégrées aux aménagements extérieurs, et dans des ouvrages de rétention enterrés disposés sous les aires de stationnement ou de cour.

Au vu des résultats des essais d'infiltration, des mesures d'infiltration localisées (centralisées) ne sont pas retenues. Des mesures d'infiltration diffuse (infiltration superficielle sur place) sont néanmoins appliquées lorsque cela est possible (mise en œuvre de surfaces en revêtements perméables).

Compte tenu de la capacité de la conduite existante selon les données du PGEE, des mesures de régulations et de limitations des eaux de ruissellement imposées par le règlement du PA et de la conduite d'eaux claires existante, la capacité du réseau d'eaux claires existant est donc suffisante pour une capacité minimale de la conduite existante d'environ 400 l/s. L'état des conduites existantes est également donné comme bon par le PGEE.

Le PA n'a par conséquent pas d'impact sur le réseau, l'admissibilité des déversements d'eaux claires dans le réseau communal existant étant démontrée.

L'admissibilité du déversement des eaux de ruissellement dans les eaux de surface a été vérifiée conformément à la nouvelle directive "Gestion des eaux urbaines par temps de pluie" de la VSA (2019) dans l'avant-projet d'équipement [10] tant du point de vue quantitatif que qualitatif.

En termes d'eaux usées, du point de vue quantitatif et qualitatif, le PA n'a pas d'impact significatif sur le réseau existant à l'aval (réseau intercommunal du SIGE), compte tenu de la faible quantité d'eaux usées correspondantes à l'affectation prévue.

SOLS

Les sols touchés, des sols agricoles pour l'essentiel sont des sols peu profonds (20 cm de terre végétale), peu intéressants pour les grandes cultures.

La superficie totale du PA est d'environ 89'800 m² dont un quart de la partie sud (zone d'activités économiques) et de la zone de stationnement centralisée sera maintenue en espace vert (soit aire de verdure, forêt, zone de protection). La partie nord du PA (zone de tourisme et de loisirs) ne sera pas modifiée. Avec une épaisseur de terre végétale d'environ 20 cm (horizon A) directement posé sur l'horizon C (absence d'horizon B), le volume de matériaux terreux à décapier est d'environ 7'670 m³ pour l'horizon A.

990 m³ seront réutilisés sur place et l'excédent, soit 6'680 m³ devra être valorisé à l'extérieur du site.

Les emprises provisoires et définitives étant supérieures à 5'000 m², un plan de gestion des sols devra être remis au service compétent avant le début des travaux. La phase de réalisation fera l'objet d'un suivi pédologique et d'un rapport de suivi.

SITES POLLUÉS

Aucun site pollué n'est situé au sein du périmètre du PA.

Pendant les travaux, en cas de découverte de matériaux suspects présentant des traces visuelles ou olfactives de pollution, le responsable du suivi environnemental de réalisation doit être immédiatement prévenu afin de déterminer le caractère (non pollué, faiblement pollué ou fortement pollué) de ces matériaux et de définir, le cas échéant, les mesures de gestion et d'évacuation des filières agréées. Le service compétent (Direction générale de l'environnement, Direction des ressources et du patrimoine naturels (DGE-DIRNA) en sera avisé.

L'exploitation des futurs bâtiments n'induit aucun impact dans le domaine des sites pollués. Il n'y a ainsi aucune mesure particulière de protection à prévoir, si ce n'est celles liées à la protection des eaux, des sols et des déchets.

DÉCHETS, SUBSTANCES DANGEREUSES POUR L'ENVIRONNEMENT

Actuellement aucune activité générant des déchets ne se trouve dans la partie Sud du périmètre du PA. Au Nord du PA, le tennis génère une certaine quantité de déchets liée à l'activité sportive et à l'exploitation de la buvette.

En phase d'exploitation, les entreprises et activités administratives et de service prévues dans le périmètre du PA produiront des déchets de caractéristiques variables selon le type d'activités et des déchets ménagers.

Les typologies et volumes de déchets devront être précisés lors des phases ultérieures des planifications afin de mettre en place des systèmes de collecte adaptés aux déchets produits.

PRÉVENTION DES ACCIDENTS MAJEURS

La partie Nord de la zone de tourisme et de loisirs est située dans le périmètre de consultation de l'autoroute et de ses bretelles. La partie Est de la zone d'activités économiques est située dans le périmètre de consultation de la route de Rio-Gredon.

Les mesures suivantes devront être mises en œuvre :

- Interdiction des logements et des affectations destinées à des personnes sensibles et difficiles à évacuer ; limitation de la densité de population dans la bande des 100 m à l'autoroute et ses bretelles et à la route de Rio-Gredon

Dans la bande des 100 m à l'autoroute et ses bretelles et de la route de Rio-Gredon, les logements et les affectations destinées à des personnes sensibles et difficiles à évacuer (comme une crèche, un EMS ou un hôpital) ne seront pas autorisées.

Dans ces secteurs, la densité de la population ne devra pas dépasser 150 employés/usagers à l'hectare.

- Démonstration de la compatibilité pour le secteur des tennis et réalisation d'une étude de risques en présence d'un risque significatif

Pour la zone de tourisme et de loisirs (actuels tennis), une démonstration de la compatibilité des installations avec la protection contre les accidents majeurs devra être préalablement réalisée dans un rapport technique.

En présence d'un risque significatif, cette évaluation sera constituée d'une étude des risques. Le dossier du permis de construire sera accompagné d'un dossier technique présentant l'évaluation effectuée, ainsi que les mesures de protection retenues.

- Réalisation d'une étude de risques pour le secteur d'activités économiques en cas de densité supérieure à 150 personnes/ha

Pour le secteur d'activités économiques, si la densité d'emplois/usagers devait être supérieure à 150 personnes/ha, une évaluation des risques devra être réalisée préalablement à tout projet afin de réduire le niveau de risque en cas d'accidents majeurs et de préserver les usagers des atteintes nuisibles. Dans ce cas, le dossier du permis de construire sera accompagné d'un dossier technique présentant l'évaluation effectuée, ainsi que les mesures de protection retenues. En présence

FORÊTS

En phase d'exploitation, le projet n'induit pas d'impacts sur l'aire forestière cadastrée, puisqu'il est situé hors de l'emprise forestière.

L'aménagement d'un cheminement MD nécessite une demande de dérogation à la distance minimale par rapport à la forêt cadastrée. Si les mesures de précaution prévues (voir paragraphe "Aire forestière") sont strictement et soigneusement mises en œuvre, l'impact sur la conservation de la forêt peut être considéré comme nul. En complément, il a toutefois été retenu comme mesures supplémentaires :

- la gestion et l'éradication des plantes néophytes envahissantes en lisière de forêt ;
- l'élaboration d'un concept d'aménagement et d'entretien pour la zone de transition entre la nouvelle route et la lisière forestière ;
- la validation par la DGE-BIODIV du projet d'implantation de l'éclairage public.

FLORE, FAUNE, BIOTOPES

Le périmètre du PA se situe hors inventaires et périmètres de protection fédéraux, cantonaux et communaux. Pour l'essentiel, les milieux touchés sont des prairies artificielles, une lisière forestière et un talus routier.

Toutefois le massif boisé situé à l'ouest du périmètre d'étude est considéré comme un territoire d'intérêt biologique supérieur (TIBS). De ce fait, il présente une liaison

biologique Nord-Sud d'importance cantonale qui devra être maintenue dans le cadre de ce projet. Par conséquent, cette liaison biologique sera maintenue voire renforcée par la protection de la parcelle n° 1182 (bocage) et du domaine viticole localisé sur la parcelle n° 1899. De plus le long de ce massif boisé, la mise en place de milieux de substitution (zones arborées, tas de pierres, etc.) favorables aux reptiles et aux micromammifères permettra de minimiser les impacts sur la faune.

En termes d'intégration paysagère et de création de milieux de substitution, le projet prévoit de planter quelques 78 arbres indigènes et adaptés aux conditions spécifiques de la ville ainsi que de recouvrir les toits des bâtiments de végétation extensive.

Si les mesures de précaution décrites aux chapitres 5.12.3 et 5.12.4 sont strictement et soigneusement mises en œuvre, l'impact sur les milieux naturels et sur la faune peut être considéré comme faible.

PAYSAGE ET SITES

Depuis le plateau de la Veyre, on bénéficie de dégagements importants sur la campagne voisine, ainsi que de spectaculaires vues sur le grand paysage : le lac Léman et le panorama des montagnes alentours. Le projet prévoit de maintenir ces vues.

Quant aux éléments structurants ce paysage viticole et bocager, ils seront conservés voire protégés par le nouveau PA (vigne, talus secs bordant la route du Rio-Gredon, massif boisé) en vue d'intégrer ces nouveaux bâtiments dans un paysage semi-naturel.

Des mesures sont également prévues pour limiter la pollution lumineuse sur le massif boisé et le domaine viticole.

La phase de réalisation n'aura pas un impact significatif sur le paysage. Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, l'impact paysagé peut être considéré comme faible.

PROTECTION DU PATRIMOINE BÂTI, DES MONUMENTS ET SITES ARCHÉOLOGIQUES

A l'état actuel aucun objet à valeur patrimoniale ou site archéologique n'est répertorié dans le périmètre du PA. Peu construit et mal connu du point de vue archéologique, la présence de vestiges non répertoriés ne peut être exclue. Les différentes aires de construction auront un impact considérable sur le sous-sol, les emprises temporaires et définitives dépassant les 10'000 m². C'est pourquoi, avant le début des travaux, il y a lieu de vérifier par une campagne de prospection que les travaux ne portent pas atteinte à des objets de valeur. En cas de présence de vestiges dignes d'intérêt, l'Archéologie cantonale définira les modalités de fouilles préventives à effectuer.

RÉCAPITULATION DES MESURES

Le chapitre 6 du RIE présente l'ensemble des mesures préconisées par l'EIE sous forme d'un tableau synthétique. Les mesures liées à la phase de chantier et à la phase d'exploitation sont catégorisées en 3 types : les mesures de protection, les mesures de reconstitution et les mesures de remplacement.

Au vu de l'importance de l'emprise du PA, des constructions projetées et des conclusions des chapitres précédents, il apparaît nécessaire de réaliser un suivi environnemental de réalisation (SER) ciblé sur la protection des sols, de la nature, de la forêt et traitant également des impacts usuels d'un chantier (air, bruit, eaux, déchets, néophytes). Un responsable (bureau d'ingénieurs spécialisés) devra être désigné pour assurer ce suivi

durant la réalisation des travaux. Le chapitre 6.2 du RIE propose le contenu du cahier des charges.

En outre, la Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE) demande que tout permis de construire soit accompagné d'un document qui traite des mesures environnementales telles que prévues par le RIE 1^{ère} étape. Ce document (RIE ou NIE) sera mis à l'enquête publique.

En conclusion, sur la base du RIE, la conformité environnementale du projet a pu être démontrée. En tenant compte des recommandations préconisées et des mesures, le PA La Veyre Derrey est compatible avec les exigences environnementales.

UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE

Un concept énergétique territorial (CET) a été établi par le bureau B+C (voir chapitre 4.4 du RIE ci-joint en annexe 6, ainsi que le concept énergétique territorial). Pour une surface de référence énergétique (SRE) des futurs bâtiments de 45'000 m², les besoins annuels futurs de chaleur des nouveaux bâtiments sont d'environ 1'360 à 2'060 MWh/an pour le chauffage et l'ECS selon le standard énergétique (norme SIA 380/1 : 2009, 80 % des besoins admissibles pour le gaz, 60 % pour le mazout) avec une puissance nécessaire correspondante pour la production de chaleur d'environ 540 à 820 kW.

En prenant en compte le bâtiment du tennis existant (SRE d'environ 5'650 m²) qui sera conservé, les besoins de chaleur du quartier seront de 1'480 à 2'180 MWh pour le chauffage et l'ECS avec une puissance de 660 kW à 940 kW.

Les besoins annuels futurs en électricité sont d'environ 800 MWh pour les futurs bâtiments (955 MWh avec le bâtiment existant du tennis).

Les besoins annuels en froid (chambres froides et frigorifiques) des nouveaux bâtiments sont estimés à environ 432 MWh.

La centrale à bois de chauffage à distance des Toveires se situe à moins de 200 m du périmètre et possède la réserve de puissance nécessaire à l'alimentation du PA. Groupe E Celsius SA nous a confirmé le 19.11.2018 que le raccordement sur leur réseau de chauffage à distance était possible. Une extension du réseau sera toutefois nécessaire pour desservir le périmètre.

Trois variantes de production de chaleur pour le chauffage et/ou la préparation de l'eau chaude sanitaire ont été étudiées et évaluées dans le CET, selon le potentiel des ressources énergétiques renouvelables et locales, les besoins existants et futurs, les infrastructures existantes ou projetées :

1. Chauffage et production d'ECS grâce au CAD des Toveires au bois pour toutes les nouvelles aires de construction, panneaux solaires photovoltaïques (20 % besoins électriques)
2. Chauffage et production d'ECS par PAC air-eau + panneaux solaires photovoltaïques (30 % besoins ECS + 20 % besoins électriques) pour toutes les nouvelles aires de construction
3. Chauffage et production d'ECS par PAC sur sondes géothermiques verticales (SGV) + panneaux solaires photovoltaïques (30 % besoins ECS + 20 % besoins électriques) pour toutes les nouvelles aires de construction

La variante n° 1 (CAD + panneaux solaires photovoltaïques) présente de nombreux avantages, soit l'utilisation des ressources du CAD dont la centrale se situe à proximité et l'absence d'installations techniques conséquente à mettre en place dans les nouvelles constructions (seules sous-stations requises). La surface de toit encore disponible après avoir répondu aux exigences relatives aux parts d'énergie renouvelable (30 % besoins ECS + 20 % besoins électriques) peut être valorisée en compensant la couverture d'électricité consommée au sein du PA.

Les variantes 2 et 3 sont des alternatives durables au CAD. D'un point de vue énergétiques, les PAC avec sondes géothermiques (variante 3) sont à privilégier en raison d'un meilleur rendement, mais présente toutefois des contraintes et des investissements supplémentaires pour les sondes géothermiques. Malgré un investissement plus important, l'installation supplémentaire de panneaux photovoltaïques est recommandée puisqu'elle permet de compenser la consommation d'électricité nécessaire au fonctionnement des PAC et d'assurer l'autonomie du quartier en termes de chauffage et d'eau chaude sanitaire.

Lors du renouvellement de l'installation de chauffage et de production d'eau chaude sanitaire à gaz du bâtiment du tennis existant, on privilégiera les énergies renouvelables. Le raccordement au CAD des Toveires présenterait de nombreux avantages, notamment en termes d'exploitation. Il est toutefois conditionné au raccordement des nouvelles aires de construction du PA.

MAINTIEN DES SOURCES D'APPROVISIONNEMENT

(selon art. 1 al. 2d LAT)

Le projet n'a pas d'incidence sur la zone agricole, les surfaces d'assolement et les ressources du sous-sol. En termes de production d'aliments, l'affectation en zone viticole protégée de la partie de la parcelle n° 1899 plantée en vigne préserve durablement cette culture.

COHÉRENCE DU PROJET AVEC LE FONCIER

(selon art. 50 LATC)

Le périmètre du projet concerne des parcelles qui appartiennent à 3 propriétaires différents : la commune de Vevey, l'OFROU et les héritiers de la succession Ducraux. À l'intérieur du périmètre, le parcellaire sera adapté en fonction des discussions entre les propriétaires. Les conventions seront finalisées en vue de l'enquête publique.

GARANTIE DE LA DISPONIBILITÉ DES TERRAINS À BÂTIR

(selon art. 15 et 15a LAT et art. 52 LATC)

Le règlement prévoit que la disponibilité des terrains fera l'objet d'une taxe d'incitation selon l'al. 4, art. 52 LATC.

COMPENSATION DE LA PLUS-VALUE

(selon art. 5 LAT et art. 64 LATC)

Le site est principalement constitué de parcelles qui sont déjà affectées à la zone à bâtir.

Pour les parcelles n° 1159, 1892, 1893, 1894 et partiellement 1899, le changement d'affectation de la zone de villas à la zone d'activités ne semble pas présenter un avantage majeur sujet à la taxe sur la plus-value selon l'art. 64 LATC. Il en est de même pour l'affectation en zone affectée à des besoins publics du secteur du tennis colloqué actuellement en zone industrielle (DDP n° 2466).

La parcelle n° 1898 et la majeure partie de la parcelle n° 1899 (secteur planté en vigne) passent de la zone de villas à l'aire forestière et à la zone viticole protégée, ce qui représente plutôt une diminution de leur valeur. La parcelle n° 1182 est confirmée dans son affectation.

Enfin, la partie sud de la parcelle n° 1803 et la parcelle n° 1666 colloquée actuellement en zone de verdure seront affectées en zone d'activités économiques "aire de stationnement centralisé".

La présence ou l'absence d'une plus-value sera évaluée ultérieurement. Au moment de l'entrée en vigueur du PA, le Département rendra une décision formelle de taxation qui sera notifiée au propriétaire. C'est au moment de l'entrée en force du permis de construire ou de la vente du bien-fonds que la taxe sera exigible (article 69 LATC), une décision de perception sera alors rendue par le Département et notifiée au débiteur.

INFORMATION ET PARTICIPATION DE LA POPULATION

(selon art. 4 LAT et art. 2 LATC)

Le projet a été élaboré en collaboration avec la Municipalité, la Région (Promove) et les principaux services cantonaux concernés (SDT, SEI, DGMR). Il ne présente pas d'enjeux nécessitant une démarche participative particulière. Les propriétaires ont été régulièrement informés de l'avancement des réflexions.

COHÉRENCE AVEC LE PLAN DIRECTEUR CANTONAL

Le projet est conforme au Plan directeur cantonal (ci-après PDCn) entré en vigueur le 1^{er} août 2008 et à ses adaptations ultérieures. Il respecte notamment la ligne d'action A2 *Développer une mobilité multimodale*, la ligne d'action B1 *Consolider le réseau de centres dans les régions*, la ligne d'action D1 *Faciliter l'accueil des entreprises et soutenir le tissu économique existant* et la mesure R14 *Agglomération Riviera – Veveyse – Haut-Lac*.

MESURE A23 : MOBILITÉ DOUCE

Selon la mesure, *"Le Canton encourage les déplacements à pied et en deux roues non motorisés, surtout à l'intérieur des agglomérations, (...) avec pour objectif d'optimiser les chaînes de mobilité"*. Notamment, il fixe comme mesures de *"développer une urbanisation de proximité favorisant les déplacements doux"* et de *"mettre en valeur et assurer la continuité des itinéraires pédestres et cyclistes dédiés à la mobilité douce de loisirs et de tourisme"*.

En préconisant la création de cheminements de mobilité douce à travers le site, en améliorant les continuités avec le réseau existant, notamment en prolongeant le trottoir vers le nord le long du chemin de la Veyre-d'En-Haut, et en proposant l'élargissement de cette même route pour permettre l'aménagement d'espaces dédiés aux cycles, le projet est particulièrement en adéquation avec la mesure A23.

MESURE A25 : POLITIQUE DE STATIONNEMENT ET PLANS DE MOBILITÉ

Selon la mesure, *"Les régions et les communes mettent en œuvre (...), ainsi que dans les plans d'affectation, une politique de stationnement coordonnée avec la qualité de desserte par les transports publics"*.

En limitant l'offre de stationnement pour les véhicules motorisés (employés et visiteurs) à 70 % du besoin calculé selon la norme VSS, le projet vise à contenir son impact, notamment le trafic induit, et à promouvoir l'utilisation des transports publics.

En prévoyant en outre une disposition réglementaire qui impose l'élaboration d'un plan de mobilité de site en collaboration avec les entreprises, le projet s'inscrit dans les objectifs de la mesure A25.

MESURE B11 : AGGLOMÉRATIONS, CENTRES CANTONAUX ET RÉGIONAUX

La mesure a pour objectif de *"renforcer la vitalité des centres sur l'ensemble du territoire cantonal en créant des noyaux dynamiques disposant de services et d'équipements de niveau régional ou suprarégional attractifs et d'un bassin de clientèle de proximité suffisant"*.

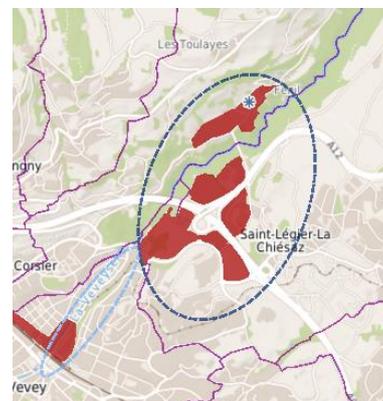
Bien que le projet n'ait pas pour objectif d'accueillir une nouvelle population, des services ou des équipements publics, l'offre en surfaces d'activités artisanales et industrielles pourra permettre de libérer des surfaces au cœur de l'agglomération qui pourront être valorisées pour de l'habitat, des équipements collectifs, des services, etc. Cette revalorisation sera de nature à renforcer le centre cantonal.

MESURE D11 : PÔLES DE DÉVELOPPEMENT

La mesure D11 fixe la politique cantonale des pôles de développement (PPDE). Celle-ci a identifié des sites stratégiques de développement. Le site de La Veyre - Fenil figure au nombre des 23 sites stratégiques de développement d'activités. Ces sites sont intégrés dans le système de gestion des zones d'activités et leur gestion est confiée en principe à un organe de gestion regroupant des représentants du Canton, des communes concernées ainsi que des structures régionales existantes afin d'assurer une gestion efficace ainsi qu'une coordination adéquate à l'échelle cantonale et régionale. Dans les sites stratégiques, le Canton a défini les axes de son intervention. Les objectifs sont notamment :

- Assurer une utilisation mesurée et rationnelle du sol ;
- Dimensionner les sites en fonction de l'évolution prévue des emplois à l'échelle cantonale et régionale ;
- Assurer une offre foncière effective et adaptée aux besoins basée sur les stratégies régionales de gestion des zones d'activités ;
- Maintenir une offre adéquate pour le secteur secondaire, notamment dans les sites stratégiques de développement d'activités situés en agglomération.

Le Canton a renoncé à finaliser sa directive cantonale sur le système de gestion des zones d'activités (ci-après SGZA) et a chargé les régions de mettre en œuvre ce SGZA. Ainsi, les communes en partenariat avec les organismes régionaux, les structures d'agglomération et le Canton, doivent élaborer une stratégie régionale qui doit prendre la forme d'un plan directeur régional ou intercommunal. Outre l'identification des zones



Site stratégique La Veyre - Fenil

d'activités, la stratégie doit définir le mode de gouvernance des sites et les actions à entreprendre.

Dans la région, cette démarche est en cours et devrait confirmer le site stratégique de la Veyre et en particulier le secteur de la Veyre Derrey.

On peut toutefois préciser que dans le cadre de la procédure d'affectation du site de la Veyre Derrey, plusieurs démarches et décisions ont été prise dans le sens des attentes du Canton :

- Les réflexions préliminaires stratégiques prévoyaient l'accueil de 360 à 410 emplois à la Veyre Derrey. Avec un potentiel d'accueil de 540 emplois pour une SPd de 45'000 m², le nouveau quartier répond aux attentes du Canton, de la région et de l'agglomération. La capacité supplémentaire permettra non seulement de répondre à court terme au manque de surfaces d'activités constaté dans la région, mais également d'utiliser de manière optimale le terrain. En considérant la superficie de la nouvelle zone d'activités économique (env. 35'500 m²), l'IUS de 1.27 s'inscrit dans les objectifs de la mesure A11 pour les sites stratégique (IUS minimal de 1.25). Cependant en termes d'emplois, la densité n'est de 152 emplois/ha contre 250 habitants + emplois/ha fixé par la mesure. Cette différence s'explique par le fait que la zone est destinée prioritairement à l'implantation d'entreprises artisanales et industrielles, entreprises qui nécessitent une plus grande part de plancher par emploi.
- Le règlement prévoit la mise en place d'un organe de gestion ;
- La commune et les propriétaires se sont déjà engagés par convention pour développer la zone d'activités.

MESURE R14 : AGGLOMÉRATION RIVIERA – VEVEYSE – HAUT-LAC

Le projet respecte les principes et objectifs définis par le projet d'agglomération Rivelac (voir ci-après le chapitre relatif au projet d'agglomération Rivelac).

COHÉRENCE AVEC LE PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL DE LA RIVIERA

Le projet de Plan directeur régional regroupe les 10 communes de la Riviera : Blonay, Chardonne, Corseaux, Corsier, Jongny, La Tour-de-Peilz, St-Légier-La Chiésaz, Montreux, Vevey et Veytaux. Elaboré par le bureau d'urbanisme GEA sous la direction de la CORAT, il a été approuvé par le Conseil d'Etat le 4 novembre 2002. Ce document ayant été élaboré avant la révision du PDCn et la nouvelle LAT, ses objectifs et mesures doivent être considérées avec prudence.

En termes d'activités, les réserves de terrains pour leur développement dans des zones spécifiques sont limitées (le potentiel est estimé à 2'500 places supplémentaires). Il est constaté que Blonay-St-Légier constitue un des 4 noyaux urbanisés et que cette entité prend de l'importance économiquement en raison de la présence de la jonction autoroutière.

Parmi les perspectives régionales identifiées, le plan directeur préconise "d'appliquer une politique d'ouverture et d'accueil pour des croissances démographiques et en postes de travail équilibrées, conditions d'une plus grande autonomie régionale" et de "promouvoir une diversification ciblée d'activités". Ces perspectives sont traduites dans les objectifs suivants :

- 1.1 Favoriser et promouvoir l'accueil d'entreprises à haute valeur ajoutée, de service et d'équipement à fort rayonnement ayant recours à des technologies durables ;



1.2 Engager une mise en réseau des activités en priorité aux abords de l'autoroute dans les zones à bâtir ou dans les secteurs prévus à cet effet par les plans directeurs ;

2.4 Optimiser l'utilisation des pôles de développement économique d'intérêt cantonal en veillant à concilier les impératifs d'intégration dans le milieu ;

5.1 Mettre en place un espace stratégique à l'échangeur de la "La Veyre", fort de ses différentes composantes, notamment de pôle de développement économique.

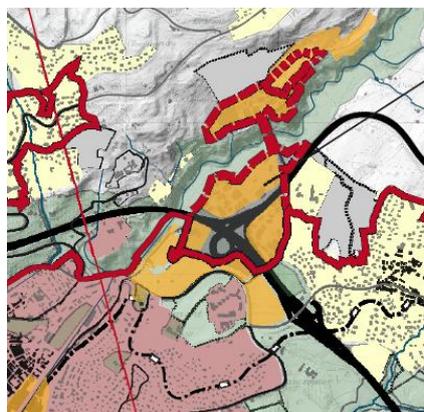
Le site de La Veyre Derrey ne figure pas dans la carte ci-contre. Toutefois, son inscription dans le site stratégique de La Veyre confirme son potentiel et les attentes en termes de développement d'activités.

Dès lors, le projet de La Veyre Derrey, en affectant en zone d'activités artisanales et industrielles un secteur actuellement colloqué en zone de villas s'inscrit pleinement dans ces objectifs de création d'emplois et de diversification des activités.

COHÉRENCE AVEC LE PROJET D'AGGLOMÉRATION RIVELAC

Le projet d'agglomération Rivelac, élaboré par mrs partner, F&K, paysagisme et csd, a été approuvé par l'ensemble des communes et les 2 cantons en décembre 2011 avant d'être transmis à la Confédération.

La consultation des Autorités fédérales a conclu début 2014 que celui-ci ne pouvait pas être cofinancé par la Confédération dans le cadre des projets de 2^{ème} génération, son impact en termes de coût/utilité ayant été jugé insuffisant. Malgré ce refus, ce document est considéré comme la planification directrice de référence pour les communes concernées et à ce titre il fait l'objet de la mesure R14 du PDCn qui définit ainsi le périmètre compact d'agglomération, la localisation des pôles développement et les sites stratégiques.



Concept urbanisation + potentiel



Concept nature + paysage

Le PA La Veyre Derrey est situé dans le périmètre compact : il est inscrit comme un des 8 sites stratégiques du projet d'agglomération et un des 4 pôles de développement inscrits dans la politique cantonale des pôles de développement (PPDE). Le site St-Légier-La Chiésaz (10b) est destiné au développement de la zone d'activités de La Veyre pour l'artisanat, l'industrie et le tertiaire à forte valeur ajoutée, en lien avec la zone d'activité de Fenil. Il est prévu d'y accueillir 200 habitants et 3'200 emplois.

Du point de vue du paysage, le site est situé dans le parc de la Riviera. Sa partie ouest est indiquée comme une des zones actuellement très riches du point de vue biologique.



La fiche URB 7 concerne plus spécifiquement le secteur stratégique La Veyre – Fenil.

En termes d'urbanisme, le développement de La Veyre Derrey est envisagé à l'image d'un parc d'activités de qualité inséré délicatement dans un grand espace vert, c'est-à-dire en développant des activités ou des équipements à caractère exceptionnel qui respectent le cadre paysager particulier.

Concernant le paysage, la fiche préconise l'élaboration d'un concept paysager global afin de rendre lisible la topographie et le grand paysage (larges dégagements sur le lac, les Alpes et les coteaux, arborisations structurantes, importants espaces libres accessibles au public, emprise limitée des voiries et du stationnement en surface, limitation du cloisonnement physique par clôtures ou haies, continuités des cheminements publics à travers la zone, etc. Au sujet de l'affectation, il est prévu à La Veyre Derrey et Pré-Blanc un parc d'activités intégré dans le paysage avec une densité de 200 habitants et 2'500 emplois. Dans la mesure où le PA La Veyre Derrey ne prévoit aucune possibilité d'accueil d'habitants, au contraire de l'affectation actuellement en vigueur, le projet représente une réduction d'env. 214 habitants pour ce secteur particulier.

Le projet, par la densification qu'il propose et la réaffectation de la zone de villas en zone d'activités, s'inscrit pleinement dans les objectifs urbanistiques. Les mesures paysagères qu'il préconise – aire de verdure à l'est et à l'ouest, arborisation des cours et des parkings, création d'un belvédère, échappées à travers les cours – respectent les objectifs prévus dans le projet Rivelac.

COHÉRENCE AVEC LA PLANIFICATION DIRECTRICE COMMUNALE

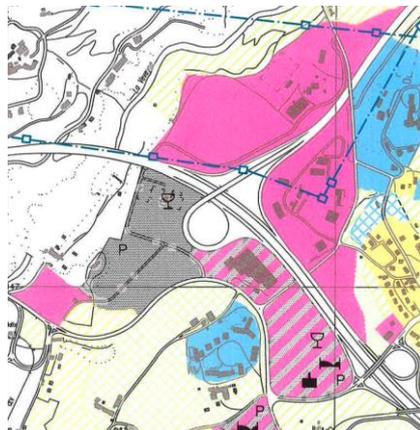
Le Plan directeur communal (ci-après PDCom), élaboré par la CEAT en collaboration avec Parel SA et EFA+C, a été approuvé par le Conseil d'Etat le 6 octobre 2004. Ce document ayant été élaboré avant la révision du PDCn et la nouvelle LAT, ses objectifs et mesures doivent être considérées avec recul.

URBANISATION

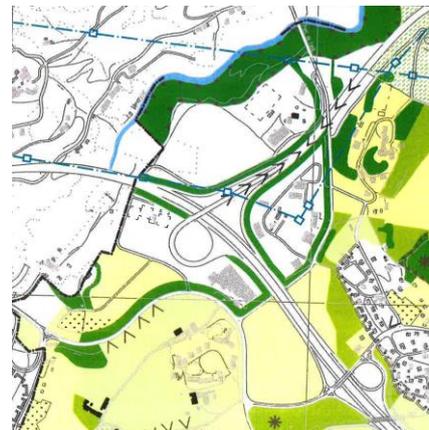
	Habitation		Faible densité
	Sport		Loisir, commerce
	Secteur exceptionnel		Prédominance de verdure, constructions possibles
	Equipements publics		
	Institutions, activités, services		
	Village, hameau		
	Gravière, recyclage matériaux et déchetterie		
	Activités para-agricoles		
	Activités		
	Aire agricole		Parc, détente, Forêt

SITES NATURELS

	Cours d'eau
	Haie, cordon boisé existant et à créer
	Espace agricole homogène
	Espace sensible du point de vue paysager
	Espace vert à protéger
	Vignes dont le maintien est à favoriser
	Site naturel protégé
	Axe, point et front de vue important
	Colline à protéger



Carte de l'urbanisation



Carte du paysage, sites et environnement

Selon la planche sur l'urbanisation, on constate que l'affectation du secteur des tennis en zone d'installations parapublique et publique dans le but de confirmer les activités sportives actuelles est conforme au PDCom. Par contre, les objectifs de développement pour les autres secteurs ont évolué depuis l'établissement du PDCom. Aujourd'hui les besoins identifiés dans toutes les démarches stratégiques préalablement réalisées confirment l'intérêt d'accueillir dans le site des activités économiques et non pas des infrastructures sportives.

En termes de paysage, le site est inscrit dans un espace jugé sensible du point de vue du paysage avec à l'est un espace à protéger et au sud le secteur de vignes dont le maintien est à favoriser. Le projet, en maintenant des grandes échappées d'est en ouest, en protégeant les vignes, en préconisant la plantation d'une arborisation et en planifiant une aire de verdure à l'est en transition avec la route du Rio-Gredon tient compte de ces objectifs qualitatifs.

CONCLUSION

Sur la base de ce qui précède, nous pouvons conclure à la conformité des dispositions du PA "La Veyre Derrey" avec les exigences légales en aménagement du territoire, ainsi qu'avec les différents instruments de planification légalisés et les intentions générales d'aménagement de la Commune de St-Légier-La Chiésaz.

Yverdon-les-Bains, 11 janvier 2021

ANNEXES

Annexe 1 - Orthophoto et photos du site

Annexe 2 - Schéma directeur de La Veyre Derrey

Annexe 3 - Rivelac – Fiche URB 7

Annexe 4 - Concept paysager

Annexe 5 - Rapport de mobilité

Annexe 6 - Rapport d'impact sur l'environnement et concept énergétique territorial

Annexe 7 - Avant-projet d'équipement

Annexe 8 - Projet de réaménagement du chemin de la Veyre-d'En-Haut
– Plan dressé pour l'enquête publique

Annexe 9 - Plan de mutation

Annexe 10 - Accord de principe de l'OFROU

Annexe 11 - Avis préliminaire du SDT

Annexe 12 - Questionnaire d'examen préliminaire

Annexe 13 – Rapport d'examen préalable

Annexe 14 – Détermination complémentaire du Canton

ANNEXE 1 – Orthophoto et photos du site





