



Commune de

# Blonay – Saint-Légier

LA MUNICIPALITÉ

## INTERPELLATION

Blonay, le 25 mai 2022

**Réponse de la Municipalité à l'interpellation de Monica Simonet (Gdl) déposée lors de la séance du Conseil communal du 29 mars 2022, intitulée « Le PA en Veyre-Derrey : quels bénéfices pour la population de notre commune ? »**

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

*Lors de la séance du Conseil communal, le délibérant a pris en considération l'interpellation de Madame Monica Simonet (Gdl) intitulée « Le PA en Veyre-Derrey : quels bénéfices pour la population de notre commune ? ».*

Cette dernière demandait à la Municipalité qu'elle réponde aux questions suivantes :

1. Quel est le rapport coût-bénéfice d'une « voie verte » reliant la Veyre-Derrey à la halte Château d'Hauteville?
2. Quel est le rapport coût-bénéfice des investissements nécessaires pour l'infrastructure pour le contribuable lambda de notre commune ?
3. Par qui, à quel moment et pour quelles raisons la décision d'abandonner la création d'un « secteur sport » selon le plan directeur communal qui est toujours en vigueur, a-t-elle été prise ?
4. Qu'en est-il de la densification de la zone industrielle du Rio-Gredon ? N'aurait-il là pas suffisamment de place pour des entreprises désirant s'installer sur le territoire de St-Légier ?
5. Qu'en est-il de l'avenir des terrains en Ferreyres et du Pré-au-Blanc qui font partie du site stratégique de la Veyre et qui sont encore libres de constructions ?
6. Ne serait-ce pas souhaitable que le canton, qui pousse en avant le développement économique dans notre région, vienne nous présenter des solutions pour éviter une augmentation intenable et non souhaitable du trafic, avec les conséquences environnementales que cela engendre ?
7. De quelle façon la Municipalité pense-t-elle regagner la confiance des habitants de notre commune qui s'insurgent contre ce projet qui est dirigé par les milieux économiques et qui en fait nous fait revivre, de l'avis de beaucoup, les événements liés au projet LEMANPARC ?

La Municipalité a l'avantage de répondre aux questions de la manière suivante :

<sup>(1)</sup> Une liaison de mobilité douce en site propre reliant les villages de Blonay, de St-Légier, puis en direction de Vevey, le long de la voie ferrée MVR, ainsi qu'une liaison entre la halte du Château d'Hauteville et la Veyre en direction de Vevey, figuraient déjà dans le Plan directeur communal (PDCoM). Preuve qu'au début des années 2000, le besoin de ces liaisons étaient déjà identifiées et

nous pouvons aisément considérer que la pertinence de ces mesures n'est aujourd'hui pas remise en question. Au contraire, le projet de la Veyre-Derrey crée une réelle opportunité et consolide la pertinence de ce cheminement. D'autant plus si celui-ci est prolongé le long des voies MVR en direction de St-Légier puis de Blonay. Cette opportunité est aujourd'hui renforcée puisque notre commune n'est plus l'unique initiatrice du projet, elle bénéficie du soutien de la ville de Vevey et du Canton, également partenaires financiers. Le rapport coût-bénéfice peut être difficilement quantifiable tout comme l'ensemble des réalisations d'infrastructures de mobilité. Nous sommes confiant que ce projet fera partie des mesures phares en terme de mobilité du futur plan d'agglomération et que celle-ci bénéficiera d'un subventionnement fédéral.

<sup>(2)</sup> Le montant des investissements à charge de la commune pour les infrastructures est estimé, à terme, à environ CHF 11 millions. Ce montant comprend l'aménagement des routes communales de la Veyre-d'en-Haut et du Chapon, l'équipement collectif hors équipements privés, le parking centralisé et la voie verte. La construction du parking privé est estimée à environ CHF 8 millions, celui-ci sera auto-financé, soit par la location des places, soit par la mise en place d'un droit de superficie. Deux-tiers des CHF 3 millions restants seront couverts par les taxes de raccordements et émoluments administratifs encaissés à la délivrance des permis de construire. Comme expliqué ci-dessous, un subventionnement fédéral est attendu pour la réalisation de la voie verte et certains aménagements font partie de dépenses thématiques qui peuvent être intégrés au système de la péréquation. C'est-à-dire qu'un retour sur investissement est attendu à travers cette outil.

Par ailleurs, nous nous permettons également de revenir sur certains éléments cités dans l'interpellation. Il est logique que la part de plaques de voitures présentes sur les parkings provenant d'une autre région soit plus importante que la part des emplois qu'elle représente, justement parce qu'il s'agit d'employés venant de plus loin et de régions moins bien connectées (VS, FR, France). Ceux-ci n'ont pas d'autre choix que de venir en voiture. Les employés domiciliés à proximité ont des alternatives de transport publics (qui sont toujours plus utilisées et qui seront par ailleurs encore développées à l'avenir dans le cadre de la mise en œuvre de ce PA). Il est donc incorrect d'extrapoler ainsi la part de travailleurs « extérieurs ». Pour le dire autrement : 100% des employés locaux qui viennent en TP n'ont pas leur voiture parquée sur le site.

Il est également incorrect de dire que les salaires de ce type d'employés seront bas. Le marché du travail est extrêmement tendu, aucune entreprise ne peut se permettre de payer en dessous du marché, faute de quoi elle perdrait tous ses employés très vite. Au contraire, les artisans qualifiés ou spécialistes de l'industrie sont très recherchés en ce moment.

Quant au parking prévu pour les collaborateurs, qui correspond à environ une place pour deux collaborateurs (une mesure particulièrement ambitieuse), il est précisément un moyen concret d'inciter l'emploi de proximité et limiter les mouvements pendulaires. Par ailleurs, repousser hors de la région (dans des zones moins bien connectées aux transports publics) des entreprises qui servent nos habitants est une aberration écologique qui générerait justement un trafic pendulaire supplémentaire tant de la part des employés que des camions/camionnettes d'entreprises.

Enfin, la majorité des entreprises du groupement intéressé n'est pas propriétaire de leurs locaux actuels. Elles n'ont donc aucun intérêt financier à venir à la Veyre. Au contraire, elles y paieront vraisemblablement des charges plus élevées qu'actuellement.

Au sujet des aspects fiscaux, respectivement de la perception d'impôt des entreprises qui s'installeront sur le site, la société BDO SA, à Lausanne, experte en fiscalité, a évalué grossièrement les recettes fiscales additionnelles potentielles en lien avec la réalisation du PA. L'analyse conclut que l'implantation de personnes morales sur le territoire est très intéressante quand bien même le siège de l'entreprise ne serait pas installé sur la commune. En effet, le bénéfice et le capital imposables sont partagés entre les communes concernées en fonction de facteurs ressortant de la comptabilité et qui sont représentatifs de l'activité de l'entreprise.

<sup>(3)(4)</sup> Le Plan directeur communal (PDCom) date de 2004 et devait orienter le développement pour les 15 années suivantes. Depuis lors, le contexte a été passablement modifié avec les révisions de la LAT (2014), du PDCn (2019) et de la LATC (2018). Le PDCom est donc obsolète.

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

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

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

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

La zone industrielle de Rio Gredon est actuellement largement bâtie. Seulement trois parcelles ne sont pas construites, dont une seule peut être considérée comme disponible puisque les deux autres sont utilisées comme parking nécessaire à l'exploitation du site. Cette faible ressource ne permet donc pas de combler le manque de terrains disponibles cité précédemment.

Quant à l'étude pour la densification de la zone industrielle de Rio Gredon, celle-ci est actuellement à l'arrêt en raison de la forte difficulté à établir une planification permettant l'accueil de nouvelles entreprises du secteur secondaire tout en garantissant la pérennité des entreprises du secteur tertiaire présentes sur le site. En effet, une partie des bâtiments occupant la zone abritent des entreprises du secteur tertiaire. Lesdits bâtiments, de par leur système constructif, ne permettent pas l'accueil d'entreprises secondaires. Une densification à court terme n'est donc pas envisageable.

<sup>(5)</sup> La stratégie régionale de gestion des zones d'activités (SRGZA) en cours d'élaboration a identifié le secteur du Pré-au-Blanc comme réserves stratégiques artisano-industrielles. Il représente un fort potentiel pour les zones d'activités du site de par sa localisation stratégique. Cependant, son affectation actuelle ne permet pas la construction à court ou moyen terme de bâtiments artisano-industrielles. En effet, un processus semblable à celui réalisé sur la Veyre-Derrey devra être engagé.

Quant au site de Ferreyres, celui-ci est actuellement en grande partie en surface d'assolement et hors zone à bâtir. Sa constructibilité pourrait être éventuellement envisagé à long terme, si l'ensemble des potentiels à bâtir identifié dans le SRGZA venait à être occupé.

<sup>(6)</sup> L'ensemble du site de la Veyre Fenil a fait l'objet en 2014 d'une étude générale de mobilité, tenant compte de l'ensemble des développements des zones d'activités (Chantier URB7 Secteur La Veyre Fenil). Les études de mobilité sont ensuite précisées dans le cadre de chaque plan d'affectation, comme c'est le cas pour la Veyre-Derrey. Ces études concluent à une augmentation de trafic

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

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

Enfin, les services cantonaux sont représentés au sein du Copil responsable du développement de la zone de la Veyre-Derrey. La commune est responsable de la planification de son territoire.

<sup>(7)</sup> La population ne s'insurge pas contre ce projet. Seuls 34 oppositions ont été enregistrées. Qui plus est, des démarches de portes à portes ou l'envoi de flyer ont été effectués pour convaincre des habitants de s'y opposer. D'autres part, les articles dans la presse n'ont jamais éveillé des réactions dans les courriers des lecteurs. L'amalgame avec Léman parc (parc d'attraction et commerce de détails) n'est pas comparable. Ce projet est répertorié au plan directeur cantonal des zones d'activités. Il n'est donc pas « dirigé » par les milieux économiques, mais il répond à la demande des milieux économiques de proximité et donc de nos entreprises.

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

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

Les réactions récoltées lors de ses séances ont alimenté les travaux du plan d'affectation.

Nous vous remercions, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillères et conseillers, de votre attention.

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

Le syndic

A. Bovay



Le secrétaire

J. Steiner