GRAND CONSEIL

AOUT 2023 **RC-22_LEG_251**

RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :

Exposé des motifs et projet de décret accordant au Conseil d'État un crédit d'étude de CHF 1'750'000 pour financer les études techniques en vue de la construction d'équipements collectifs dans le site stratégique de développement d'activités de Vernand

PRÉAMBULE

La commission nommée pour étudier cet Exposé des motifs et projet de décret (EMPD) s'est réunie le mercredi 3 mai 2023 à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Elle était composée de Mesdames les Députées Claire Attinger Doepper, Yolanda Müller Chabloz, Anna Perret, Carole Schelker ainsi que de Messieurs les Députés Jean-François Cachin, Nicola Di Giulio, Yann Glayre, Jean-Marc Udriot et du soussigné, confirmé dans le rôle de président-rapporteur.

L'administration était représentée par : Madame Christelle Luisier Brodard, cheffe du Département des institutions, du territoire et du sport (DITS), Messieurs Jean-Philippe Dind, urbaniste et chef de projet des sites et projets stratégiques à la Direction des projets territoriaux de la Direction générale du territoire et du logement (DGTL), Sébastien Wüst, urbaniste et chef de projet des sites et projets stratégiques à la Direction des projets territoriaux de la DGTL et Pasquale Novellino, responsable du domaine des planifications régionales et agglomérations à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)

Les notes de séances ont été prises par Monsieur Fabrice Lambelet, secrétaire de commissions parlementaires au Secrétariat général du Grand Conseil (SGC), et nous l'en remercions. Des éléments complémentaires ont été fournis par la DGTL que nous remercions. Ils ont été intégrés à ce rapport.

PRÉSENTATION DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS ET PROJET DE DÉCRET (EMPD) – POSITION DU CONSEIL D'ÉTAT

Cet EMPD vise à financer des études techniques en vue de la construction d'équipements collectifs sur le site de Vernand. Comme tout premier décret qui engage la politique volontariste de définir des sites stratégiques de développement d'activités (SSDA) sur l'ensemble du territoire cantonal par le développement du système de gestion des zones d'activités, il est symboliquement important. Le degré d'implication du Canton est plus fort sur les sites stratégiques définis comme tels ; il y en a vingt dans le Canton. L'idée étant de maintenir un tissu économique diversifié en proposant des sites stratégiques sur lesquels peut se développer du secondaire, donc de l'industriel, sachant qu'aujourd'hui ce secteur est menacé par la tertiarisation en raison notamment des mécanismes des prix du foncier qui favorisent le développement du secteur tertiaire et commercial.

Le système de gestion des zones d'activités prévoit la création d'un réseau de vingt parcs industriels, attractifs, bien équipés, bien localisés : beaucoup sont dans les centralités, répartis dans tout le Canton en fonction des bassins de population et d'emplois, compacts et denses, afin notamment de répondre aux nouveaux objectifs de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT). Les sites stratégiques les plus connus sont Y-Parc à Yverdon, le Biopôle à Lausanne, le Littoral Parc sur la Côte, Swiss aeropole à Payerne et le pôle logistique d'Aclens-Vufflens. D'autres sont en cours de réalisation, à des degrés plus ou moins avancés, avec différents types de vocation et donc d'équipements.

Afin d'encourager la densification et la requalification de ces sites, le Conseil d'État propose de soutenir la construction d'équipements collectifs de qualité lorsque les financements ne sont pas, ou pas complètement assurés par les communes ou par les propriétaires. C'est le cas lorsqu'il s'agit de construire de grandes

infrastructures routières ou ferroviaires dont les coûts vont au-delà des investissements traditionnels liés aux réseaux techniques et aux voies d'accès. Il propose que tous les types d'équipements collectifs puissent être éligibles au soutien cantonal en vertu du principe d'éligibilité. Il peut s'agir de :

- équipements classiques (conduites, réseau d'alimentation en eau, approvisionnement, etc.) ;
- infrastructures routières, routes, mais aussi giratoires, pont, passages en hauteurs, etc. ;
- espaces publics et naturels dans certains cas ;
- infrastructures ferroviaires, surtout pour les pôles logistiques ;
- infrastructures de mobilité actives (trottoirs, pistes cyclables, etc.) ;
- mesures environnementales, paysagères ou climatiques.

Les trois dernières catégories sont liées aux objectifs de l'Agenda 2030 et du Plan climat vaudois (PCV) en tant que mesures contribuant au report modal de la voiture individuelle vers la mobilité active et les transports publics, à la protection de l'environnement et du climat.

Le financement se déroule en deux phases : les études techniques en amont, puis la construction des équipements eux-mêmes. La 1re partie est liée et coordonnée avec l'établissement général des plans d'affectation ; lorsqu'une affectation se fait par plan communal, ce sont 50% des coûts d'étude qui peuvent être financés. Dans le cas d'un Plan d'affectation cantonal (PAC) comme à Vernand, les études techniques sont entièrement financées par le Canton. Le coût des études techniques est estimé à 5% de l'entier des coûts de construction et d'équipements collectifs. La seconde partie, la construction des équipements collectifs, peut exceptionnellement aller jusqu'à un financement total de l'État : ce fut notamment le cas de la Route cantonale 177 (RC-177, entre la jonction autoroutière de Cossonay et la zone d'activité d'Aclens-Vufflens). Dans la plupart des cas, le Canton met à disposition des aides à fonds perdu pour un maximum de 35% des coûts de construction si la maîtrise d'ouvrage est communale ou assurée par un syndicat d'amélioration foncière. L'octroi de subvention se calcule sur la base d'une appréciation qualitative du projet, en particulier en regard des exigences de l'Agenda 2030 et d'une estimation de la viabilité économique des projets dans le sens du rapport entre les coûts de construction et les plus-values financières attendues.

Le site de Vernand se situe entre Romanel et Cheseaux, le long de la ligne de Chemin de fer Lausanne-Échallens-Bercher (LEB). C'est un site bien desservi par les transports publics, respectivement par deux gares du LEB. Ce site industriel présente un gros potentiel de développement en termes d'accueil de nouvelles entreprises. Ces potentiels concernent d'éventuelles nouvelles constructions, mais aussi la densification des secteurs déjà bâtis. Le projet initial, établi dans le cadre des travaux du Schéma Directeur du Nord Lausannois (SDNL), était d'y développer un secteur de logements. Dans le cadre des études pour la 4e adaptation du plan directeur cantonal, il a été démontré que l'agglomération se situait plutôt en surcapacité de logements. À l'inverse, les études en vue de la mise en place du système de gestion des zones d'activités (SGZA) montraient qu'une pénurie menaçait les zones d'activités, d'où la décision du gouvernement vaudois en mai 2018 de confirmer ces zones d'activités en les intégrant dans la mesure D11 du Plan directeur cantonal (PDCn) (Pôles de développement) comme l'un des vingt sites stratégiques cantonaux.

Ce partant, des études directrices ont été lancées en 2020-2021 pour préciser ces potentiels d'accueil, les vocations ainsi que les problématiques liées à la mobilité ; ce site étant déjà bâti et témoin d'un important trafic, les infrastructures doivent être adaptées. Une zone réservée cantonale a ainsi été délimitée pour préserver la possibilité de développer le site conformément à sa vocation, c'est-à-dire en évitant notamment le développement de centres commerciaux ou d'activités tertiaires non liées à l'activité industrielle. L'étude du PAC a été lancée en 2022 ; son approbation est estimée à fin 2024.

Le Conseil d'État souhaite faire du site de Vernand un parc artisanal et industriel de rang cantonal avec des entreprises à rayonnement régional, voire cantonal ou supra cantonal. L'objectif est de densifier ce périmètre, soit d'augmenter les droits à bâtir d'environ 50%, afin d'optimiser l'utilisation du sol en permettant notamment la construction ou la surélévation de bâtiments industriels à plusieurs niveaux tout en maintenant le tissu d'activités déjà présent : si leur maintien est assuré, les développements futurs privilégieront les activités secondaires ; les activités tertiaires et commerciales seront plafonnées. Plus précisément, ce sont environ 170'000 m^2 de surface de plancher supplémentaires qui sont prévus et qui correspondent à environ 3'000

emplois supplémentaires (1'500 aujourd'hui et donc 4'500 dans le futur). En tenant compte des activités déjà présentes sur le site, le 75% des activités de la zone sera dévolu au secteur secondaire.

Deux programmes cantonaux sont également prévus sur ce site : l'installation du Service des automobiles et de la navigation (SAN) ainsi que de la Direction des achats et de la logistique (DAL). Des négociations pour l'achat du terrain sur lequel il est prévu d'implanter ces services sont en bonne voie.

Les ambitions sont importantes au niveau environnemental puisqu'il s'agit de préserver un corridor biologique, de renaturer un cours d'eau et de mettre en œuvre une série de mesures liées à la biodiversité et aux surfaces de verdure. Le projet accorde, en outre, une attention particulière à la bonne gestion de l'énergie.

S'agissant des questions de l'accessibilité, le report modal vers les transports publics sera encouragé avec le maintien des deux gares du LEB sur la zone. L'accessibilité à la mobilité douce sera renforcée en reliant les parties est et ouest du site par un passage souterrain dédié et en requalifiant les cheminements. L'offre de stationnement sera également maîtrisée. Des équipements routiers devront néanmoins être adaptés. Le site est déjà aujourd'hui proche de la saturation ; les besoins d'adapter un certain nombre d'infrastructures routières, notamment en reliant la partie sud à la RC-448 entre Cheseaux et la Blécherette et un certain nombre d'adaptations de carrefours, un passage inférieur routier reliant la partie est et ouest du site, sont à l'étude.

Les coûts de ces équipements sont estimés à CHF 35 millions, pour des coûts d'étude, objet du présent EMPD, estimés à 5% de ces coûts totaux, soit CHF 1,75 million avec un financement entièrement par le Canton puisque la zone est régie par un PAC. Un préfinancement de CHF 20 millions a été prévu au bouclement des comptes 2022 pour faire face à ces coûts d'étude et d'équipements. S'agissant de la réalisation de ces équipements, la contribution du Canton sera négociée avec les communes et les propriétaires, la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (LATC) prévoyant une contribution des propriétaires; la spécificité étant que le site est déjà en partie bâti et que certains propriétaires n'ont pas de projet particulier et ne bénéficient pas nécessairement d'une plus-value avec la nouvelle affectation, moins permissive, notamment sur le secteur lausannois qui permettait d'accueillir du tertiaire et des centres commerciaux.

EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSÉ DES MOTIFS

Traversée de Romanel par la ligne du LEB et accessibilité du site

Au sujet de la mobilité douce, une députée relève que les passages inférieurs de la ligne du LEB permettent le passage des piétons et non des cyclistes : elle souhaiterait être rassurée sur le fait que des solutions vont être trouvées pour ces cyclistes. Par ailleurs, la logique « nord-sud » d'accessibilité au site par le LEB ne prend pas en compte l'accessibilité de tous ceux qui n'habitent pas sur l'axe du LEB et qui vont devoir passer par le centre-ville de Lausanne ou venir en voiture.

Plusieurs député-e-s reviennent sur la problématique de la ligne du LEB qui coupe le territoire communal en deux, ce qui pose de sérieux problèmes aux personnes devant la traverser. Un député mentionne un non-respect de la convention sur les chemins de fer qui limite le temps durant lequel les barrières sont baissées. En marge des travaux de la commission, la DGMR a répondu que les « Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer » (DE-OCF, RS 742.141.11) règlementent le temps de blocage d'une installation de barrières (passage à niveau), qui « doit être aussi court que possible et ne doit pas dépasser, en règle générale, 150 secondes pour une circulation de train ou un mouvement de manœuvre » (DE-OCF, art. 37c.1, chiffre 1.6). Ces directives, à l'instar de toutes les exigences relevant de la Loi fédérale sur les chemins de fer ou d'autres législations, doivent être respectées. Le temps de fermeture des barrières est par ailleurs soumis à enquête, en application de l'art. 18 et ss de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF, RS 742.101).

La question spécifique du carrefour de Raffort est à l'étude. Le service a entendu le souhait d'un passage inférieur routier au Raffort. Une solution globale en matière de mobilité est à l'étude ; le secteur compte trois passages à niveau, le Taulard, le Raffort et Bel-Air. Des mesures d'accompagnement, y compris en termes de transports publics, sont étudiées afin de faire face à la génération de trafic. Le service s'assure que les bonnes solutions soient trouvées pour relier la partie est et ouest par un passage inférieur, les études en cours doivent déterminer où se situera ce passage, l'important étant de soulager le carrefour de Raffort.

La question du passage inférieur sera un des résultats de l'étude d'accessibilité en cours. Concernant les lignes de bus pour d'éventuelles liaisons tangentielles, c'est dans le cadre du PALM que ces projets se discutent : cette problématique avait déjà été appréhendée dans le cadre du PALM de 2016, la DGMR prévoit de faire un

pas supplémentaire dans le cadre du PALM de 2025. Des lignes de bus et des itinéraires cyclables sont effectivement nécessaires, afin que la seule alternative ne soit pas l'utilisation de la voiture.

Affectation en zone industrielle

Une députée s'interroge si des logements ne devraient pas être maintenus dans la zone afin de permettre aux personnes travaillant sur ce site d'habiter proche de leur lieu de travail ? La décision, prise en 2018, d'abandonner la transformation du secteur en un quartier de logements est ancrée dans la vision stratégique du site de Vernand, adoptée par les communes. Ceci ne s'est évidemment pas fait sans heurts. Ces vingt dernières années ont vu une transformation des zones d'activités, soit en logements, soit en zones mixtes avec une tertiarisation très forte. Le 1er retour sur investissement de la réalisation du système de gestion des zones d'activité sera une relative maîtrise sur vingt sites dans le Canton, liée par contre à un financement complémentaire, en appuyant financièrement pour tenir compte d'une plus-value moins importante de ces terrains moins bien valorisés que lorsque destinés à des logements ou à du tertiaire ; les retours ne sont pas les mêmes ni pour les propriétaires, ni d'ailleurs pour les communes. Ils sont par contre précieux pour maintenir la diversité du tissu économique. Un site industriel ne se marie, par définition, pas bien avec le logement. Des études ont été commandées dans le cadre du PALM : le secteur offre des logements en suffisance.

S'il s'agit bel et bien d'un parc industriel, le Canton en a besoin pour être en mesure de garder une part d'industries et d'artisanats sur son territoire. Ces entreprises ne trouvent plus de terrain pour s'implanter ; sans un minimum d'interventionnisme de la part de l'État, le risque est de les voir se délocaliser, au mieux dans le Canton quelque part où le terrain est moins cher, au pire dans d'autres cantons possédant des terrains moins chers. La densification est nécessaire pour utiliser au mieux des terrains qui deviennent rares, donc précieux, donc chers, afin d'y accueillir un maximum d'activités tout en tenant compte de la mobilité et des accès, du fait qu'un site ne doit pas être complètement congestionné ; il s'agit là d'équilibres politiques à trouver : faciliter, accompagner et créer des infrastructures pour la mobilité douce, limiter le stationnement, mais en tenant compte du fait que si cela est dévolu à de l'industriel et de l'artisanat, des accès routiers sont nécessaires pour des activités qui ne peuvent pas encore complètement se passer des transports motorisés.

La démarche de mise sur pied d'une stratégie de gestion des zones d'activités implique un décentrage par rapport à son propre territoire pour répondre à des besoins cantonaux, mais aussi régionaux en matière de diversification économique. C'est la raison pour laquelle l'État propose un financement supplémentaire ; mais la finalité, la volonté de garder ce tissu économique dans le Canton et de création d'un projet d'agglomération (PA), nécessite une certaine solidarité pour être menée à bien.

À noter que si ce site n'avait pas été nommé site stratégique, l'affectation actuelle très permissive permettrait de construire des centres commerciaux et des bureaux. Si le plan d'affectation cantonal n'était pas réalisé, alors la construction de centres commerciaux et de bureaux reprendrait son cours, générant à terme un problème de trafic grandissant sans que l'État ne puisse intervenir.

Position des autorités communales concernées

Les communes impliquées sont Lausanne et Romanel-sur-Lausanne. Elles accompagnent le projet, sont consultées et expriment leurs attentes par rapport aux différentes thématiques (mobilité, nature et paysage, urbanisme) liées à cette volonté cantonale de maintenir cette zone d'activités. Ces sites à vocation primaire industrielle sont rares, le Canton en a besoin. Les discussions se mènent avec les agglomérations concernées, en l'occurrence le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM). Les projets se discutent dans le cadre du comité de pilotage (COPIL) de l'agglomération, en particulier s'agissant des affectations.

Le site de Vernand sera à l'avenir intégré à un PAC (à l'étude). Si ce dernier peut être considéré comme une perte de compétence communale, c'est aussi une décharge pour les communes de réaliser un plan d'affectation. Le choix entre des plans d'affectation communaux et un PAC a été fait d'entente avec les communes. S'agissant de la gouvernance liée au projet, les communes y sont intégrées au travers des différents groupes de travail, elles sont parties prenantes de bout en bout de l'élaboration du PAC. S'agissant du PALM, il a validé tout ce travail par le biais de sa stratégie régionale de gestion des zones d'activité.

Mesures environnementales

S'agissant des mesures liées à la biodiversité, ce ne sont pas des mesures coûteuses puisqu'il s'agit principalement de préserver un couloir biologique d'importance régionale. Des mesures sont aussi liées au

passage inférieur qui permettra le passage de la petite faune par des accotements. Des subventions de la Direction générale de l'environnement (DGE) devraient également permettre de revitaliser la Pétause (cours d'eau). Enfin, des mesures pour la biodiversité, le paysage et la nature seront intégrées au règlement du PAC.

Une députée demande si des réflexions ont été faites, par exemple, sur le type de béton à utiliser. Le service répond que ce sont les bases légales qui fixent le maximum exigible. Les constructions de l'État sont soumises à des exigences supplémentaires. Par rapport à l'énergie, le concept énergétique territorial va faire des propositions, notamment en matière d'approvisionnement et d'optimisation de la consommation ; ces documents vont être élaborés dans le cadre du PAC en vertu de la loi vaudoise sur l'énergie du 16 mai 2006 (LVLEne). Il n'y a à ce jour pas de base légale pour pouvoir exiger l'utilisation de matériaux durables ; il n'y a par contre pas besoin de base légale pour agir sur la sensibilisation et l'incitation. Dans le cas des sites stratégiques, les exigences doivent néanmoins être finement ajustées, afin de ne pas dissuader les entreprises de venir s'y installer en raison de coûts de construction qui seraient gonflés par ces exigences ; en parallèle le Conseil d'État travaille sur l'atténuation des coûts du foncier pour gérer ce problème.

Emplois dans les sites stratégiques

S'agissant des types d'emplois qui seront créés, une étude économique a été lancée avec Wüest Partner. Les profils d'emplois seront plutôt généralistes pour de l'activité productrice plurielle du secteur secondaire prioritaire (et non logistique, le site n'était pas directement connecté au rail pour le transport de marchandises) ; ceci au côté du tissu artisanal déjà présent. S'agissant du nombre d'emplois pour le SAN et la DAL : deux cents pour le SAN et soixante-quatre pour la DAL. Les vingt sites stratégiques se déclinent ainsi :

EMPLOIS (ETP) DANS SSDA 2011-2020

N°	Nom SSDA	ETP 2011	ETP 2012	ETP 2013	ETP 2014	ETP 2015	ETP 2016	ETP 2017	ETP 2018	ETP 2019	ETP 2020
1	Swiss Technopole Y-Parc	841	890	979	918	956	977	1'054	1'166	1'491	1'676
2	Aigle Bex	1'840	1'914	1'947	2'053	2'149	1'940	1'983	2'049	2'034	2'032
3	Eclépens	446	441	473	618	662	657	606	679	756	720
4	Littoral Parc	3'377	3'413	3'636	3'822	4'077	4'310	4'225	4'382	4'558	4'807
5	Gland	2'078	2'113	2'225	2'251	2'212	2'168	2'145	2'500	2'672	2'749
6	Aclens Vufflens	1'503	1'521	1'521	1'600	1'580	1'640	1'622	1'918	2'003	1'947
7	Avenches	870	938	1'008	1'044	1'132	1'202	1'197	1'146	1'142	1'179
8	Swiss Aéropôle	0			13	130	130	187	201	214	213
9	Arc-en-Ciel	3'222	3'264	3'186	3'163	3'330	3'666	3'812	3'756	3'899	3'671
10	Biopôle	788	797	1'039	1'227	1'691	1'687	1'886	1'953	1'764	1'823
11	Blécherette Rionzi	1'203	1'234	1'228	1'213	1'216	1'176	1'170	1'168	1'259	1'310
12	Bussigny Ecublens	3'817	3'914	3'775	3'922	3'902	3'823	3'865	3'790	4'126	4'128
13	Morges Est	494	523	545	580	586	517	526	556	499	510
14	Morges Ouest	1'313	1'282	1'330	1'345	1'363	1'358	1'307	1'242	1'250	1'263
15	Vallaire-Venoge	1'009	1'086	1'172	1'142	1'148	1'119	1'173	1'199	1'225	1'206
16	Vernand	1'225	1'328	1'302	1'287	1'224	1'174	1'157	1'129	1'249	1'271
17	Arnon - Poissine	77	72	53	17	38	24	26	28	103	140
18	Orbe Chavornay	2'138	2'270	2'248	2'470	2'348	2'795	2'877	2'842	2'834	2'965
19	St légier - Corsier	1'448	1'436	1'565	1'599	1'681	1'728	1'726	1'849	1'864	1'877
20	Vallée de Joux	3'174	3'509	3'640	3'865	3'801	3'564	3'384	3'255	3'257	3'064
	Total	**30'862**	**31'944**	**32'873**	**34'150**	**35'227**	**35'656**	**35'928**	**36'808**	**38'201**	**38'552**

CROISSANCE EMPLOIS (ETP) DANS SSDA 2011-2020

N°	Nom SSDA	ETP 2011	ETP 2020	Croiss (%)
1	Swiss Technopole Y-Parc	841	1'676	99
2	Aigle Bex	1'840	2'032	10
3	Eclépens	446	720	61
4	Littoral Parc	3'377	4'807	42
5	Gland	2'078	2'749	32
6	Aclens Vufflens	1'503	1'947	29
7	Avenches	870	1'179	35
8	Swiss Aéropôle	0	213	
9	Arc-en-Ciel	3'222	3'671	14
10	Biopôle	788	1'823	131
11	Blécherette Rionzi	1'203	1'310	9
12	Bussigny Ecublens	3'817	4'128	8
13	Morges Est	494	510	3
14	Morges Ouest	1'313	1'263	**-4**
15	Vallaire-Venoge	1'009	1'206	20
16	Vernand	1'225	1'271	4
17	Arnon - Poissine	77	140	83
18	Orbe Chavornay	2'138	2'965	39
19	St légier - Corsier	1'448	1'877	30
20	Vallée de Joux	3'174	3'064	**-3**
	Total	**30'862.22**	**38'552.10**	**24.92**

Politique cantonale de financement

Les vingt sites ne vont pas nécessiter un équipement complet : certains sont déjà partiellement équipés ; sept d'entre eux nécessiteront des engagements sur les quinze prochaines années. CHF 110 millions correspondent aux études se montant à CHF 5 millions ; pour les subventions, 35% au maximum de l'État, s'y ajoutent des subventions de la Confédération, entre autres. Ce montant total de CHF 110 millions est une estimation ; le

Conseil d'État présentera deux EMPD pour chaque site. Il n'a pas voulu d'un crédit-cadre qui demande CHF 110 millions au Grand Conseil pour tous les prochains sites : d'une part parce que ça paraissait dangereux de venir avec un tel montant, qui serait néanmoins égrené sur de nombreuses années et, d'autre part, le degré de précision n'est effectivement pas assez important.

DISCUSSION SUR LE PROJET DE DÉCRET ET VOTES

COMMENTAIRES, AMENDEMENTS ET VOTE

L'art. 1 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 2 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

L'art. 3 du projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

VOTE FINAL SUR LE PROJET DE DÉCRET

Le projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents tel que présenté.

ENTRÉE EN MATIÈRE SUR LE PROJET DE DÉCRET

La commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

VŒU DE LA COMMISSION

La commission s'est montrée sensible à la question de la mobilité ; elle souhaite que les questions d'accessibilité au site et à l'intérieur du site fassent l'objet d'une attention particulière, en particulier l'accessibilité pour les cyclistes et le franchissement des voies du LEB dans Romanel.

Lausanne, le 31 juillet 2023.

Le président-rapporteur :
(*Signé*) Julien Eggenberger

Annexe :

- Plan du site

ANNEXE : PLAN DU SITE

Il s'agit du plan d'intentions élaboré dans le cadre de l'étude « ZIZA Vernand – Vision directrice » du 21 octobre 2021, validé par les partenaires au travers de l'accord-cadre du 1er septembre 2021, et adapté en fonction de l'évolution des réflexions à ce jour. Il est important de relever que, s'agissant d'un plan d'intentions, les orientations sont à confirmer ou non dans le cadre des études du PAC. Un certain nombre d'éléments sont donc susceptibles d'évoluer, notamment sur les aspects routiers.

Légende

- Zone artisanale et industrielle avec augmentation des capacités constructives
  - > 7,5 m3/m2
  - > h max = 20 m
  - > distance à la limite réduite à h/2
- Localisation du Service des automobiles et de la navigation (SAN)
- Localiser des rez-de-chaussée actifs pour autoriser ponctuellement des activités tertiaires de type commerce et service de proximité en lien avec le pôle d'activité.
- Pour les secteurs à l'est de part et d'autre de l'espace public de centralité, étudier la possibilité d'offrir des bonus de constructibilité pour:
  - la réalisation de parking mutualisé
  - la réalisation d'équipements communautaires (crèches)
- Zones de verdure (couloir à faune, distance à la forêt et cours d'eau)
- Desserte routière à créer / à évaluer (Principes de desserte des secteurs ouest du LEB à confirmer)
- Zone agricole spécialisée
- Espace public de centralité
- Liaison de mobilité douce structurante Est - Ouest
- Principe d'accessibilité routière
- Passage à niveau à supprimer