



COMMUNE DE VILLENEUVE

MUNICIPALITÉ

PRÉAVIS N° 08/2014

AU CONSEIL COMMUNAL

**Restructuration de la zone industrielle et commerciale / URB8 /
Urbanisme - mobilité**

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Conseillers,

Cadre et objectifs

Le concept directeur URB8 a mis en évidence les principaux enjeux qui se posent pour la zone industrielle et commerciale de Villeneuve : assurer l'attractivité à long terme et la vocation industrielle du site, offrir un potentiel attractif pour des entreprises stratégiques qui pourraient s'implanter dans l'est vaudois, améliorer l'accessibilité multimodale de l'ensemble de la zone et assurer les transitions avec les espaces agricoles voisins.

Pour la Commune et les acteurs de la promotion économique, le renforcement de l'attractivité et l'affirmation de la vocation industrielle sont importants face au risque de voir les dépôts logistiques, show-rooms, petites et grandes surfaces commerciales coloniser la zone. Cette zone d'activités bien équipée et accessible doit en effet rester attractive pour les activités industrielles. Elle doit s'affirmer comme un potentiel d'importance cantonale apte à attirer des activités à moyennes à fortes densité d'emploi et valeur ajoutée, au gré du renouvellement du parc des entreprises présentes.

En particulier, il est ressorti des premières analyses que la partie nord de la zone industrielle offre un potentiel intéressant pour des activités à plus forte densité d'emplois, à proximité directe de la gare de Villeneuve ; également que la zone commerciale doit se donner une vocation artisanale ou industrielle et ne peut plus accueillir de grandes surfaces commerciales, conformément à la stratégie cantonale des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF).

Dans ce cadre, la Sociétés industrielle et commerciale de Villeneuve et environs (SICOV) a adressé un questionnaire aux entreprises de la zone. Cette enquête a montré que les entreprises sont généralement favorables à un projet qui augmente le potentiel constructible et mette en place des itinéraires de mobilité douce sécurisés dans le secteur, en partie sur le domaine privé, tout en traitant les questions de stationnements collectifs, de desserte industrielle par le rail, d'approvisionnement énergétique, etc.

Dans ce cadre, les objectifs du présent mandat sont :

- D'étudier la faisabilité d'une densification et redéfinition de la vocation des différentes parties de la zone industrielle et commerciale, en fonction du tissu existant d'activités et des atouts des différentes parties de la zone.

- D'étudier la faisabilité de la mise en place d'un réseau de mobilité douce (vélos-piétons) au sein de la zone industrielle, en partie sur le domaine privé, entre les entrées des entreprises, les parkings, les arrêts de bus et les principales centralités du Haut-Lac. Cette analyse implique également l'étude de la position définitive des arrêts de bus et le réaménagement de certains carrefours.
- De proposer différentes mesures techniques aptes à assurer l'attractivité de la zone, en particulier :
 - l'amélioration de la desserte routière de la zone commerciale visant à supprimer le point noir du carrefour de la Confrérie.
 - la mutualisation de certains parkings ou la mise en place de parkings collectifs.
 - la possibilité de raccorder certaines entreprises intéressées au rail.
 - la création d'un réseau énergétique local, éventuellement raccordé au réseau intercommunal de chaleur à distance.
 - la mise en place d'espaces publics et de structures paysagères, visant à donner une meilleure qualité visuelle à la zone et à créer des parcours attractifs de mobilité douce.
 - le traitement de la problématique des dangers naturels et de l'espace réservé aux eaux pour les canaux et cours d'eau traversant la zone.

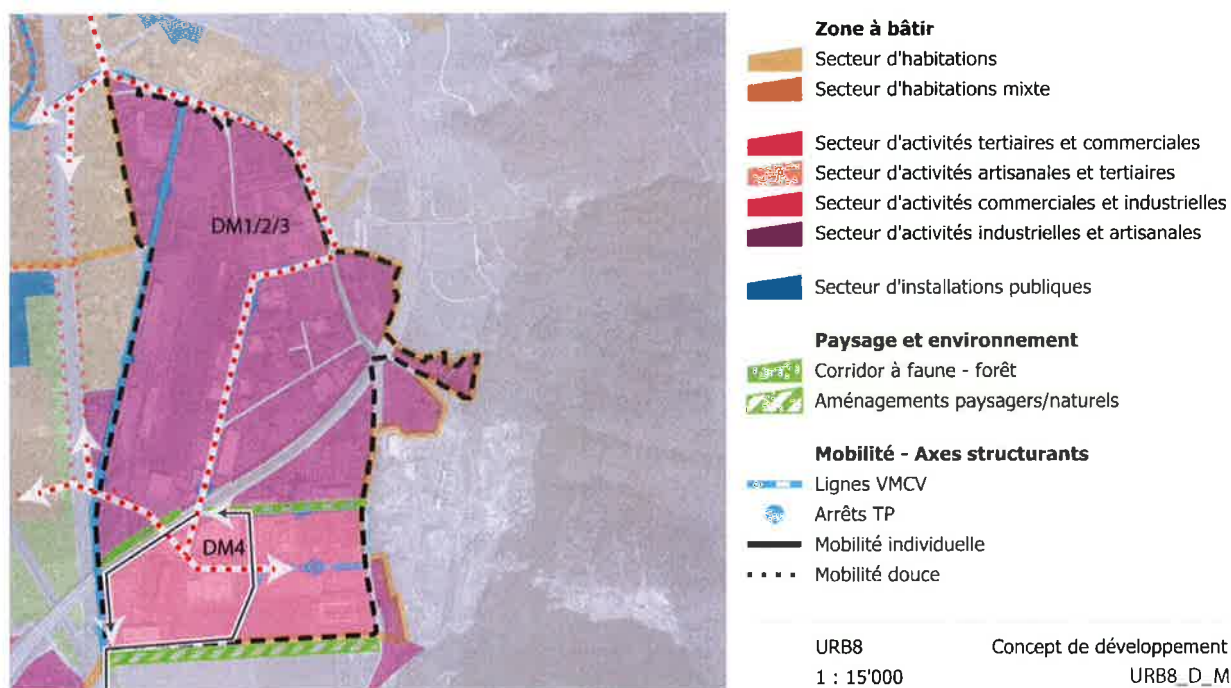
Le projet se réalisant dans une zone d'activité existante, il est important de le mener à bien en collaboration avec les entreprises de la région et avec les acteurs de la promotion économique régionale.

Démarche

La démarche proposée est basée sur la fiche d'action URB8-DM, sur les résultats des différentes discussions menées avec la Commune, la SICOV et les acteurs de la promotion économique, de l'enquête menée auprès des entreprises et sur la connaissance que les soumissionnaires ont de la région et de la problématique.

Le suivi du dossier sera assuré par un comité de pilotage (Copil) constitué de représentants de la Municipalité et d'Aigle Région. Le Copil est élargi ponctuellement aux Services de l'Etat (GOP), à la SICOV et aux syndicats des communes voisines (Copil URB8). Différentes réunions techniques avec les représentants des services communaux, d'Aigle Région et de la SICOV sont prévues en complément aux séances du Copil, ponctuellement élargis au VMCV.

Le périmètre d'étude est défini sur la base de la fiche d'action URB8-DM :



La démarche proposée intègre les étapes successives suivantes :

1. Approfondissement de l'état des lieux

Un premier état des lieux a été réalisé dans le cadre de l'étude URB8, qui précise clairement l'ensemble des enjeux liés aux planifications supérieures et à la coordination du développement urbain à l'échelle du Haut-Lac.

Pour pouvoir travailler plus en détail sur la zone industrielle et commerciale, les mandataires vont approfondir cet état des lieux dans le périmètre d'étude, en collectant des données plus précises sur la répartition des activités et des emplois, la typologie des entreprises et leur répartition spatiale, les volumes construits existants et les potentiels constructibles, les charges de trafic, la position, la taille et les taux d'occupation des parkings durant la journée, l'emplacement des principales entrées du personnel, etc. Ces éléments seront récoltés auprès de la Commune, de la SICOV et seront complétés par des relevés de terrain et analyse de données disponibles.

L'état des lieux sera complété par une analyse approfondie des réponses que les entreprises ont données au premier questionnaire, détaillant les réponses données en fonction du type d'entreprise, de leur taille ou de leur positionnement dans la zone.

1.1 Etat des lieux

Tissu des activités :

- Etablissement d'une base cadastrale.
- Typologie des entreprises, nombre d'emplois et répartition spatiale.
- Volumes construits, typologie des constructions, emplacement des accès.

Mobilité :

- Comptages directionnels de trafic aux principales intersections (8) de la zone d'étude aux heures de pointe.
- Comptages en sections (3) sur une semaine, avec mise en évidence de la part des poids-lourds.
- Elaboration d'un plan de charges de trafic.
- Identification des aménagements existants pour la mobilité douce (trottoirs, aménagement des arrêts de bus).
- Relevé des gabarits types de chaussées.
- Identification des différents accès.
- Inventaire des stationnements, des principes d'attribution des places et statistiques d'occupation durant la journée. Des relevés seront effectués en différentes périodes (à 7h, 11h, 15h et 19h).
- Analyse des charges d'utilisation des transports publics.
- Identification des éventuels plans de déplacement d'entreprise.

Eaux et dangers naturels :

- Relevé du réseau des cours d'eau et collecte des informations sur la gestion des eaux de surface.
- Compilation des cartes des dangers naturels.
- Analyse des contraintes liées aux dangers naturels et des mesures envisageables.

Clarification des intentions :

- Analyse approfondie des résultats de l'enquête en fonction du type d'entreprises et de leur localisation.
- Analyse des intentions en termes de chauffage à distance et autres planifications énergétiques.
- Clarification des intentions en termes de stationnement collectif.
- Clarification des intentions en termes de raccordement à la desserte rail industrielle.

1.2 Synthèse

Synthèse de l'état des lieux :

- Restitution cartographique de l'état des lieux.
- Bilan des éléments structurants, des contraintes et des objectifs de la planification.

2. Projet urbanisme-mobilité

Les mandataires élaborent un avant-projet précisant les orientations et traitant de l'ensemble des points clés. Cet avant-projet sert de base pour l'analyse de faisabilité et pour les discussions avec les principaux acteurs du processus de planification.

2.1 Grandes orientations

Production de l'avant-projet, sous forme de cartes avec légende commentée et schémas de principes, précisant les éléments suivants :

- Les vocations des différentes parties de la zone industrielle, avec orientation des activités et estimation du nombre d'emplois à l'horizon 2030.
- Une estimation de la génération de trafic supplémentaire.
- Les schémas de gestion de la desserte routière.
- Les principes de gestion du stationnement et les mesures collectives envisagées.
- Le réseau de mobilité douce, avec itinéraires attractifs et sécurisés.
- Le positionnement des arrêts de bus et la confirmation du (des) parcours du bus.
- Les principes de gestion des dangers naturels et d'aménagement de l'espace réservé aux eaux.
- Le réseau des raccordements ferroviaires industriel.
- L'éventuelle mise en place d'un réseau énergétique local.
- Les mesures de structuration paysagère et transition et agricoles voisins.
- Les mesures de requalification de l'espace public et de transition avec les espaces urbains voisins.

2.2 Vérification de la faisabilité

Vérification de la faisabilité de l'avant-projet et affinage itératif des orientations prises :

- Sous l'angle de l'urbanisation (structure générale, densité, qualité paysagère, espaces publics).
- Sous l'angle de la mobilité (fonctionnement des différentes intersections, gestion des stationnements, esquisse des aménagements au niveau des arrêts de bus, coupes types des itinéraires de mobilité douce et des différentes voiries).
- Sous les angles techniques complémentaires liés à la déserte industrielle par le rail, à la gestion des eaux, des dangers naturels, de l'énergie, etc.
- Sous l'angle de l'acceptation par les entreprises de la zone industrielle et commerciale et par les autorités politiques.

2.3 Synthèse

Mise au point du projet traitant l'ensemble des points clés, sous forme de rapport de synthèse et de carte au 1:2'000 :

- Périmètre du projet et concepts structurants.
- Plan et descriptif des mesures prévues.
- Compatibilité avec les impératifs liés à la gestion des dangers naturels et des eaux de surfaces.
- Compatibilité avec les planifications supérieures et coordination avec les quartiers voisins.
- Programme des réalisations et procédures de mise en œuvre.

Elaboration du dossier de demande d'accord préalable du SDT.

Organisation de l'équipe mandataire

L'équipe mandataire proposée compte un urbaniste et un spécialiste mobilité. Elle réunit les compétences nécessaires à l'exécution du mandat mais également des

mandataires ayant chacun une très bonne connaissance du périmètre d'intervention acquise au travers d'autres projets en cours ou récents.

Pour les aspects liés à la promotion économique, l'équipe prévoit d'interagir régulièrement avec Aigle-Région et avec la SICOV, conformément aux discussions menées lors de la préparation du mandat.

Elle s'adjugera les services de bureaux spécialisés pour les transports, la mobilité, les questions de gestion des eaux et pour la coordination avec le PDL Gare.

Devis

	<i>Heures, séances</i>		<i>Prix</i>
	<i>Urbaniste</i>	<i>Mobilité</i>	
1. Approfondissement de l'état des lieux			
▪ Tissu des activités	80 h		12'400.-
▪ Mobilité		70 h	10'850.-
▪ Eaux et dangers naturels	20 h		3'100.-
▪ Clarification des intentions	40 h	15 h	8'525.-
▪ Synthèse	20 h	20 h	6'200.-
▪ Séances et ateliers (5)	20 h	10 h	4'650.-
2. Avant-projet			
▪ grandes orientations	40 h	30 h	10'850.-
▪ vérification de la faisabilité	40 h	40 h	12'400.-
▪ avant-projet	40 h	10 h	7'750.-
▪ Séances et ateliers (7)	28 h	14 h	6'510.-
	Sous-total		83'235.-
Réduction 10%			-8'325.-
Frais liés aux comptages directionnels et comptages par tube			4'000.-
Frais d'impression et divers frais (2.5%)			2'080.-
	Total hors tva		80'990.-
	Tva (8%)		6'480.-
	Total ttc		87'470.-
	Total arrondi à		88'000.-

Les subventions attendues de la part de la Confédération (LPR, Loi Fédérale sur la politique Régionale) et du Canton (LADE, Loi sur l'Appui au Développement Economique) sont estimées entre 50 et 66% du montant total.

PRÉAVIS

Au vu de ce qui précède, la Municipalité demande au Conseil communal :

1. d'approuver la réalisation d'une étude pour la restructuration de la zone industrielle et commerciale / URB8 / Urbanisme – mobilité ;
2. d'accorder à la Municipalité un crédit d'étude de Frs 88'000.- ;
3. d'autoriser la Municipalité à financer ce crédit d'étude par la trésorerie courante ;
4. d'autoriser la Municipalité à amortir cet investissement en deux fois.

Ainsi délibéré par la Municipalité dans sa séance du 16 juin 2014 pour être soumis à l'approbation du Conseil communal.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Conseillers, à l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom de la Municipalité :

La Syndique :		Le Secrétaire :
P.D. Lachat		Y. Cheseaux

The seal is circular with the text 'MUNICIPALITE DE VILLENEUVE' around the perimeter. The central coat of arms includes a crown and a shield with the motto 'DEUS PATRIE'. Two blue ink signatures are written across the seal, one on the left and one on the right.

Déléguée de la Municipalité : Mme Patricia Dominique Lachat, Syndique

Villeneuve, le 16.06.2014/YCX/cp