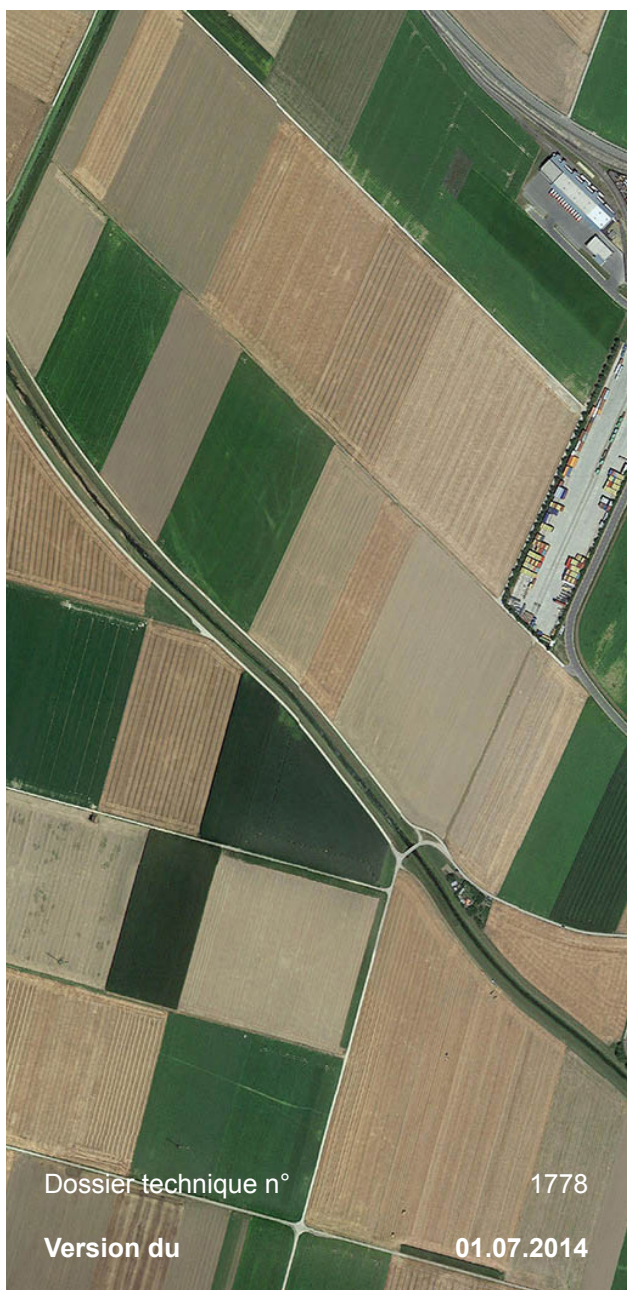


POLITIQUE DES PÔLES DE DÉVELOPPEMENT - PPDE SITE STRATÉGIQUE DE CHAVORNAY

ÉLABORATION D'UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT



Législation fédérale

LAT	Loi sur l'aménagement du territoire
LPE	Loi sur la protection de l'environnement
OAT	Ordonnance sur l'aménagement du territoire
OROEM	Ordonnance sur les réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance internationale et nationale.

Législation cantonale

LATC	Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions
------	--

Organes régionaux, cantonaux et fédéraux

ADNV	Association pour le développement du Nord Vaudois
GOP	Groupe opérationnel des pôles de développement économique
SDT	Service du développement territorial

Autres

AF	Amélioration foncière
AT	Aménagement du territoire
CMA	Capacité constructive maximum
COFIL	Comité de pilotage
DP	Domaine public
GESORBE	Gestion intégrée de la plaine de l'Orbe
MD	Mobilité douce
OC - RER	Ligne ferroviaire Orbe-Chavornay
PDCn	Plan directeur cantonal
PDCom	Plan directeur communal
PPA	Plan partiel d'affectation
PPDE	Politique des pôles de développement
P+R	Parc relais
RC	Route cantonale
SDA	Surfaces d'assolement
SIA	Société des ingénieurs et architectes
TIM	Transports individuels motorisés
TP	Transports publics
TRAVYS	Transports Vallée de Joux, Yverdo-les-Bains, Ste-Croix SA
ZI	Zone industrielle

1. INTRODUCTION 1

- 1.1 Contexte local
- 1.2 But de l'étude
- 1.3 Portée du document et démarche
- 1.4 Périmètre de l'étude

2. DIAGNOSTIC 3

- 2.1 Planifications
- 2.2 Affectation du sol
- 2.3 Gestion intégrée de la Plaine de l'Orbe
- 2.4 Composantes territoriales
- 2.5 Contraintes particulières

3. SCÉNARIOS DE DÉVELOPPEMENT 16

- 3.1 Scénario A
- 3.2 Scénario B
- 3.3 Scénario C
- 3.4 Scénario retenu

4. STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT 24

- 4.1 Préambule
- 4.2 Maîtrise foncière
- 4.3 Mobilité et espaces publics
- 4.4 Paysages et milieux naturels
- 4.5 Composantes bâties
- 4.6 Composantes socio-économiques

5. MISE EN OEUVRE 36

- 5.1 Modification de la planification
- 5.2 Aspects fonciers et coordination routière
- 5.3 Maintien des sources d'approvisionnement
- 5.4 Clause du besoin
- 5.5 Compensation de la zone à bâtir

6. ANNEXES 42

Fiche du site stratégique 4C1 de la PPDE;

Fiches d'implantation des bâtiments sur la parcelle 1623

* Mises à jour demandées dans le rapport d'examen préalable de la révision du PPA «Sous Ville - Perrevit - Les Places - Vers la gare - St-Marcel», apportées en janvier 2018.

1. INTRODUCTION

1.1 Contexte local

La zone industrielle de Chavornay a été retenue comme un pôle de développement économique par les autorités cantonales dans le cadre de la Politique des pôles de développement économiques (PPDE), dont l'objectif est de *favoriser les conditions d'implantation de nouvelles activités génératrices d'emplois (accueil de nouvelles entreprises, développement d'entreprises existantes) (PDCn)*. Elle est actuellement gérée par un PPA du 23.12.1996, révisé en 2004 (PPA «Sous ville-Perrevuit - Les Plages - Vers la Gare - Saint-Marcel»)

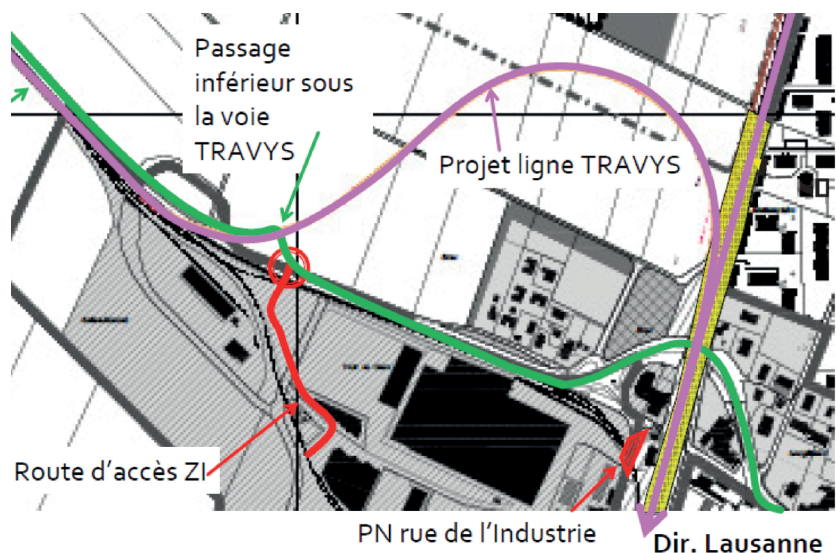
Depuis lors, deux éléments nouveaux ont sensiblement modifié le contexte de la zone industrielle, constituant l'impulsion pour la présente étude:

1. Acquisition de terrains par SICPA.

Bien que d'importantes portions de ce pôle soient encore libres de construction et théoriquement disponibles pour le développement de la ZI, environ 6 hectares contigus sis dans la zone centrale du secteur sont en réalité temporairement gelés par l'entreprise SICPA, qui en a récemment fait l'acquisition. Ce nouvel état foncier constitue un frein au développement du pôle de développement économique et rend nécessaire de conduire des réflexions sur le programme de développement de la ZI.

2. Projet de prolongement du RER vaudois jusqu'à Orbe.

Un autre élément nouveau par rapport à la situation contingente à la réalisation du PPA en vigueur résulte du projet en lien avec l'amélioration du raccordement de la ligne TRAVYS aux voies CFF en gare de Chavornay dans le cadre du prolongement du RER vaudois jusqu'à Orbe, dont les études sont en cours. Le tracé de la ligne TRAVYS sera en effet modifié, ce qui comporte la nécessité d'adapter le tracé de la RC 293b. Ces modifications invalident le projet de raccordement de la ZI à la route cantonale inscrit dans le PPA.



1.2 Buts de l'étude

Cette étude poursuit les objectifs principaux suivants pour la zone industrielle:

- Assurer les capacités de développement d'entreprises stratégiques;
- Réorienter la zone industrielle vers un parc d'activités;
- Développer une maîtrise foncière publique;
- Assurer un développement territorial durable;
- Développer une stratégie en partenariat entre la Commune, la Région et le Canton.

1.3 Portée du document et démarche

Le présent document est réalisé sous la forme d'un schéma qui fixe les lignes directrices et la stratégie d'aménagement. Il est destiné principalement à orienter les planifications et les projets de construction à venir.

Afin que ce document soit une aide dynamique à l'aménagement du territoire, son contenu est volontairement synthétique. Sur la base d'une analyse territoriale succincte, ce document fixe les lignes directrices thématiques en matière de mobilité et d'espaces publics, d'urbanisation ainsi que d'environnement, de paysage et milieux naturels. Il tient compte des planifications et des projets existants ou en cours, assurant ainsi une coordination proactive avec les projets en cours .

Dans un deuxième temps, une procédure de planification (PPA) permettra de régler les aspects légaux des objectifs et contraintes découlant de la présente étude et le cas échéant d'affecter les terrains sis en zone agricole.

1.4 Périmètre de l'étude

Le périmètre de l'étude correspond de manière générale au PPA en vigueur, tout en intégrant dans la réflexion les environs proches.

PPA en vigueur, périmètre d'étude

Périmètre de réflexion



Périmètre de l'étude
Guichet cartographique cantonal.
Document sans échelle.

2. DIAGNOSTIC

2.1 Planifications

Niveau cantonal

Le plan directeur cantonal (PDCn) est entré en vigueur le 1^{er} août 2008. Ce document constitue désormais la référence en matière d'aménagement du territoire et fixe un ensemble de stratégies, de lignes d'action et de mesures. Le développement du site stratégique de Chavornay prend en compte plus particulièrement les dispositions suivantes:

Mesure A11:	Légalisation des zones à bâtir
Mesure A21:	Infrastructures de transports publics
Mesure A22:	Réseaux routiers
Mesure A23:	Mobilité douce
Mesure A25:	Politique de stationnement et plans de mobilité
Mesure A32:	Nuisances sonores
Mesure B22:	Réseau de transports marchandises
Mesure D11:	Pôles de développement économique
Mesure D12:	Zones d'activités
Mesure E13:	Dangers naturels
Mesure E22:	Réseau écologique cantonal
* Mesure E23:	Réseau cantonal des lacs et des cours d'eau
Mesure E24:	Espace réservé aux eaux
Mesure F12:	Surfaces d'assolement

Niveau régional

L'association pour le développement du Nord Vaudois (ADNV), fondée en 1969, regroupe actuellement 73 communes totalisant plus de 70'000 habitants. Elle a pour but de contribuer au développement harmonieux du Nord vaudois, notamment sur les plans économique et social.

À partir des travaux menés par les communes de la région dans le cadre de la stratégie régionale d'aménagement du territoire, l'ADNV a développé une approche par quelques axes stratégiques forts qui a débouché sur un document de stratégie régionale d'aménagement du territoire. Ce dernier a été approuvé en 2006 par 80 communes sur 83, soit le 96 % des collectivités publiques, ainsi que par la délégation du Conseil d'Etat à l'aménagement du territoire. Ce document a ensuite été complété par un programme prioritaire pluriannuel décliné en 5 domaines d'action validés par 80 communes et par les services cantonaux et les départements de l'économie, des infrastructures et des institutions et relations extérieures, à savoir:

- *Positionner le Nord Vaudois dans un réseau géographique large*
- *Favoriser le développement des activités économiques*
- *Encourager la vitalité du territoire rural*
- *Renforcer les centres urbains*
- *Assurer un environnement propice au développement*

Après un premier programme opérationnel 2008-2011, l'ADNV a publié une mise à jour sous la forme du programme opérationnel 2012-2015, qui maintient les objectifs du précédent document.

Les objectifs concernant la Commune de Chavornay, en relation avec la zone industrielle, sont les suivants :

Favoriser le développement des activités économiques

2.2 Pôles de développement industriels.

2.2-A Poursuivre les équipements, la mise à disposition et la promotion des terrains situés sur les pôles de développement d'importance cantonale à Orbe, Vallorbe, Sainte-Croix, Yverdon-les-Bains, Grandson et Chavornay.

2.2-D Initier une réflexion régionale sur l'opportunité d'une structure de financement facilitant la maîtrise du foncier en zones d'activités par les collectivités publiques. Étudier les initiatives comparables en Suisse romande.

Assurer un environnement propice au développement

5.2 Projets de mobilité.

5.2-E Mettre en application les recommandations de l'étude régionale sur les déplacements.

Niveau communal

Le plan directeur communal (PDCom) a été approuvé en 1999. Ce document réserve un secteur pour le développement de la zone d'activités.

2.2 Affectation du sol

Les règles de constructibilité du pôle industriel sont actuellement régies essentiellement par le plan partiel d'affectation du 23.12.1996 et adapté en 2004 ainsi que son règlement.

Trois zones composent l'ensemble du secteur :

la zone d'activités

▫ *zone affectée aux constructions, installations et aménagements qui sont en relation avec une activité professionnelle de type industriel ou artisanal. Les constructions admises sont:*

- *des bâtiments affectés au travail tels que, par exemple : fabriques, ateliers, entrepôts, laboratoires, locaux d'exploitation*
- *des locaux administratifs et des installations de service attachés aux constructions ci-dessus mentionnées*
- *des équipements d'intérêt public à caractère technique, artisanal ou industriel, y compris installations à ciel ouvert, déchetterie, places de stationnement pour véhicules*
- *des équipements, des installations et des aménagements à ciel ouvert, y compris des aires de stockage nécessaires à une entreprise exerçant son activité principale dans un bâtiment implanté dans la zone d'activités*
- *des locaux habitables correspondant aux besoins de gardiennage à raison de 2 logements au plus par entreprise ou groupe d'entreprises pour autant qu'ils constituent un ensemble architectural avec les bâtiments d'exploitation.*

En plus des constructions mentionnées ci-dessus, des locaux commerciaux peuvent être implantés dans cette zone s'ils sont en relation directe avec une activité industrielle ou artisanale s'exerçant à proximité ou s'il s'agit de réalisations qui, en raison de leur nature, ne peuvent pas trouver place à un autre endroit du territoire communal.

- *capacité constructive maximum (CMA): 5.0*
- *hauteur maximum 14.00 m*

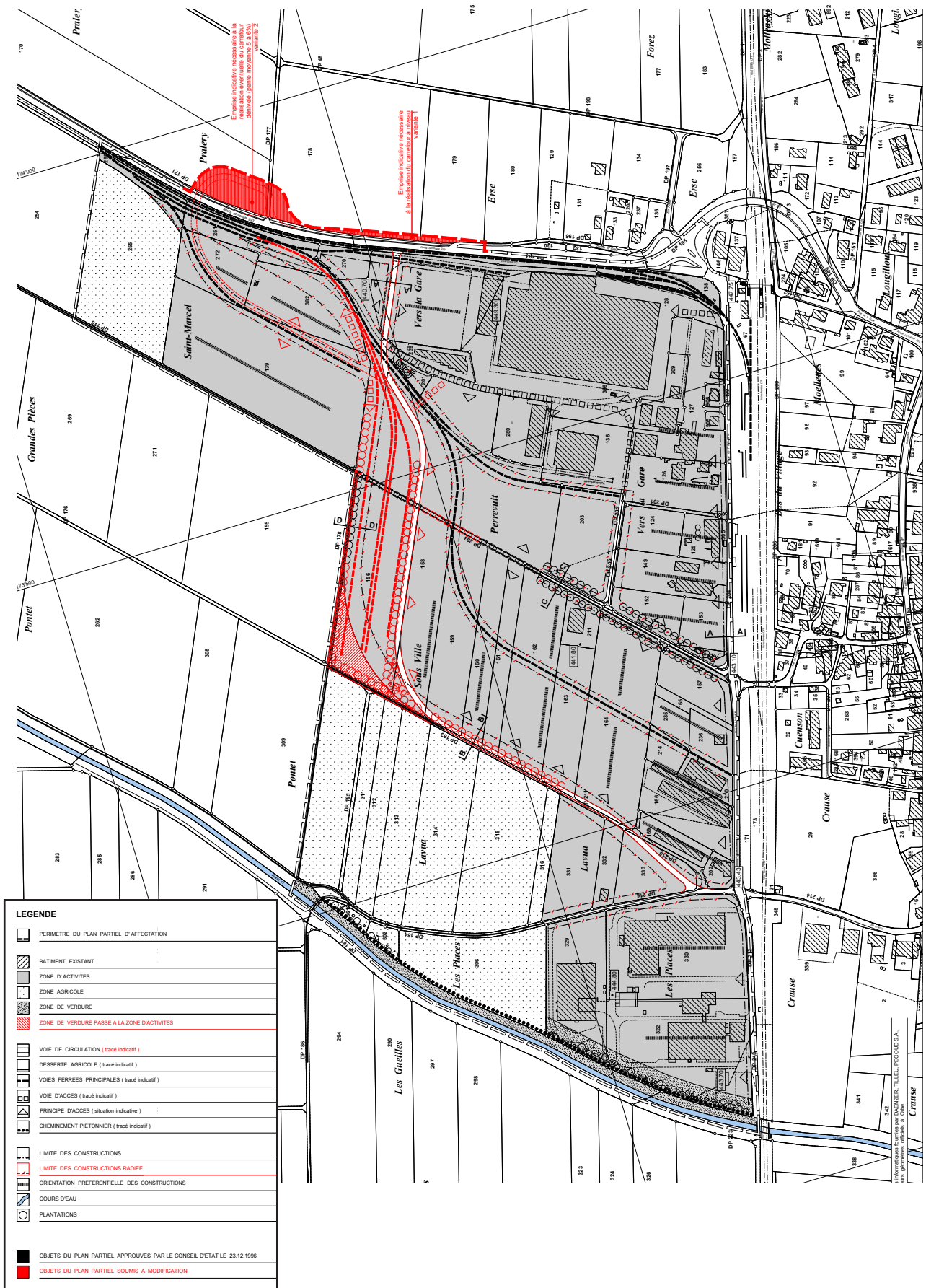
la zone agricole

▫ *zone régie par le règlement général sur les constructions et l'aménagement du territoire, la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) et la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC).*

la zone de verdure

▫ *zone visant à assurer la protection du Talent et réserve de dégagements de transition avec l'espace agricole. Cette surface à prédominance végétale n'est, dans la règle, pas constructible. Les aménagements qui peuvent être autorisés sont :*

- *des cheminements piétonniers et des lieux de détente*
- *des aménagements paysagers, par exemple, la reconstitution d'un biotope en relation avec un bassin de retenue d'eaux de pluie*
- *des équipements de surface d'intérêt public*
- *des aménagements extérieurs qui s'inscrivent dans le prolongement des bâtiments édifiés à proximité et des voies d'accès dans la mesure où ces réalisations sont largement pourvues de plantations.*



Extrait du PPA en vigueur.
Document sans échelle

2.3 Gestion intégrée de la Plaine de l'Orbe

L'assèchement des anciens marais de la Plaine de l'Orbe, dont les derniers travaux ont eu lieu en 1973, ont généré une lente diminution de l'épaisseur de la couche de terre arable et un abaissement du niveau de la plaine. Cette situation rend problématique la gestion des crues, puisque l'eau n'a parfois plus assez de pente pour s'écouler naturellement en direction du Lac de Neuchâtel. Une étude (projet GESORBE, Gestion intégrée de la Plaine de l'Orbe) a été mandatée par le canton de Vaud en 2001 afin d'élaborer une stratégie de gestion intégrée du problème à l'horizon 2050, en prenant en compte les intérêts de l'agriculture et des cultures maraîchères, du développement territorial, de l'environnement, des transports et de l'économie, dans une perspective de développement durable. L'étude a été pilotée par le laboratoire d'hydrologie et aménagements de l'EPFL en considérant les dix-huit communes impliquées sur un territoire d'env. 50 km² et a abouti à un rapport proposant des scénarios de gestion.

Concernant l'aménagement du territoire, le 1^{er} mai 2006 le groupe AT a présenté un rapport proposant des objectifs et des mesures, à savoir:

1 Renforcer la qualité paysagère et écologique de la plaine en s'appuyant sur ses composantes simples et en les renforçant par des structures végétales différenciées.

1.1 Alignement d'arbres, réguliers et transparents au regard depuis le sol, en bordure des cours d'eau et canaux qui structurent longitudinalement la plaine: mise en évidence du réseau hydraulique;

1.2 Cordons boisés mixtes avec strates arbustives et ourlets herbeux, perpendiculaires à la plaine: brise-vents et rideaux-abris (diversification biologique et mise en relation spatiale des deux coteaux) distants de minimum 300 m (distance de fuite des limicoles et palmipèdes);

1.3 Eléments ponctuels: fossés, bosquets, étangs, etc. : diversité paysagère et biologique à l'échelle globale.

2 Intégrer les différentes composantes territoriales dans un concept global.

2.1 Adaptation des planifications locales et des extensions des zones à bâtir au concept territorial;

2.2 Convergence des différentes mesures sectorielles vers un concept unique et cohérent: coordination nature, agriculture, foncier, etc..

3 Considérer le concept territorial de la plaine de l'Orbe dans une perspective plus large que celle des mesures d'assainissement hydraulique et de traitement de l'espace agricole.

3.1 Alignements d'arbres en limite d'urbanisation ou en traversées de localité;



3.2 Concentration des noyaux bâtis dans le corridor Thielle/Canal occidental.

Pour le secteur Orbe-Chavornay, le rapport contient en outre les indications suivantes:

«Le centre de la plaine est caractérisé par le resserrement urbain des pôles d'Orbe et de Chavornay et la réserve naturelle du Creux de la Terre. La pression de l'urbanisation doit particulièrement être maîtrisée et contenue dans ce secteur afin, d'une part, de garantir la continuité paysagère de la plaine, d'autre part, de préserver les milieux naturels existants. C'est pourquoi un accent particulier est mis sur le renforcement des structures longitudinales».

La carte qui suit indique les principes d'aménagement préconisés par le groupe d'aménagement du territoire pour le secteur Orbe-Chavornay:

LEGENDE

-  Aire urbanisée
-  Aire de développement
-  Réseau national
-  Réseau des CFF
-  Cordons existants
-  Cordons à créer
-  Cordons à supprimer
-  Coteau
-  Plantations d'alignement existantes
-  Plantations d'alignement à créer
-  Canal de contournement
-  Bassières inondables
-  Bassin des Quatre-Vingts
-  Elargissement / divagation des cours d'eau
-  Agriculture enrichie SCE
-  réserve naturelle



*Gestion Intégrée de la Plaine de l'Orbe,
rapport du groupe aménagement du
territoire. Document sans échelle*

2.4 Composantes territoriales



Secteur artisanal le long de la voie CFF (image: Swisscastle)



Secteur industriel et commercial: nouvelles façades de SICPA (image: Richter-Dahl Rocha & associés).



Secteur logistique: bâtiment PESA, qui s'étendra prochainement le long de la route (image: PESA)

Composantes bâties

La zone industrielle n'est pas à proprement dit structurée: les bâtiments sont disposés en fonction de la contrainte du cours d'eau du Talent et des infrastructures existantes, à savoir: le réseau routier et le réseau ferroviaire. Le tissu bâti se différencie toutefois en fonction de la typologie d'activités, qui se décline en trois grandes catégories:

Secteur artisanal

- Il s'agit du secteur bâti le plus ancien dont l'origine, bien que les traces aient disparu, remonte au XIX^e Siècle. Il longe la rue de l'Industrie et est constitué de bâtiments hétérogènes dédiés majoritairement à l'artisanat, de taille modeste (maison d'habitation) à moyenne (halles). De nombreux vides persistent entre les bâtiments, souvent dédiés à des activités de stockage en lien avec l'activité artisanale, à la déchetterie communale et autrement laissés en surface de verdure. Des surfaces sont par ailleurs encore employées pour un usage agricole à l'arrière des parcelles.

Secteur industriel et commercial

- Ce secteur est provisoirement limité au périmètre compris entre le Talent, la voie ferrée et l'ancien chemin agricole. Il est entièrement occupé par l'entreprise SICPA, constituée de vastes bâtiments, dont la récente requalification des façades a conféré une image moderne et luxueuse. Ce secteur est actuellement en extension en conséquence de deux projets en cours, l'un se développant à proximité immédiate (entreprise SICPA), l'autre s'insérant plus loin, sans continuité spatiale directe (entreprise Robert Aebi AG, implantation de l'unique succursale romande de John Deere).

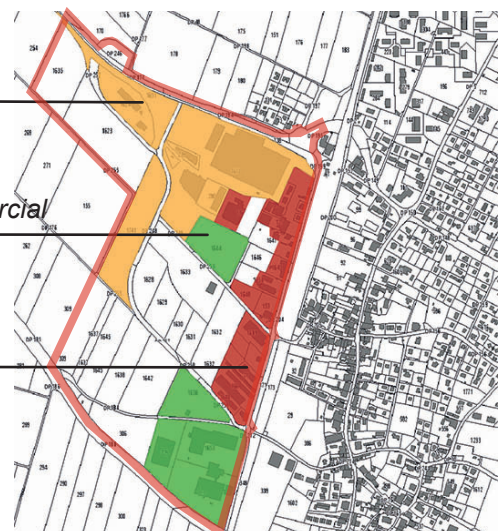
secteur logistique

- Ce secteur occupe la partie nord du périmètre d'étude et est lié à la complémentarité route-rail spécifique au pôle de développement. Constitué de vastes à très vastes hangars, il est principalement occupé par la société PESA, implantée ici depuis 1977 et en cours d'extension. De nouvelles entreprises sont toutefois également venues se greffer à l'infrastructure ferroviaire (Pistor). Enfin, le centre de transbordement rail-route de Terco se rattache également à ce secteur depuis 2003 et constitue visuellement une bande bétonnée mais plate à travers les champs.

Secteur logistique

Secteur industriel et commercial

Secteur artisanal



Carte schématique des activités présentes ou en construction par typologie

Document sans échelle

Carte: Guichet cartographique cantonal

Composantes socio-économiques

Malgré la présence de SICPA (grand pourvoyeur d'emplois), les densités en emploi sur l'ensemble du site restent relativement basses.

Globalement, le pôle industriel de Chavornay occupe environ 470 emplois pour une surface brute de 45 ha, soit une **densité moyenne de 10.4 emplois à l'hectare**. Cette moyenne peut s'expliquer par la présence d'entreprises aux besoins de surfaces de stockage conséquents, mais aussi par les importantes portions de terrains pas encore construits. Si on prend en considération uniquement les surfaces déjà bâties, qui totalisent 22.3 ha, **la densité réelle moyenne est de 21 emplois/hectare**. Ce chiffre plus réaliste reste toutefois en deçà des objectifs projetés pour le site par le GOP (35 emplois/hectare).

Demandes des entreprises

La commune et l'ADNV reçoivent régulièrement des demandes d'entreprises à la recherche de terrains. Entre septembre 2011 et septembre 2013, 24 recherches ont été traitées, uniquement dans le secteur secondaire, hors secteur logistique et commercial. Ces demandes sont hétérogènes, de portée locale, régionale et cantonale. À ce jour, 10 projets ont été réalisés ailleurs, d'autres ne sont plus d'actualité et le solde est en attente. Les 8 projets toujours en cours et en attente représentent une surface de plus de 4 hectares et présentent un potentiel de 240 emplois.

Situation foncière

En termes de propriété foncière, le périmètre du PPA peut être subdivisé comme suit:

- Parcelles appartenant à des grands propriétaires (SICPA, PESA, TERCO);
- Parcelles appartenant à la commune de Chavornay;
- Parcelles appartenant à d'autres propriétaires.

Réserves à bâtir

Les réserves disponibles pour de nouveaux projets sont les suivantes:

- secteur artisanal: 0.9 ha
- secteur industriel et commercial: 10.6 (dont 6.3 ha réservés par SICPA pour échange)
- secteur logistique: 0.2 ha

Commune de Chavornay

PESA

TERCO

Domaine public

Autres propriétés privées

SICPA

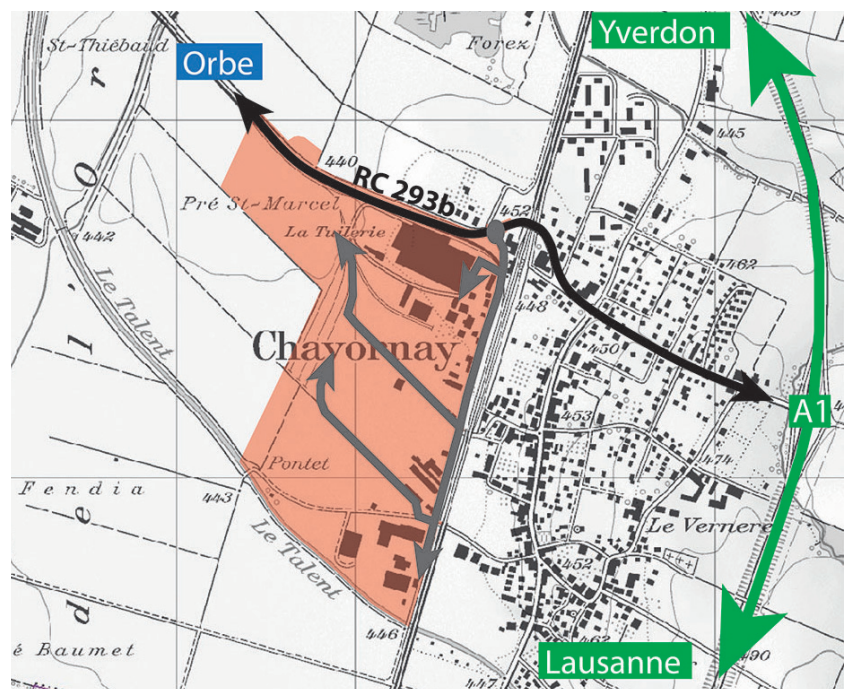


Situation foncière PPA existant.
Source et carte: Guichet cartographique
cantonal. Document sans échelle.

Accès routiers

L'accès routier à la zone industrielle (ZI) se réalise par la route cantonale RC 293b, qui conduit directement à l'autoroute A1 Lausanne - Yverdon-les-Bains (sortie Chavornay), en traversant la localité de Chavornay. Cette configuration produit d'importantes nuisances dans le centre de la localité, traversée quotidiennement par près de 400 poids lourds (chiffres issus du Schéma directeur des déplacements de juillet 2012).

L'accès à la ZI depuis la RC293b se réalise entièrement par le carrefour de la Rue de l'Industrie. Avec les charges de trafic actuelles, le carrefour ne présente pas de problème particulier de capacité puisque la capacité utilisée du mouvement déterminant est inférieure à 50 %, selon la notice technique réalisée en 2009 par le bureau Transitec dans le cadre de l'ancien Schéma directeur Chavornay-Parc. La Rue de l'Industrie draine l'ensemble de la ZI depuis son prolongement récent dans le cadre des travaux menés par le syndicat AF. En lien avec les projets de développement de la ZI, une nouvelle accessibilité par le nord-ouest a été projetée. Cet élément est toutefois en suspens compte tenu du projet de réaménagement de la ligne TRAVYS.

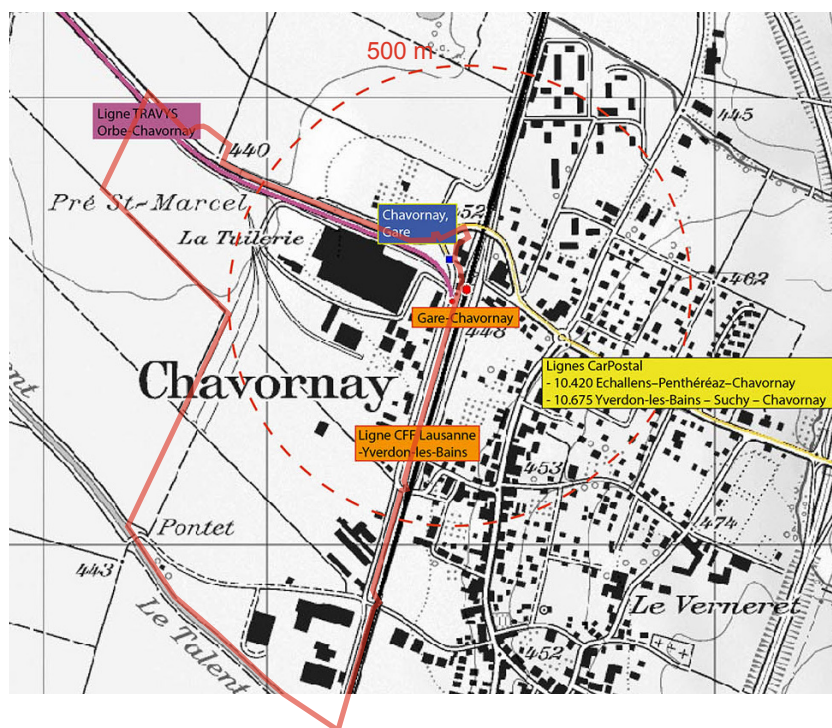


Accessibilité à la ZI par la route, état actuel. Source et carte: Guichet cartographique cantonal. Document sans échelle.

Accès transports publics et mobilité douce

La zone industrielle de Chavornay est située le long de la ligne CFF Yverdon – Bussigny et à l'une des extrémités de la ligne TRAVIS Orbe-Chavornay. L'offre CFF actuelle s'élève à près de 26 courses par jour et par sens, ce qui correspond à environ 2 trains par heure et par sens. La ligne Orbe-Chavornay, avec 28 trains voyageurs par jour et par sens, permet d'assurer les correspondances en gare de Chavornay de et vers le réseau CFF. Deux lignes de car postal desservent également la ZI (terminal situé devant la gare CFF): la ligne 10.420 en direction d'Echallens (6 courses/jour ouvrable) et la ligne 10.675 en direction d'Yverdon (8 courses/jour ouvrable).

Une grande partie de la zone d'activités actuelle se situe dans un rayon accessible par la marche à pied (500m) depuis ces différents arrêts TP. L'utilisation des transports publics est donc possible pour les employés travaillant sur le site avec des horaires de travail réguliers. Concernant les infrastructures de mobilité douce, une piste cyclable fait le lien entre la gare de Chavornay et la zone d'activités d'Orbe. À l'intérieur du secteur, la rue de l'Industrie fait partie du réseau national «La Suisse à Vélo» (Itinéraire 5, route Mittelland), bien qu'elle ne soit pas équipée de bande cyclable. Un sas à vélos est toutefois présent en amont du passage à niveau depuis la RC 293b, offrant une sécurité accrue aux vélos. La nouvelle route desservant la partie ouest de la ZI est équipée de bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée. Enfin, un trottoir longe la rue de l'Industrie, de la gare de Chavornay au site SICPA.



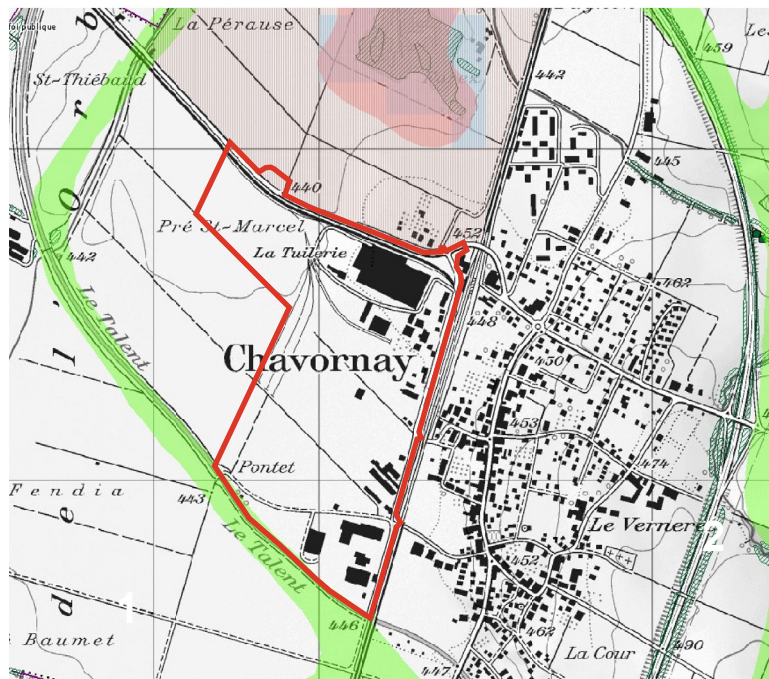
Accessibilité à la ZI par les transports publics, état actuel
Source et carte: Guichet cartographique cantonal. Document sans échelle.

Composantes naturelles et paysagères

Le site du projet au sud de la RC 293b ne contient pas de biotope particulier. La seule entité présentant une valeur d'intérêt dans le cadre du maillage écologique est le cours d'eau du Talent, qui constitue un corridor à faune d'importance locale. Hormis quelques arbres d'ornement autour de SICPA et un alignement autour de la parcelle TERCO, le secteur est en outre globalement dépourvu d'arbres. La variante de tracé est localisée dans le périmètre OROEM au Nord de la RC 293

La Plaine de l'Orbe est toutefois une réserve d'oiseaux d'eau d'importance nationale depuis 2001. La partie Nord de la RC 293b, intéressée par l'emprise de la nouvelle variante d'accès à la ZI, est comprise dans le périmètre OROEM (Ordonnance sur les réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance internationale et nationale). Selon l'ordonnance fédérale, les activités de loisirs, de chasse ou militaires sont interdites dans les zones sensibles afin d'y maintenir la tranquillité de la faune, mais il n'y a pas de restriction en terme d'aménagement du territoire, pour autant que les activités légalisées ne soient pas contraires au but de protection visé.

- Corridor à faune d'importance locale
- Inventaire des biotopes
- Corridor à faune d'importance régionale, réservoir
- REN, continuums humides
- Réserves oiseaux d'eau et migrateurs



Composantes naturelles et paysagères
Source: Guichet cartographique
Cantonal. Document sans échelle.



Vue sur le site depuis les coteaux d'Orbe
(image: Ecoscan)

Du point de vue paysager, il faut souligner le degré d'exposition à la vue du site en raison de sa situation dans une vaste plaine. À l'ouest, la visibilité s'étend jusqu'aux coteaux d'Orbe, distants d'environ 3 km. À l'est, la vue s'ouvre sur le coteau de Chavornay distant de moins d'un kilomètre. Au nord-est, la vue est masquée par les bâtiments existants dans la zone industrielle, tandis qu'au sud-ouest la perspective s'ouvre sur la zone agricole de la plaine de l'Orbe, entrecoupée de quelques bandes-abri arborisées.

* 2.5 Contraintes particulières

En 2009, dans le cadre d'un projet de révision du PPA en vigueur, une étude sur les dangers hydrauliques a été menée par le bureau Ecoscan afin de déterminer les niveaux de dangers liés aux cours d'eau et aux risques d'inondations (voir plan ci-dessous).

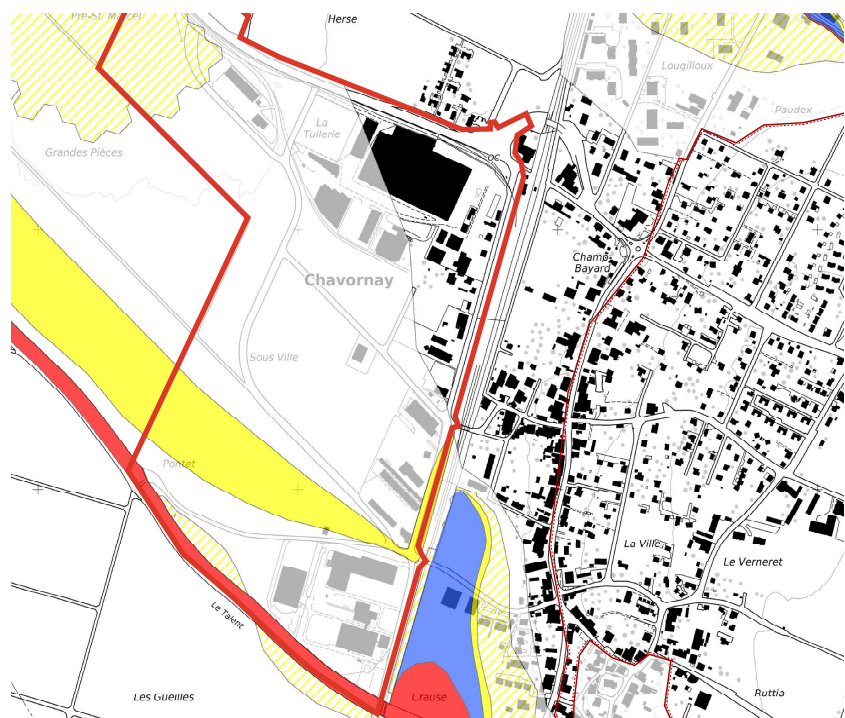
Le secteur ne présente pas de risque particulier, hormis sa frange ouest qui pourrait présenter un risque résiduel (intensité du danger inconnue sur un temps de retour estimé entre 300 et 500 ans). Le cours d'eau du Talent, bordant la partie sud du secteur, est en effet actuellement contraint entre des buttes de terre végétalisées. Ainsi des mesures de protection contre les crues sont déjà en place le long du tracé du cours d'eau et aucune mesure supplémentaire n'est donc à prendre selon le rapport Ecoscan.

Selon l'étude effectuée par les bureaux RIBI SA et GADZ, le périmètre est partiellement exposé à des dangers d'inondation de degré résiduel à faible. Le danger faible concerne la partie de la rue de l'Industrie comprise entre la rue de Crause et la parcelle n° 236, ainsi que des terrains en aval, actuellement situés en zone à bâtir (parcelle n° 1636), ou en zone agricole. Ce danger d'inondation provient de l'apparition potentielle (probabilité d'occurrence faible) d'une obstruction du cours d'eau du Talent sous le pont des CFF, suite au cumul de matériaux flottants: dans ce scénario, l'embâcle générée provoque le débordement du cours d'eau, dont les eaux se propagent ensuite le long du talus ferroviaire et s'écoulent en direction du nord jusqu'au passage sous-voies de la rue de Crause, avec un successif déversement sur la rue de l'Industrie et les terrains en contre-bas.

Les mesures de protection envisageables afin d'éviter la formation d'embâcles sous le pont des CFF - et l'inondation qui s'ensuit - relèvent de solutions aptes à contrôler le transport de flottants jusqu'à cet ouvrage. Une étude spécifique serait nécessaire pour étudier la faisabilité de ces solutions. En l'absence de solutions préventives aptes à réduire le niveau de danger, des solutions constructives peuvent s'avérer nécessaires afin de réduire la vulnérabilité des biens matériels et la mise en danger des personnes.

Intensité				
Forte	9	8	7	
Moyenne	6	5	4	
Faible	3	2	1	
	Élevée ³⁰	Moyenne ¹⁰⁰	Faible ³⁰⁰	Très faible

Degrés de danger: combinaison de l'intensité et de la probabilité d'occurrence



Carte synthétique des dangers naturels
Source: DGE, UDN
Document sans échelle

3. SCÉNARIOS DE DÉVELOPPEMENT

3.1 SCÉNARIO A

Ce scénario envisage le *statu quo* du PPA actuel, hormis une légère adaptation qui s'impose pour répondre aux nouvelles contraintes issues du projet de raccordement OC-RER.

Le développement de la ZI se fait sur les parcelles déjà affectées en zone industrielle.

Développement de la ZI:

- Secteur industriel et commercial lié:
 - Les développements futurs de SICPA se feront sur les parcelles centrales (secteur Sous Ville) déjà acquises par l'entreprise. Dans cette attente, ces parcelles d'une surface d'environ 6 ha garderont un usage agricole (usage actuel).
 - La parcelle 1628 (Secteur Sous Ville), d'une surface d'environ 1 ha et propriété de la commune de Chavornay, est réservée pour le développement d'activités de type industriel et commercial.
- Secteur artisanal:
 - Les parcelles ou les réserves restantes des parcelles situées à l'arrière (côté ouest) de la zone artisanale actuelle (secteur Sous Ville et Vers la Gare), sous réserve d'un changement d'affectation, permettent le développement d'une zone mixte (artisanale, tertiaire et de services). Ces surfaces libres totalisent environ 1.5 ha à disposition des activités locales et constituent une offre complémentaire aux zones d'activités localisées dans les pôles de développement. En ce sens, elles répondent à la mesure D12 du PDCn sur les zones d'activités.
- Secteur logistique:
 - Dans ce scénario, le secteur logistique peut se développer sur la parcelle communale 1623 (Secteur Saint Marcel), qui constitue une réserve de 32'857 m².
 - L'activité de TERCO ne peut pas se développer ultérieurement dans cette configuration d'affectation. Un développement ultérieur reste toutefois envisageable à terme, lors d'une future révision du PPA.

Ce scénario permet de maintenir une réserve stratégique pour le développement de SICPA. Il rend également possible une certaine extension du secteur logistique et des activités industrielles. Toutefois, ce scénario ne permet pas de maintenir une réserve stratégique cantonale importante.



3.2 SCÉNARIO B

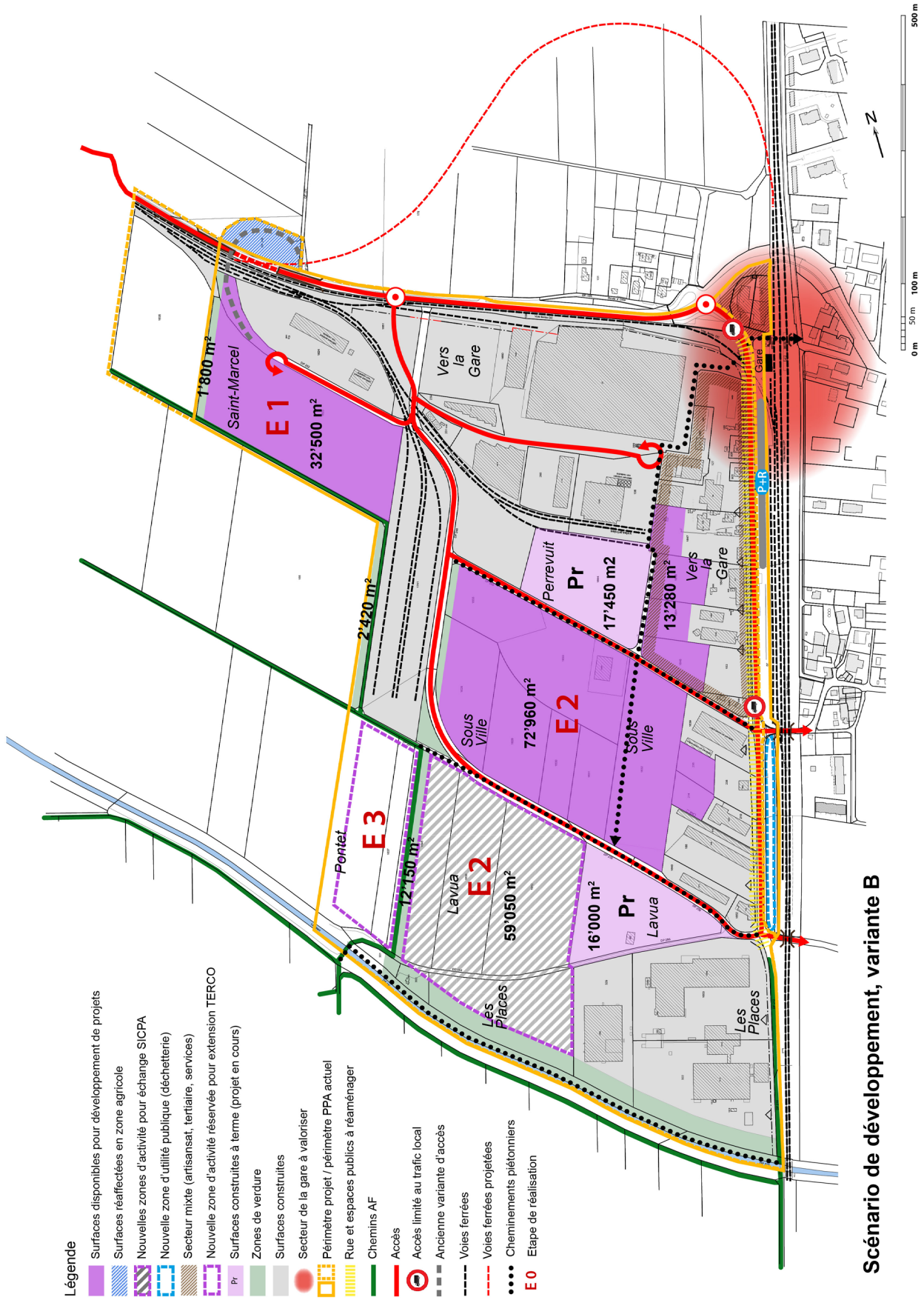
Ce scénario envisage une extension des zones d'activités du PPA actuel afin de permettre la réalisation d'un échange de terrains tel que désiré par l'entreprise SICPA. L'objectif consiste à trouver une issue à la situation de blocage résultant de l'acquisition stratégique effectuée par cette entreprise sur une partie secteur «Sous Ville» et restituer ces parcelles pour le développement du secteur industriel et commercial.

Ce scénario comporte donc une modification d'affectation qui demande une réflexion sur la compensation des parcelles agricoles du PPA qui passent en zone d'activités.

Développement de la ZI:

- Secteur industriel et commercial lié:
 - Le zonage du sous-secteur agricole (Les Places - Lavua - Pontet), d'une étendue d'environ 6 ha, est destiné à constituer une réserve pour les développements futurs de l'entreprise SICPA. L'activité agricole pourra perdurer jusqu'à la réalisation concrète de ces développements.
 - La partie Sous Ville, ainsi libérée, est destinée au développement d'autres activités de type industriel et commercial (sous réserve d'un lien direct avec l'activité industrielle). Cette surface de plus de 6 hectares constitue une réserve foncière permettant d'accueillir de nouvelles entreprises dont l'intérêt dépasse le cadre local et régional. Elle répond ainsi aux objectifs de la mesure D11 du PDCn sur les pôles de développement économiques.
 - Une partie du secteur «Saint Marcel» peut accueillir des entreprises répondant à une demande locale, régionale, voire cantonale.
- Secteur artisanal:
 - Les parcelles ou les réserves restantes des parcelles situées à l'arrière (côté ouest) de la zone artisanale actuelle (secteur Sous Ville et Vers la Gare), sous réserve d'un changement d'affectation permettent le développement d'une zone mixte (artisanale, tertiaire et de services). Ces surfaces libres totalisent environ 1.5 ha à disposition des activités locales et constituent une offre complémentaire aux zones d'activités localisées dans les pôles de développement. En ce sens, elles répondent à la mesure D12 du PDCn sur les zones d'activités.
- Secteur logistique:
 - Dans ce scénario, le secteur logistique ne s'étend pas au delà des développements déjà en cours. Une extension future reste néanmoins possible pour le développement de TERCO.

Ce scénario constitue un compromis entre les objectifs de développement de la ZI et la préservation des sources d'approvisionnement. Il permet de développer les entreprises existantes et permet également la création de réserves pour l'accueil de nouvelles entreprises. Ce scénario rétablit en outre une réserve stratégique cantonale importante, en accord avec les objectifs de la PPDE.



3.3 SCÉNARIO C

Ce scénario envisage une extension des zones d'activités du PPA actuel afin de permettre la réalisation d'un échange de terrains tel que désiré par l'entreprise SICPA. Il étend en outre la ZI aux parcelles agricoles en continuité de la parcelle TERCO (secteur Pontet) pour permettre une extension du terminal et asseoir la vocation logistique du pôle.

Développement de la ZI:

- Secteur industriel et commercial:
 - Le zonage du sous-secteur agricole (Les Places - Lavua - Pontet), d'une étendue d'environ 6 ha, est destiné à constituer une réserve pour les développements futurs de l'entreprise SICPA. L'activité agricole pourra perdurer jusqu'à la réalisation concrète de ces développements.
 - La partie Sous Ville, ainsi libérée, est destinée au développement d'autres activités de type industriel et commercial (sous réserve d'un lien direct avec l'activité industrielle). Cette surface de plus de 6 hectares constitue une réserve foncière permettant d'accueillir de nouvelles entreprises dont l'intérêt dépasse le cadre local et régional. Elle répond ainsi aux objectifs de la mesure D11 du PDCn sur les pôles de développement économiques.
 - Une partie de la parcelle communale 1623 (Secteur Saint Marcel), déjà équipée, constitue une réserve supplémentaire d'environ 3 ha disponible pour accueillir d'autres entreprises du secteur.
- Secteur artisanal:
 - Les parcelles ou les réserves restantes des parcelles situées à l'arrière (côté ouest) de la zone artisanale actuelle (secteur Sous Ville et Vers la Gare), sous réserve d'un changement d'affectation permettent le développement d'une zone mixte (artisanale, tertiaire et de services). Ces surfaces libres totalisent environ 1.5 ha à disposition des activités locales et constituent une offre complémentaire aux zones d'activités localisées dans les pôles de développement. En ce sens, elles répondent à la mesure D12 du PDCn sur les zones d'activités.
- Secteur logistique:
 - Le développement futur de TERCO est rendu possible par le biais de l'affectation des parcelles sud du terminal. Le prolongement des voies ferrées permettra au terminal d'accueillir des convois entiers et d'accroître ainsi ses capacités, en renforçant la vocation logistique du pôle. Dans cette attente la zone, bien qu'affectée en zone d'activités, reste disponible pour un usage agricole.

Ce scénario constitue une esquisse des possibilités de développement à long / très long terme de la ZI. Bien que très favorable au développement des activités économiques, ce scénario exerce une pression importante sur les sources d'approvisionnement et constitue une extension de la zone à bâtir qui ne peut pas se justifier à ce stade.



3.4 SCÉNARIO RETENU

Le scénario A n'est pas retenu. En effet, il ne répond pas de manière satisfaisante au premier but de cette étude, visant à assurer les capacités de développement d'entreprises stratégiques suite à la nouvelle situation foncière de la ZI (gel du secteur Sous-ville par SICPA).

Le scénario retenu à moyen terme est le scénario B. Ce dernier répond en effet aux nouvelles contraintes territoriales découlant de la modification foncière et des projets d'infrastructures de transport. Il permet de remplir les objectifs de développement de la ZI tout en minimisant l'emprise sur les sources d'approvisionnement et la zone agricole. À ce titre, il constitue une esquisse des lignes directrices guidant la procédure de planification à mettre en oeuvre (révision du PPA).

Ce scénario permet un développement en plusieurs étapes (à titre indicatif):

E1 (< 5 ans): réalisation de projets d'intérêt régional, voire cantonal sur la parcelle communale 1023 (secteur industriel-commercial, voire artisanal);

E2 (< 10 ans): extension de SICPA sur les nouvelles parcelles affectées et développement d'un projet de grande ampleur d'intérêt cantonal sur le secteur «Sous-Ville» (secteur industriel - commercial lié);

E3 (> 10 ans): développement de l'entreprise TERCO, sous forme d'un prolongement des voies (secteur logistique).

Le scénario C doit être considéré, à ce stade, comme une esquisse du développement éventuel à plus long terme de la ZI. Il permet de dessiner l'orientation souhaitée des éventuels développements et de poser notamment le principe d'une extension concentrée entre le Talent et la route cantonale, en évitant une diffusion de la zone à bâtir le long cet axe.

Il permet en outre de vérifier que le scénario proposé n'entravera pas les éventuels développements ultérieurs de la ZI, notamment en termes d'accessibilité.

4. STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

4.1 Préambule

Les éléments qui suivent indiquent la stratégie de développement de la ZI s'appliquant au scénario B qui a été retenu. Ces éléments se veulent également compatibles avec le scénario C, qui constitue une référence pour le développement éventuel à long terme de la ZI.

Par souci de compréhension, sur les schémas illustrant les principes stratégiques est figuré le périmètre actuel du PPA.

4.2 Maîtrise foncière

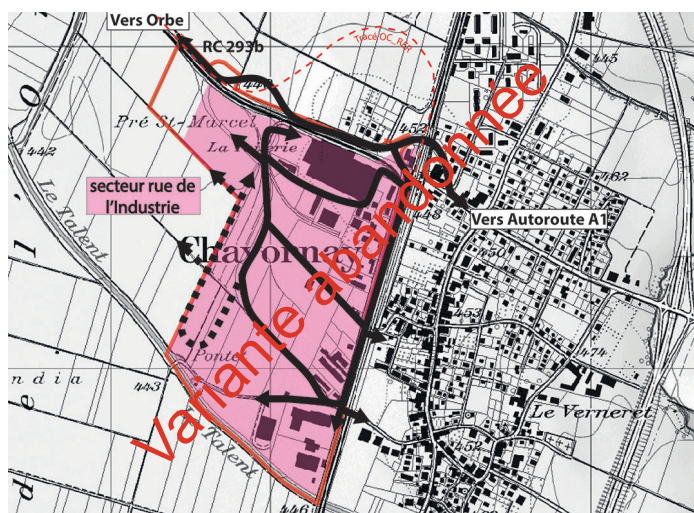
L'objectif stratégique de la commune est de développer une importante offre foncière industrielle en main communale au secteur Sous Ville, en coordination avec l'acquisition de terrains agricoles par SICPA (cf. 5.2 «aspects fonciers et coordination routière»), réservant une offre de terrains de grande dimension pour l'implantation d'entreprises d'intérêt régional ou cantonal. Cette stratégie s'inscrit par ailleurs dans les objectifs régionaux (mesure 2.2-D Programme opérationnel 2012 - 2015 de l'ADNV).

4.3 Mobilité et espaces publics

Accessibilité routière

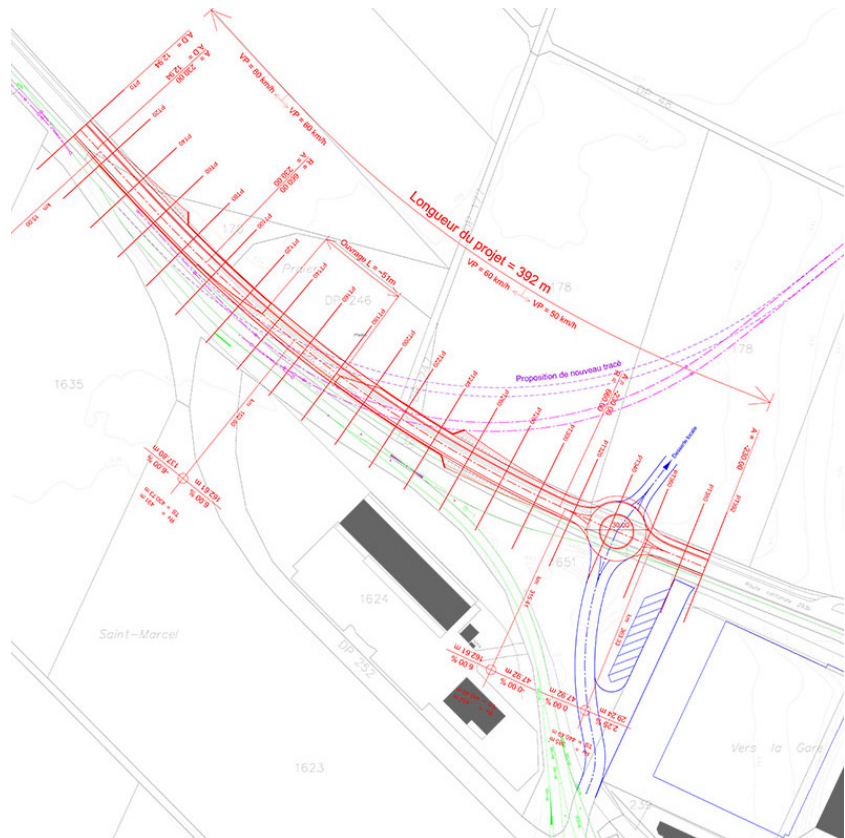
L'accès actuel à la zone industrielle de Chavornay se fait depuis la RC 293b et la rue de l'Industrie. Cette situation est problématique pour diverses raisons: la ZI génère un trafic important et des charges conséquentes de trafic poids lourds sur le centre de la localité de Chavornay. Les échanges conséquents entre la ZI et la région lémanique induisent en effet ce trafic à rejoindre l'échangeur autoroutier le plus proche, qui est celui de l'A1 à Chavornay. De plus, la concentration de l'ensemble du trafic desservant la ZI sur la route de l'Industrie est préjudiciable à la pratique de la mobilité douce sur cet axe, principal lien entre la gare et les activités présentes sur le site. Cette logique entre en outre en conflit avec l'itinéraire cyclable Mittelland du réseau national La Suisse à Vélo.

Les développements futurs de la ZI accroîtront ultérieurement ces problèmes, c'est pourquoi le maintien de cette configuration n'est pas préconisé.



Accessibilité actuelle (TIM) appliquée aux développements futurs de la ZI. Document sans échelle. Fond de carte: Guichet cartographique cantonal

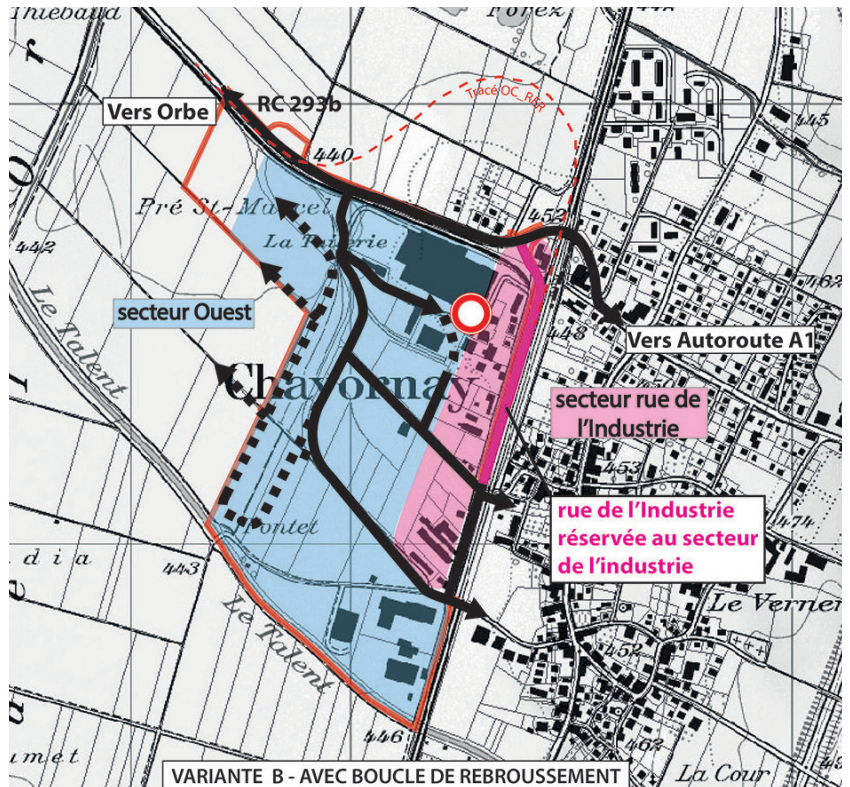
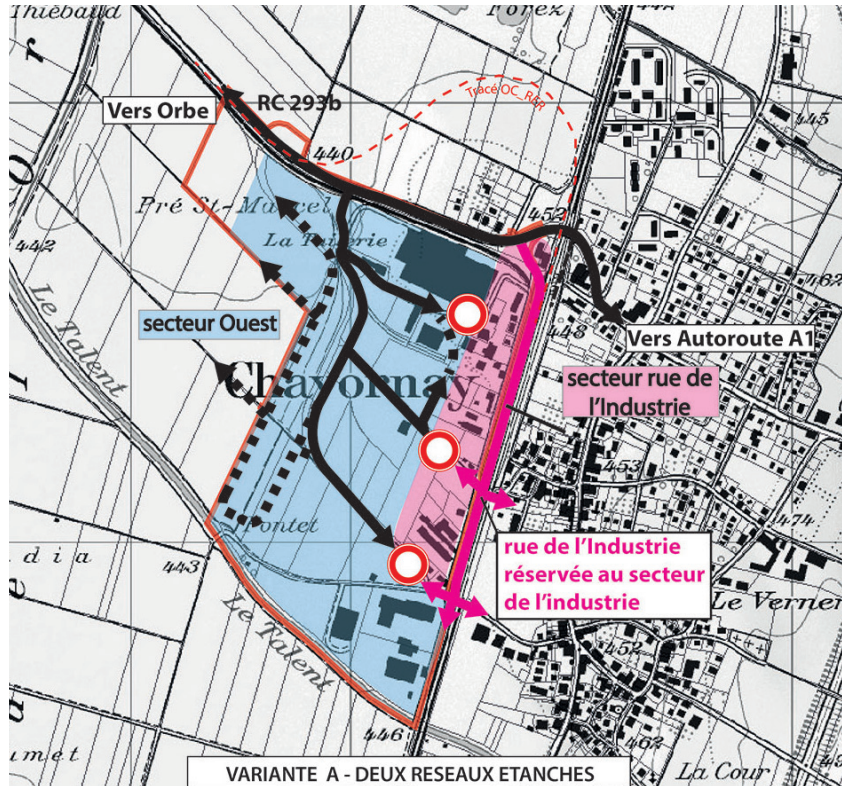
La vision stratégique proposée préconise un accès unique aux développements futurs de la zone industrielle de Chavornay depuis la RC 293b à partir d'un passage dénivelé franchissant le nouveau tracé de l'OC-RER. L'accessibilité à l'entreprise SICPA ainsi qu'à la zone logistique se fera également et exclusivement par le nouvel accès, alors que les autres activités situées le long de la rue de l'Industrie continueront à être desservies par cette rue.



Plan de situation du projet provisoire de route d'accès à la ZI depuis la RC 293b d'avril 2013. Document sans échelle. Source: SD Ingénierie.

L'objectif de cette nouvelle gestion de l'accessibilité consiste à pacifier la rue de l'Industrie, dont la vocation devrait uniquement servir à la desserte de la zone artisanale. Ces activités présentent en effet un lien avec le village et le maintien de liaisons avec ce dernier trouve sens. Cet axe pourra être en outre revalorisé dans une perspective de mobilité douce (cf. paragraphe suivant). Cette configuration permet, de plus, d'éloigner au maximum le trafic PL généré par la ZI du centre de la localité. Il s'agit d'inciter ce dernier à rejoindre l'autoroute par un nouvel accès dont l'étude est en cours et, dans l'attente de sa réalisation, par l'échangeur d'Orbe, puisque ce trajet n'implique aucune traversée de localité.

Afin d'assurer le respect de cette accessibilité différenciée entre les deux secteurs de la ZI, la perméabilité entre ces zones devrait être réduite pour les véhicules motorisés. La variante A proscrie toute perméabilité entre les deux réseaux, qui sont dès lors entièrement séparés. La variante B admet le maintien d'une boucle de rebroussement pour le secteur ouest (tracé grisé sur le schéma correspondant), toutefois la partie amont de la rue de l'Industrie (tracé rose) doit être accessible uniquement aux entreprises situées dans le secteur de la rue de l'Industrie. Cette variante permet de maintenir par ailleurs une liaison praticable entre les deux réseaux pour les services d'urgence ou comme itinéraire de déviation en cas d'incident.



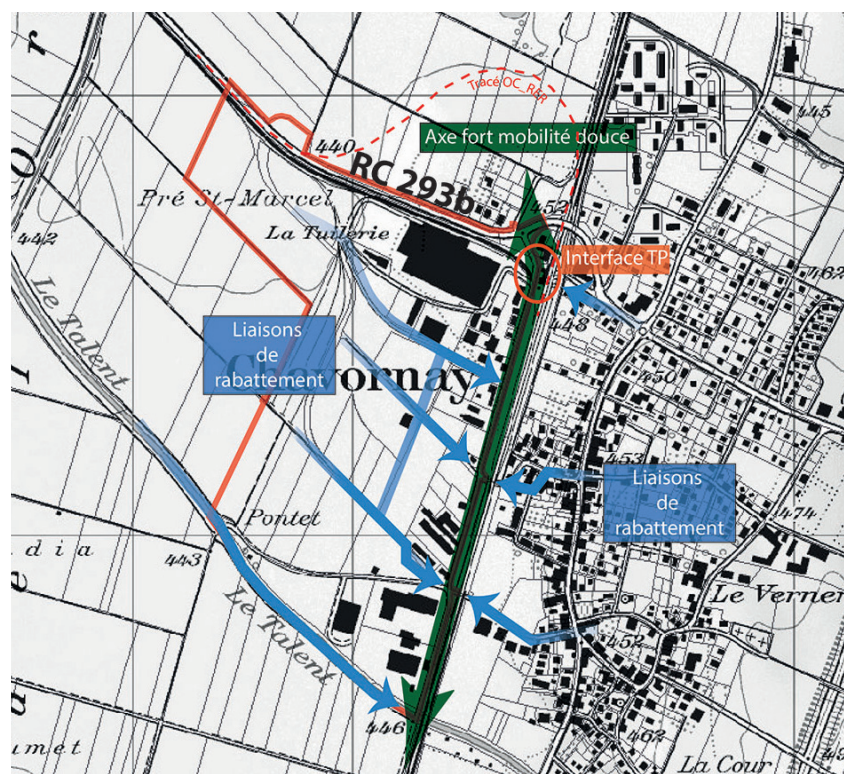
Plans de synthèse du concept d'accessibilité TIM: variante A et variante B. Document sans échelle. Fond de carte: Guichet cartographique cantonal

Un nouvel accès devra être réalisé entre la ZI et la RC 293b en adéquation avec le tracé remanié de cette dernière suite au projet OC-RER. Des aménagements devront être réalisés afin d'assurer l'étanchéité entre le secteur desservi par le nouvel accès et le secteur desservi par la rue de l'Industrie (trafic motorisé uniquement).

Transports publics et mobilité douce

Le site a le privilège de se situer idéalement à proximité de l'interface de la gare de Chavornay (CFF et Travys, ainsi qu'arrêt du CarPostal): l'ensemble du périmètre d'étude se trouve en effet à moins de 1 Km de la gare et une partie significative de la zone industrielle actuelle se situe à moins de 500 mètres. L'accessibilité à cette interface de transports publics est un enjeu important pour le développement de la ZI et son amélioration constitue un objectif stratégique majeur. Afin de permettre aux employés utilisant les TP de se rendre à leur travail de manière sûre et confortable, un accent particulier doit être porté à l'irrigation de la ZI par des liaisons propices et adaptées à la mobilité douce. Les cheminements les plus courts, les plus perméables et les plus sécurisants sont recherchés, afin de rendre attractifs ces déplacements. Ce réseau doit également permettre de relier la ZI au centre de la localité, d'une part pour permettre aux employés d'accéder aux services et équipements publics du centre, d'autre part pour permettre à d'éventuels résidents de se rendre de manière aisée à la ZI.

La Route de l'Industrie dispose déjà d'un trottoir reliant la gare à SICPA et au Talent. Cette rue, qui constitue par ailleurs déjà un tronçon du réseau cyclable national, doit être réaménagée pour qu'elle puisse devenir un axe fort de mobilité douce, indiqué en vert sur le schéma ci-dessous. Dans une logique de réseau, des liaisons perpendiculaires provenant de l'ensemble de la ZI et du centre de la localité viendront se rabattre sur cet axe collecteur. La perméabilité devra être permise aux modes doux sur l'ensemble du

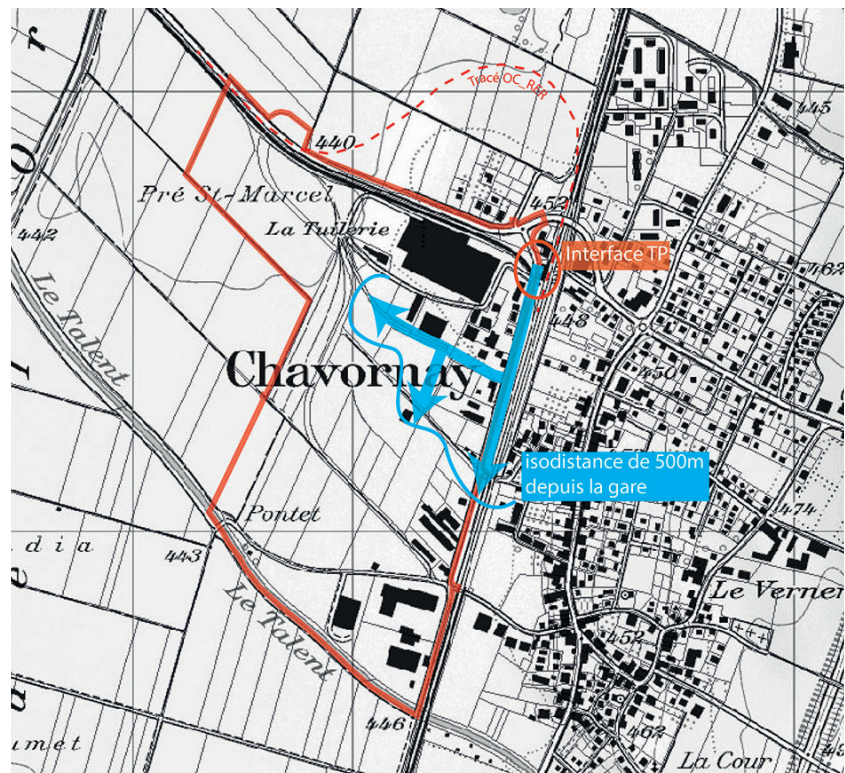


Plan de synthèse du concept d'accessibilité MD Document sans échelle. Fond de carte: Guichet cartographique cantonal

réseau. Lors de ces aménagements, une attention particulière devra être portée à l'éclairage, à la signalisation, ainsi qu'à l'espace réservé aux modes doux.

La réflexion sur la mise en place de plans de mobilité d'entreprise, quelle soit menée par entreprise ou pour l'ensemble d'un site, doit être entamée parallèlement au développement des sites.

Un réaménagement des axes routiers et des espaces publics doit être entamé en accordant une attention particulière au développement d'un réseau de mobilité douce. Ce réseau sera organisé en développant un axe structurant sur la rue de l'Industrie et des liaisons de rabattement drainant le reste de la ZI et le village.



Accessibilité depuis la gare:
équidistance de 500 m. Document
sans échelle. Fond de carte: Guichet
cartographique cantonal

Secteur stratégique de la gare

Le secteur proche de la gare mérite une attention particulière. Il devra être valorisé en tenant compte de sa très bonne accessibilité par les transports publics et sa situation stratégique entre la ZI et le village. Il devra faire l'objet d'une démarche de recomposition des axes routiers environnants (rue de l'Industrie et place de la Gare en particulier) au profit des transports publics, des piétons et des vélos, en promouvant une qualité architecturale et environnementale accrue et des espaces publics conviviaux.

L'espace qui sera libéré suite à la modification du tracé de l'OC devra être réaménagé en prenant soin d'apporter une lisibilité à cet espace, aujourd'hui trop chaotique pour les piétons et les cyclistes. Dans le cadre de ces réflexions, une coordination avec les CFF devra être menée: le périmètre d'étude et de réflexion doit être élargi aux parcelles ferroviaires, notamment dans l'éventualité d'une nécessité d'élargir la rue pour réaliser les aménagements désirés. De plus, il s'agit de prendre en considération le projet de prolongement des quais de la gare CFF vers Lausanne, à 170 m

ou 240 m (réserve), ainsi que le réaménagement du passage sous-voies, dans un souci de coordination des aménagements et du planning (leur mise en service est prévue pour décembre 2016).

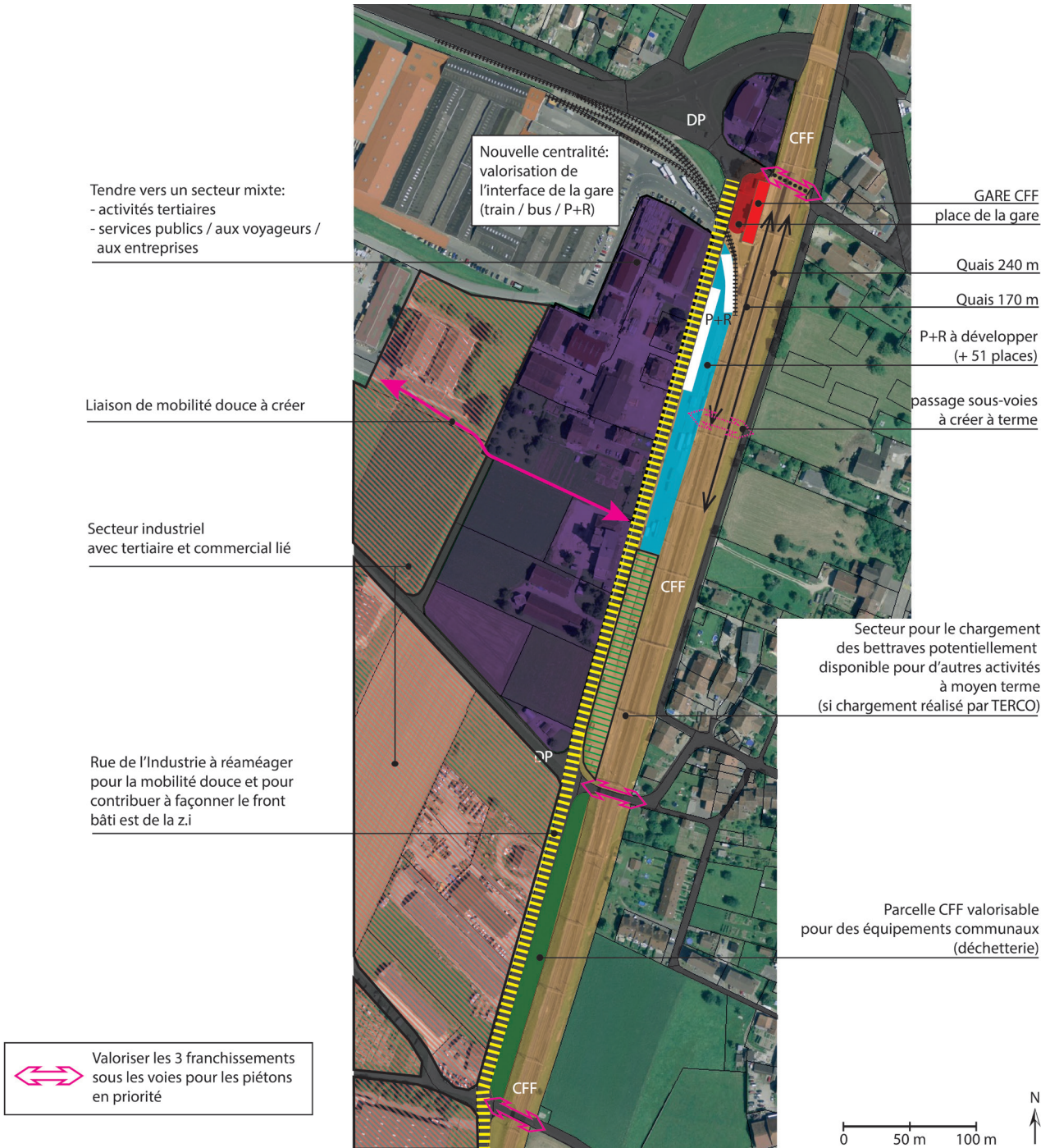
Les CFF planifient en outre l'agrandissement du P+R sur le domaine ferroviaire. Disposant actuellement de 49 places, il devrait accueillir à terme 51 places supplémentaires pour répondre à la demande, selon le rapport «RER Vaud, Mandat de Planification, Rapport final, 2^e étape» de mars 2012.

Une réflexion sur l'opportunité d'acquisition par la commune de la parcelle 171, appartenant aux CFF et actuellement inutilisée par son propriétaire, mérite d'être menée. Ce lieu pourrait en effet servir à l'implantation de la déchetterie communale, en adéquation avec les objectifs pour ce secteur de la ZI (secteur artisanal desservant la localité). L'opération permettrait en outre de valoriser un terrain difficilement exploitable du fait de sa proximité au rail.

Enfin, le secteur proche de la gare, actuellement occupé par une scierie, pourrait à terme être réaffecté partiellement au développement d'équipements publics ou privés nécessaires à la vie des résidents, dans le cadre de projets combinés avec les activités économiques de la ZI (crèches, restaurants...).

Le plan à la page suivante résume les enjeux majeurs et les principales contraintes du secteur de la gare - rue de l'Industrie:

Une étude plus approfondie sur l'organisation du secteur à proximité de la gare de Chavornay devra être réalisée, étant donné son caractère stratégique. Elle devra porter en particulier sur l'organisation des activités et sur les espaces publics de part et d'autre de la ligne CFF. Une coordination devra être menée avec les CFF, qui constitue un partenaire incontournable pour un aménagement harmonieux du secteur, compte tenu de sa maîtrise foncière et des projets en cours.



Principaux enjeux et contraintes du secteur de la gare. Document sans échelle. Fond de carte: Guichet cartographique cantonal

4.4 Paysage et milieux naturels

La mise en oeuvre du projet de développement entraînera la disparition de diverses parcelles dévolues à l'agriculture qui seront pour la plupart revêtues. L'impact sur les milieux naturels sera toutefois limité, compte tenu de l'utilisation actuelle du sol. Le projet entend en outre renforcer le corridor à faune d'importance locale du Talent, par l'aménagement d'une zone de verdure le long du cours d'eau qui constituera également une zone tampon entre ce dernier et la ZI.

Afin de limiter au maximum l'impact visuel engendré par le développement du secteur, des mesures paysagères doivent être mises en place, en tenant compte de la grande visibilité du projet. Les propositions d'aménagement se composent des éléments suivants, selon les propositions faites par le bureau Ecoscan en 2009 et en adéquation avec les objectifs GESORBE (cf. schéma page suivante):

- * • Aménagement de **bandes rideaux-abris**, longitudinales à la plaine, d'une largeur d'environ 10 m, composés d'essences arborescentes et buissonnantes indigènes et en station à raison d'un arbre majeur tous les 8-10 m, avec une sous-strate buissonnante dense.

~~3 mètres et composées de frênes (Fraxinus excelsior) à raison d'un sujet tous les 8-10 m, intercalés avec 5 arbustes parmi les essences indigènes suivantes: noisetier (Corylus avellana), aubépine (Crataegus oxyacantha), charme (Carpinus betulus) et fusain (Evonymus europaeus);~~

Ces **bandes rideaux-abri** seront implantés aux extrémités ouest du secteur selon les phases de développement de la ZI. En outre, un autre **bandes rideau-abri** sera implanté à la limite est de la parcelle TERCO. Ces aménagements constitueront des «séquences végétales» reprenant la structure de haies d'arbres brise-vent caractéristiques de la plaine et feront office d'écran à la ZI, tout en assumant une fonction écologique (transition avec la zone agricole);

- Un renforcement du corridor à faune le long du Talent d'une longueur correspondant à l'extension de la ZI vers l'ouest. Ce renforcement se fera sous forme combinée d'une plantation d'arbres et d'une strate arbustive plus dense, cette dernière assurant un rôle de zone refuge et de nourrissage. La combinaison avec les bandes-abris permettra de créer des liaisons pénétrantes «en peigne» dans le secteur. Outre à la fonction écologique, ces aménagements permettront de souligner visuellement le réseau hydrographique constitué par le Talent, tout en occultant la zone industrielle depuis le sud de la plaine.



Illustration d'un rideau-abri dans la plaine de l'Orbe (image: Projet de Contributions à la qualité du paysage de la région de la Plaine de l'Orbe. Juillet 2014)

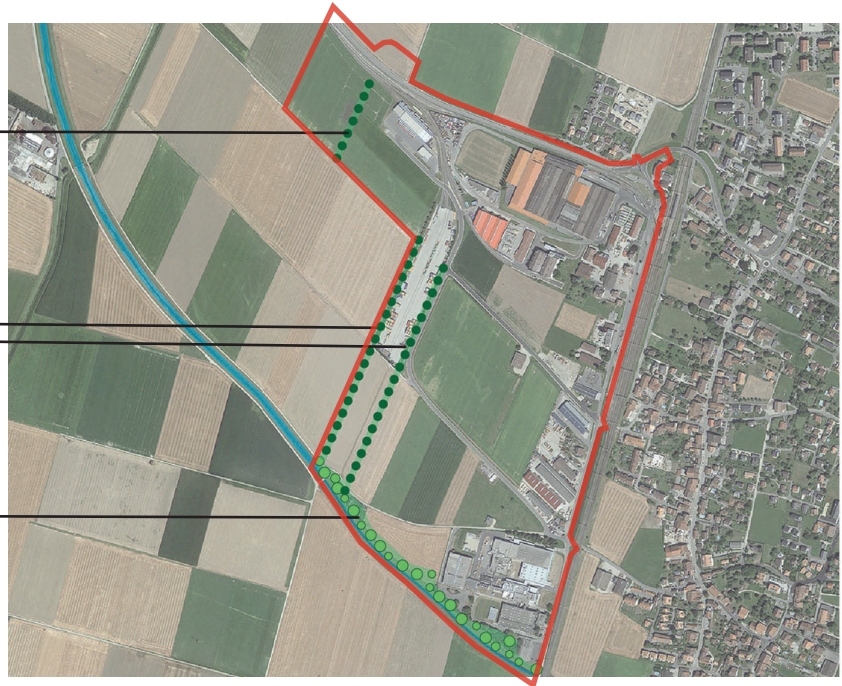
Lors de la révision du PPA des zones de verdure devront être créées afin d'aménager un renforcement du corridor à faune le long du Talent et créer des rideaux-abri longitudinales à la plaine.

Rideaux-abris

Rideaux-abris

Renforcement du Talent

Concept paysager du secteur.
Document sans échelle. Orthophoto:
Guichet cartographique cantonal



4.5 Composantes bâties

Densité:

La densité maximale dans le cadre de la nouvelle planification sera au minimum, exprimée en CMA, de 5 (densité actuelle). Cette densité équivaut à celle qui sera atteinte par la parcelle 1650 (bâtiments PESA), une fois les travaux d'extension réalisés.

Une augmentation de la densité maximale autorisée jusqu'à un CMI de 7 devra toutefois être évaluée dans le cadre de l'établissement du PPA, afin d'obtenir une occupation rationnelle et parcimonieuse du sol. Pour des raisons d'intégration paysagère (impact depuis et sur le village) et d'harmonie par rapport au bâti environnant, les principes urbanistiques suivants devront toutefois être privilégiés:

- un développement prioritaire des bâtiments sur les deux dimensions plutôt qu'en hauteur;
- un traitement architectural par séquences des façades de grandes dimensions afin d'éviter la perception de longues façades uniformes;
- une orientation des constructions parallèle ou perpendiculaire à la rue de l'Industrie.

Activités:

L'implantation des activités sur le site observe globalement une logique de répartition cohérente des trois grands secteurs déjà présents, hormis le secteur artisanal qui est intégré au secteur industriel. En outre, une plus grande mixité est introduite et les parties proches du village pourront accueillir des activités du secteur tertiaire.

Parcelle 1623:

La parcelle 1623, au lieu-dit «Saint-Marcel», demeure plus flexible par rapport aux autres secteurs de la ZI, afin de répondre aux demandes réelles de niveau intercommunal, régional et cantonal.

Afin de garantir le maximum de flexibilité, cette parcelle peut être subdivisée en 5 lots de 5'700 m² environ, chacun d'entre eux permettant l'installation de 24 halles artisanales modulables (modèle «A», zone de bâtis regroupés, permettant l'installation d'entreprises en PPE ou en location) ou de deux halles artisanales individuelles (modèle «B», zone intermédiaire offerte aux implantations individuelles). Ces lots peuvent également être réunis afin de permettre l'installation d'une halle industrielle (modèle «C», réserve stratégique réservée à une entreprise d'importance cantonale). L'avantage de cette subdivision par lots consiste en l'optimisation de la surface en terme d'accès et la grande flexibilité du système, ce dernier s'adaptant aux demandes ou aux choix stratégiques de la commune (propriétaire du terrain), à travers les combinaisons des 3 modèles de base.

Ce concept permet par ailleurs de choisir parmi deux variantes d'orientation des bâtiments, selon que l'on suive l'orientation PESA (parallèle à la rue de l'Industrie) ou celle prévue par le PPA actuel (perpendiculaire à la rue de l'Industrie). C'est cette variante qui permet la meilleure optimisation du sol avec une densité théorique proche de 80 emplois/hectare, à condition d'opter pour des halles artisanale de 3 niveaux (coefficient de masse de 4.45).

Secteur artisanal:

Le secteur strictement artisanal est abandonné. En effet, la proximité de la gare et du village rend adéquate une implantation plus libre, qui permet également à des entreprises industrielles de s'y implanter. Cela est cohérent avec les demandes existantes et rend possible l'installation d'activités au rayonnement suffisant pour garantir une ambiance architecturale de qualité, qui pourra participer à l'amélioration de l'ambiance perçue depuis la rue de l'Industrie.

Secteur proche de la gare

Le secteur proche de la gare, compte tenu de sa situation, devra pouvoir accueillir des équipements et services (publics ou privés) répondant aux besoins liés à l'activité des entreprises de la ZI (crèche, restaurant, petit commerce...) et aux voyageurs. Sa situation en lien direct avec les transports publics le rendent en effet propice pour accueillir ces services. En outre, des activités de type tertiaire devraient également pouvoir s'y implanter. Étant donné sa haute importance stratégique, il serait opportun d'étudier la possibilité d'acquérir une maîtrise foncière de ce secteur par la commune, qui pourrait passer par un échange de terrains (parcelle 1628 ou 1623).



4.6 Composantes socio-économiques

Nombre d'emplois

La commune de Chavornay et l'ADNV ont reçu des demandes de nombreuses entreprises désirant s'implanter dans la région. Les projets actuellement en attente traduisent un potentiel de 240 emplois à court terme, sur une surface d'environ 4 ha. Ces emplois pourraient trouver place sur la parcelle 1623 et éventuellement sur la partie est du secteur «Sous Ville». La densité dans ces secteurs devraient tendre vers les 60 emplois/ha.

L'extension de SICPA devrait se traduire également par une forte croissance des emplois. En considérant la densité actuelle de l'entreprise et la surface de développement prévue, une croissance de 200 à 300 emplois peut être attendue à plus long terme.

Le potentiel de croissance pour des entreprises d'intérêt cantonal, dans le secteur «Sous la Ville» et «Saint-Marcel», est très dépendant du type d'entreprise qui s'y implantera. Toutefois, étant donné la surface importante (plus de 8 hectares), on peut s'attendre à une croissance de l'ordre de 320 à 500 emplois, pour une densité de 40 à 50 emplois/hectare. Cette densité peut constituer un objectif souhaitable pour ce secteur.

Le tableau à la page 35 résume le potentiel de développement des emplois par secteur, en considérant un scénario «au fil de l'eau», qui peut s'obtenir raisonnablement à court-moyen terme sans modification des règles.

Le tableau à la page 36 explore les potentiels de développement plus théoriques, qui pourraient être obtenus par l'introduction de nouvelles règles ou à plus long terme.

Potentiel de valorisation de la capacité constructive de la Z.I: SCENARIO «AU FIL DE L'EAU»

	ETAT ACTUEL (E0)				CAPACITES DU PPA ACTUEL (VARIANTE A)			CAPACITE DU PPA ETENDU SELON LA VARIANTE B		
	Surface terrain (ha)	densité approximative (emplois/hectare)	Estimation du nombre de postes de travail	Surface de terrain encore exploitable	densité (emplois/ha)	Croissance potentielle des emplois (postes de travail)	Surface de terrain supplémentaire	Densité (emplois/ha)	Croissance potentielle des emplois (postes de travail)	
SECTEUR MIXTE	3.2	--	--	3.2	80	256	0	--	--	
SECTEUR LOGISTIQUE	13.55	20	271	0.2	20	4	1.87* <i>*Surface pour le prolongement des rails</i>	0	--	
SECTEUR ARTISANAT	9.17	15	138	0.9	15	14	0	--	--	
SECTEUR INDUSTRIEL ET COMMERCIAL LIE	16.31	42	240	10.6	45	477	5.9	45	265	
TOTAL ZI		15	649		33 (sur l'ensemble de la Z.I.)	751	7.77	33 (sur l'ensemble de la Z.I.)	265	

Potentiel de valorisation de la capacité constructive de la Z.I: SCENARIO «TENDANCE»

	ETAT ACTUEL (E0)			CAPACITES DU PPA ACTUEL (VARIANTE A)			CAPACITE DU PPA ETENDU SELON LA VARIANTE B		
	Surface terrain (ha)	densité approximative (emplois/hectare)	Estimation du nombre de postes de travail	Surface de terrain encore exploitable	densité (emplois/ha)	Croissance potentielle des emplois (postes de travail)	Surface de terrain supplémentaire	Densité (emplois/ha)	Croissance potentielle des emplois (postes de travail)
SECTEUR MIXTE	3.2	--	--	3.2	80	256	0	--	--
SECTEUR LOGISTIQUE	13.55	20	271	0.2	20	4	1.87*	0	--
SECTEUR ARTISANAL *	9.17	15	138	0.9	80	72	0	--	--
SECTEUR INDUSTRIEL ET COMMERCIAL LIE**	16.31	42	240	10.6	55	583	5.9	55	325
TOTAL ZI		15	649		37 (sur l'ensemble de la Z.I.)	915	7.77	38 (sur l'ensemble de la Z.I.)	325

*) L'accroissement de la densité s'obtient par le basculement des activités vers une mixité avec le secteur tertiaire qui permet d'atteindre des densités comparables au secteur mixte de la parcelle 1623;

**) L'accroissement de la densité s'obtient par un usage du sol plus rationnel par l'entreprise SICPA, de l'ordre de 20%.

5. MISE EN OEUVRE

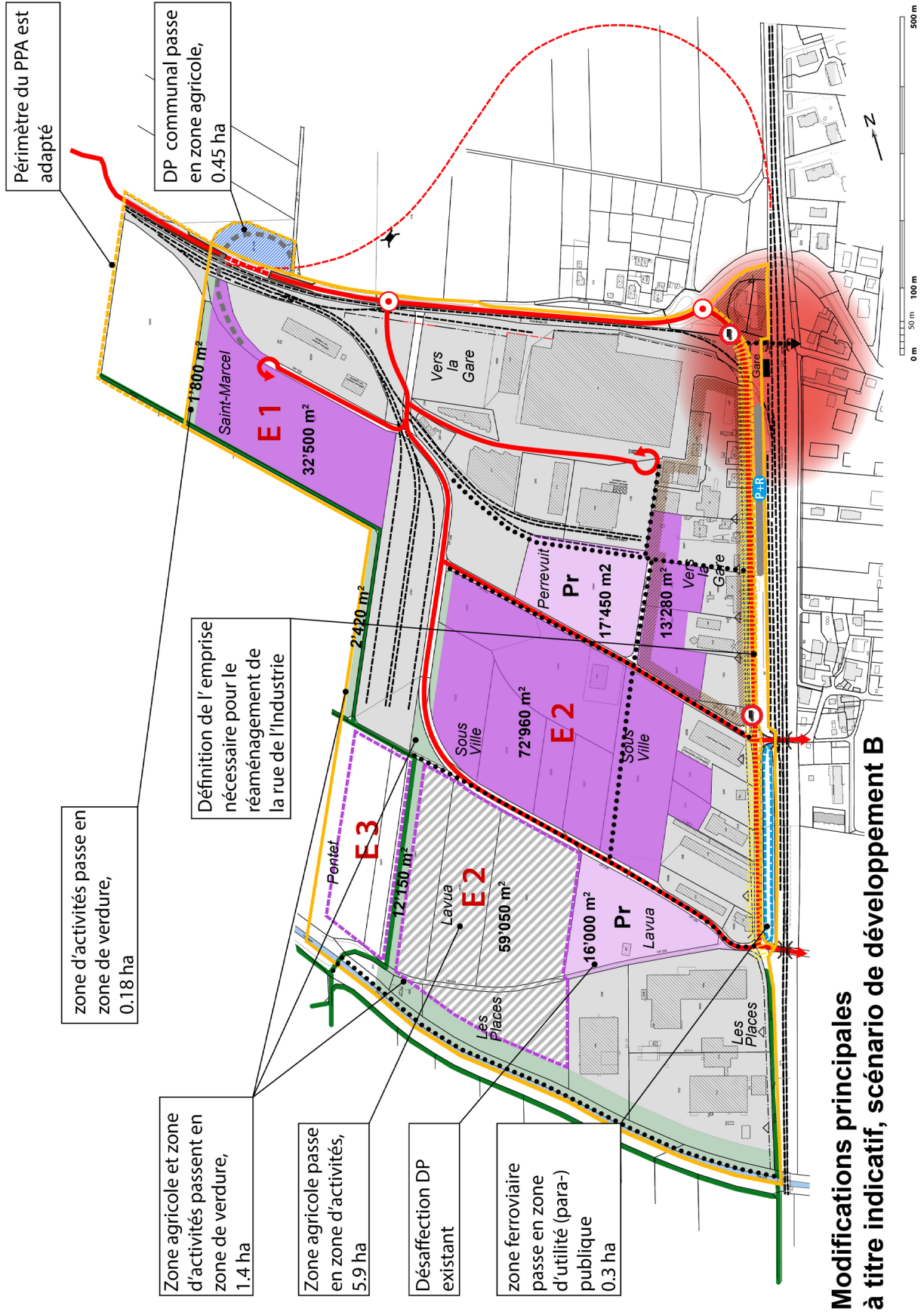
5.1 Modification de la planification

La stratégie de développement du pôle industriel de Chavornay servira de base à la procédure de modification de la planification réglementaire en vigueur (PPA «Sous ville», Perrevuit, «les Places», «Vers la Gare», «Saint-Marcel»). La modification de la planification existante est justifiée par le fait que les circonstances se sont sensiblement modifiées depuis le 5 janvier 2004 (art. 21 LAT). En effet, d'un côté la stratégie proposée vise à répondre aux contraintes liées à l'évolution récente de la situation foncière de la ZI, suite à l'acquisition de 6 hectares du secteur Sous Ville par l'entreprise SICPA. D'un autre côté, elle propose un projet de territoire adapté aux nouvelles conditions d'accessibilité engendrées par les projets d'infrastructures routières et ferroviaires, qui rendent inopérantes les solutions proposées par le PPA en vigueur.

Les modifications portent sur les aspects suivants:

- Affectation du sous-périmètre agricole (secteur Les Places - Lavua - Pontet).
- Affectation de terrains agricoles (secteur modification accès ZI - RC 293b).
- Modification du périmètre du PPA (secteur modification accès ZI - RC 293b).
- Désaffectation du DP existant et création d'un nouveau DP (secteur Les Places - Lavua - Pontet).
- Définition des conditions de développement de la parcelle communale.
- Définition des conditions de développement du secteur de la gare (compatible avec projets CFF).
- Affectation en zone de verdure des emprises nécessaires à la constitution des bandes-abri et du renforcement du Talent.

La carte en page suivante situe spatialement ces modifications sur le périmètre d'étude.



5.2 Aspects fonciers et coordination routière

Stratégie foncière

La stratégie foncière communale (scénario B) demande la démarche suivante:

ACTEURS CONCERNES:

Acquisition des terrains agricoles par SICPA:

- | | |
|--|---|
| SICPA /propriétaires | <ul style="list-style-type: none">signature de promesses de vente conditionnées à l'adoption du PPA (secteur Les places – Lavua – Pontet) |
| Commune/propriétaires / Canton /TRAVYS | <ul style="list-style-type: none">signature de promesses de vente conditionnées à l'adoption du PPA (secteur lié à la modification de l'accès ZI – RC 293) |
| Commune /SICPA | <ul style="list-style-type: none">convention de cession des terrains SICPA (parcelle centrale) et de répartition des frais (liés aux travaux collectifs), qui requiert les conditions suivantes:<ul style="list-style-type: none">- maîtrise foncière communale sur terrains SICPA- prix fixé en fonction des conditions du marché- remboursement de SICPA en fonction de la vente des terrains |
| Commune /SICPA | <ul style="list-style-type: none">convention pour l'affectation et la désaffectation du DP (secteur Les places – Lavua – Pontet) |
| Commune/propriétaires / Canton /TRAVYS | <ul style="list-style-type: none">convention(s) liée(s) à la modification de l'accès ZI – RC 293 + ancien accès |

Les diverses conventions prendront leur effet par actes notariés.

Commune / COPIL

Modification du PPA

- affectation du sous périmètre agricole (secteur Les places – Lavua – Pontet)
- adaptation des limites du DP (secteur accès ZI – RC 293)
- compensation des surfaces d'assolement (SDA)
- modification du périmètre du PPA (secteur accès ZI – RC 293)
- désaffectation du DP existant et affectation d'un nouveau DP (secteur Les places – Lavua – Pontet)
- désaffectation du DP existant et affectation d'un nouveau DP (secteur accès ZI – RC 293)
- définition des conditions de développement du secteur Les places – Lavua – Pontet
- définition des conditions de développement du secteur de la gare (compatible avec projets CFF)
- définition des conditions de densification de la ZI
- définition d'éventuels compléments d'infrastructures (MD, paysage, etc.)
- Coordination avec les projets CFF (projet OC-RER, gare de Chavornay, etc.)

ACTEURS CONCERNES:

CCL /Syndicat

Modification de l'avant-projet des travaux collectifs (dans périmètre AF)

- accès ZI – RC 293 (compatible avec le projet OC-RER)
- déplacement chemin AF (secteur Les places – Lavua – Pontet)
- éventuels compléments d'infrastructures (MD, paysage, etc.)

CCL /Syndicat

Modification du périmètre du syndicat AF

- adaptation du périmètre du syndicat AF au projet de modification de l'accès ZI – RC 293

CCL /Syndicat

Définition d'une nouvelle clef de répartition des frais

- établissement d'une nouvelle clef de répartition des frais (proportionnelle aux avantages procurés par les travaux collectifs)

Commune /SICPA

Complément d'infrastructures (hors périmètre AF)

- définition d'éventuels compléments d'infrastructures (MD, paysage, etc.)
- coordination avec les mesures paysagères déjà prévues par le syndicat AF

Coordination routière

L'accès à la partie ouest de la ZI doit être réalisé selon le projet d'accès ZI-RC 293b modifié.

5.3 Maintien des sources d'approvisionnement

Emprises sur les surfaces d'assolement

Le PPA en vigueur comprend des surfaces d'assolement (SDA) sises en zone agricole de qualité 1, pour un total de 114'951 m².

L'objectif du PDCn (mesure F12) est de protéger les meilleures terres agricoles afin de garantir une sécurité alimentaire en cas de graves pénuries au sens de la définition donnée par l'Office fédéral du développement territorial.

Justification de la nécessité d'affecter des SDA à des fins non agricoles

Compte tenu de la position de ces terrains au cœur d'un site stratégique défini dans le cadre de la Politique des pôles de développement (PPDE), l'emprise sur la zone agricole se justifie pour permettre l'optimisation des surfaces à bâtir du pôle industriel et la pérennisation – ainsi que le développement - des entreprises existantes.

Établissement d'un bilan des SDA

Afin de répondre à la mesure F12 point B du PDCn, il est nécessaire d'établir un bilan des SDA dans le cadre de ce projet. Ce bilan sera intégré dans le rapport 47 OAT et contiendra les informations suivantes:

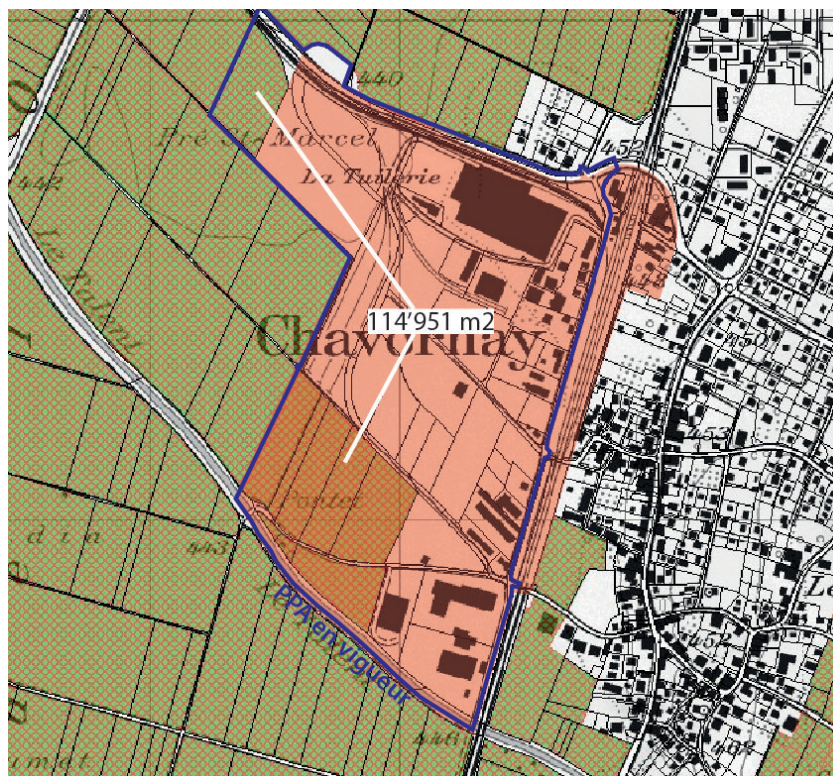
- le détail des emprises chiffré et cartographié ;
- la proposition de compensation chiffrée et cartographiée ;
- le bilan final des SDA.

En matière de surfaces de compensation, plusieurs pistes devront être évoquées, à savoir :

- la reconversion de surfaces sises en zone à bâtir et répondant aux caractéristiques des SDA à l'intérieur du secteur (parcelle communale, réserve pour le projet actuel d'accès ZI - RC 293b) et hors du secteur (zone d'utilité publique proche de la STEP...)
- la pérennisation de surfaces d'assolement sises en zone intermédiaire en les affectant à la zone agricole. Aucune zone intermédiaire n'étant présente à l'intérieur du secteur, d'éventuelles zones devront être cherchées ailleurs sur le territoire communal.

Relevons ici que la pérennisation est une compensation qualitative dans la mesure où elle n'induit pas la création de nouvelles SDA. Elle constitue une mesure de protection durable qui touche des surfaces déjà inventoriées en SDA.

Finalement, si le bilan des SDA démontre que les compensations ne suffisent pas à couvrir les emprises, une demande d'exemption de l'obligation de compenser les emprises en raison d'une situation exceptionnelle devra être formulée à l'intention du Service du développement territorial au moment de l'examen préalable.



Surfaces d'assolement
document sans échelle
source: www.geoplanet.vd.ch

5.4 Clause du besoin

Une étude à l'échelle régionale du Nord vaudois est en cours en collaboration entre l'ADNV et le SDT-GOP. Elle vise à définir de manière précise les besoins avérés ainsi que l'état des disponibilités actuelles. Cette étude sera intégrée lors de la procédure de révision du PPA.

5.5 Compensation de la zone à bâtir

Depuis le 1er mai 2014, en raison des dispositions transitoires du 15 juin 2012 de la LAT (art 38a), toute création de nouvelle zone à bâtir doit être en principe compensée simultanément par le déclassement de terrains de surface équivalente, afin de ne pas augmenter la surface totale de zone à bâtir dans le Canton. Toutefois, un certain nombre d'exceptions sont prévues par la LAT (art. 38a al.2) et l'OAT (art. 52a, al. 2) pour des zones d'importance cantonale, pour lesquelles la compensation peut être réalisée de manière non simultanée. Le Conseil d'État a publié le 14 mai 2014 une directive d'application de l'article 52 a de l'OAT, dont les principes doivent encore être validés par la Confédération, qui assimile les pôles de développement économiques selon la mesure D11 du PDCn à des zones d'importance cantonale. À ce titre, leur compensation se fera par le biais des surfaces devant être déclassées selon la mesure A12 du PDCn.

6. ANNEXES

- Fiche du site stratégique 4C1 de la PPDE;
- Fiches d'implantation des bâtiments sur la parcelle 1623