



MUNICIPALITE

Préavis 2016 – 2021 / N° 10

Plan de quartier « Gare Nord – Schenk » et rapport d'impact sur l'environnement

Rolle, le 27 septembre 2016

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

Le présent préavis a pour but d'inviter le Conseil communal à adopter, conformément aux dispositions de l'article 58 LATC, le plan de quartier « Gare Nord – Schenk » (ci-après PQ Gare Nord – Schenk). Le projet étant soumis à Etude d'Impact sur l'Environnement (EIE), le Conseil communal, en qualité d'autorité compétente, doit déterminer si le projet de PQ Gare Nord – Schenk répond aux prescriptions sur la protection de l'environnement (art.18 OIE). Cette détermination, appelée « Décision finale statuant sur le plan de quartier « Gare Nord – Schenk », sera fondée sur les conclusions de l'EIE.

- Vu l'Ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE / RS 814.011);
- Vu le règlement du 25 avril 1990 d'application de l'Ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (RVOEIE / RSV 814.03.1);
- Considérant que le projet de plan de quartier « Gare Nord – Schenk » est conforme à la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement, ainsi qu'au Plan Directeur Cantonal (PDCn) et aux autres instruments d'aménagement du territoire. Par ailleurs, il est coordonné avec le projet d'aménagement de la route cantonale en traversée de localité de la Vallée, et des routes communales du Grand-Pré et de Jolimont, objet du Préavis 2016-2021/N°11, déposé simultanément au présent Préavis.

La Municipalité de Rolle :

1. Préavise favorablement le projet de plan de quartier « Gare Nord – Schenk »;
2. Recommande au Conseil communal :
 - > D'adopter le projet de décision finale statuant sur le plan de quartier « Gare Nord – Schenk »;
 - > D'adopter le projet de décision statuant sur les oppositions.

Approuvé par la Municipalité en séance du 4 octobre 2016

AU NOM DE LA MUNICIPALITE

La Vice-présidente


Françoise Tecon-Hebeisen



Le Secrétaire


Pascal Petter

DECISION FINALE

statuant sur le Plan de quartier « Gare Nord – Schenk »

Vu l'Ordonnance du 19 octobre 1988 relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (OEIE / RS 814.011) ;

Vu le règlement du 25 avril 1990 d'application de l'Ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (RVOEIE / RSV 814.03.1)

En qualité d'Autorité compétente, le Conseil communal de la Commune de Rolle :

CONSTATE :

Initié par l'entreprise Schenk SA, le Plan de Quartier «Gare Nord-Schenk» répond aux besoins de l'entreprise, en particulier celui de se doter d'un Nouveau Site de Production (NSP) adapté aux exigences actuelles. Construits au fil des ans et des nécessités, les huit bâtiments actuels ne répondent plus, entre autres, à la logique des flux de production. L'ensemble doit être adapté à l'évolution du marché du vin.

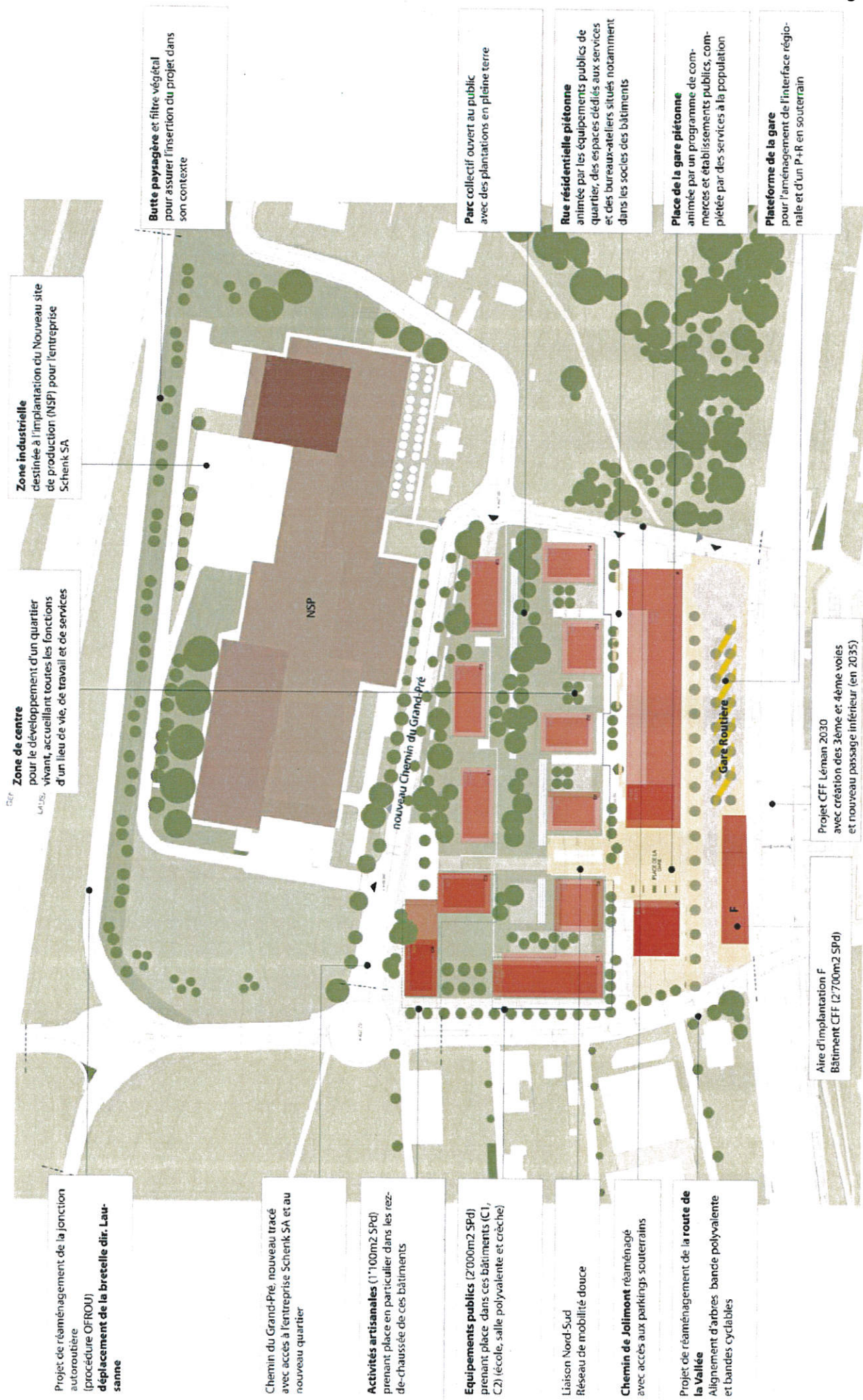
La Commune de Rolle a évidemment intérêt à favoriser le maintien sur son territoire de Schenk SA, entreprise leader dans le domaine de la production et du négoce de vins. C'est une entreprise traditionnellement ancrée dans le patrimoine rollois et de La Côte dont l'importance ne peut échapper à personne : Schenk SA est la première maison de vins en Suisse et figure parmi les douze premières mondiales. Elle est implantée à Rolle depuis 1893, et procure à ce jour 124 emplois.

Outre cet intérêt fondamental, il convient de souligner le fait que le projet initié par Schenk SA coïncide avec les intérêts propres de la Commune en matière d'aménagement du territoire, notamment quant aux exigences du Plan Directeur Cantonal. Comme toutes les communes de La Côte, Rolle doit relever le défi de répondre aux objectifs liés à la croissance démographique et à celle des emplois. Ce futur quartier permettra d'accueillir 580 nouveaux habitants, soit quelque 30 % de la croissance attendue à l'horizon 2030. Les autres plans de quartier en cours de planification (Grandes-Buttes / Jardins, Sous-Bellefontaine) ne sauraient suffire à faire face à cette croissance.

Il s'agit bel et bien d'une opportunité à saisir dans une zone qui répond idéalement aux critères de densification de la LAT (Loi sur l'aménagement du territoire) et du Plan Directeur cantonal (PDCn).



Le site du PQ Gare Nord – Schenk



On peut résumer les enjeux du Plan de Quartier « Gare Nord – Schenk »¹ en 10 points essentiels :

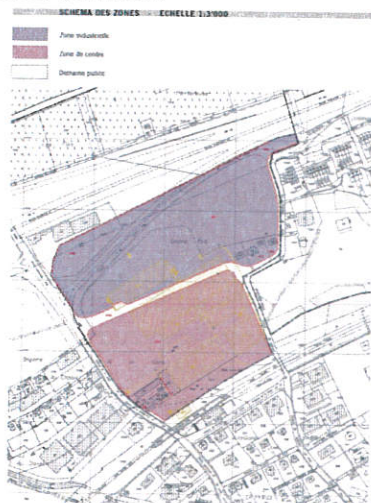
1. Une zone industrielle destinée à l'implantation du **Nouveau Site de Production** (NSP) pour Schenk SA ...
... et pour la Commune, le développement d'un **quartier vivant**, accueillant toutes les fonctions d'un **lieu de vie, de travail et de services** ;
2. La **modification de la bretelle autoroutière** ...
... apportant une **amélioration déterminante de l'entrée Nord** de la ville, notamment une meilleure fluidité du trafic et une sécurité accrue pour l'ensemble des usagers, notamment pour les cyclistes ;
3. Un **réseau de routes réaménagé** et sécurisé ...
... et un **quartier sans voitures**, offrant des **espaces publics** de qualité ;
4. Une **plateforme de la gare** réorganisée ...
... incluant une **gare routière** régionale et une **place de la Gare** ; un **P+R** de 200 places en sous-sol ;
5. Un projet qui **respecte les composantes du paysage** ...
 - > des constructions ne dépassant pas la cote d'altitude moyenne de la route de l'Etraz ;
 - > des bâtiments dont le nombre de niveaux est de Rez + 3 (minimum) à Rez+5+Attique (maximum) ;
 - > des « socles » occupés par des activités, soulignant l'implantation par « strates » des bâtiments ;
6. Une **densité optimisée** ...
 - > un IUS (Indice d'Utilisation du Sol) de 1,52 pour la zone de Centre ;
 - > soit 233 habitants et emplois à l'hectare et une population de 734 habitants et emplois ;
7. L'accueil de **580 habitants** ...
 - > 36'250 m² maximum de surface de plancher (SPd) destinée au logement, soit environ 370 logements ;
 - > dont 15 % minimum pour des logements sociaux (environ 70 appartements) ;
8. **154 emplois dans le nouveau quartier** + le maintien de 120 emplois Schenk SA ...
... répartis dans la zone de centre entre commerces de proximité et services, artisanat local ;
9. Un **équipement public**...
 - > une école (classes pour les primaires, salle de rythmique) ;
 - > une salle polyvalente ;
 - > une crèche pour environ 80 enfants ;
10. L'ambition de devenir le 2ème **Site 2000 Watts** du canton de Vaud ...
... un concept énergétique contraignant pour la réalisation et l'exploitation des constructions.

¹ Le Rapport 47OAT et ses annexes, le Règlement et ses annexes, ainsi que le plan de quartier sont à disposition des Conseillers communaux sur le site EXTRANET de la Commune

DESCRIPTION DU PROJET

Affectation et droits à bâtir

Aujourd'hui, les parcelles comprises dans le périmètre du PQ sont colloquées en zone industrielle A, selon le Plan Général d'Affectation de 1992. Pour pouvoir réaliser un « outil » de production performant, répondant aux besoins de son activité, Schenk SA, a initié la planification du plan de quartier, englobant la parcelle 1018 (ex propriété Zosso), s'assurant ainsi de pouvoir étendre le Nouveau Site de Production dans le futur, et de valoriser moins de 50 % de la surface du site en créant, dans le cadre du développement des Sites Stratégiques cantonaux, un quartier vivant accueillant toutes les fonctions d'un lieu de vie, de travail et de services. Deux zones d'affectation sont définies :



- > la **zone industrielle**, sur la parcelle propriété de Schenk SA d'une surface de terrain de 41'433 m².
 - > la **zone de centre**, comprenant les parcelles propriétés de Schenk SA, de M. Stéphane Zeugin, de Mme et M. Wertmann (Café du Chemin de Fer) et des CFF, sur une surface globale de 31'526 m². Les droits à bâtir fixés pour la zone de centre, avec un IUS de 1.52, sont de 47'850 m² de surface de plancher déterminante (SPd), dont :
 - 36'250 m² maximum pour le logement (80 %)
 - 6'900 m² pour les activités et commerces
 - 2'700 m² pour le bâtiment CFF
 - 2'000 m² pour l'équipement public. En accord avec les développeurs du projet (Schenk SA), cette surface sera augmentée à 2'110 m² (convention entre Schenk SA et la Commune de Rolle).

Un site stratégique pour Rolle...

Ce projet s'inscrit pleinement dans la Stratégie de Développement Territorial (adoptée en mai 2012), en respectant les « actions » suivantes :

- > **Préserver ce qui a de la valeur** : la densification de ce site permettra de préserver les secteurs non bâtis existants à l'intérieur du périmètre de centre, dont les qualités paysagères sont remarquables.
- > **Privilégier les secteurs identitaires** : le regroupement des activités Schenk sur la partie nord du site, libérant ainsi les surfaces de terrain à proximité de la gare, permet de réaliser un réaménagement global de l'ensemble du site. Cette action permet d'une part de positionner le nouveau site de production Schenk (NSP) dans la partie supérieure du site, en bordure de l'autoroute et des couloirs de ligne HT. Elle permet d'apporter une *amélioration déterminante à l'entrée de la ville de Rolle*.

...et un Site Stratégique Cantonal

La Politique cantonale des pôles de développement (PPDE) identifie les sites stratégiques qui accueilleront habitants et emplois ces prochaines années, en favorisant la mixité. Le Site Stratégique Cantonal de Rolle (fiche 8e PPDE) occupe le périmètre intégral du PQ Gare Nord – Schenk. Ce site a pour particularité, relevée par les services cantonaux, d'intégrer sur plus de 50 % de sa surface, une zone industrielle, pérennisant ainsi l'activité de Schenk SA, inscrite dans le patrimoine rollois et de La Côte.

Un site stratégique répond à l'intérêt cantonal en contribuant de manière quantitative et qualitative à l'implantation d'emplois et/ou à la création de logements. La densité minimale attendue sur un tel site est de 200 habitants et emplois à l'hectare, soit un IUS (Indice d'Utilisation du Sol) de 1,25 minimum. L'application de cette densité minimale pour le PQ Gare Nord – Schenk permettrait d'accueillir une population de 630 habitants et emplois dont, pour 80 % de logement, 500 habitants et 130 emplois.

Densité optimisée

La densité du futur quartier a été évaluée lors de la démarche de mandat d'étude parallèle (MEP), qui s'est déroulée en 2013. Le projet lauréat de ce concours a servi de base à l'élaboration du projet de PQ. La densité retenue, en forte baisse par rapport au projet présenté en 2014, permettra d'accueillir 580 habitants, soit 80 de plus que ce que demande au minimum un site stratégique (500 habitants). La densité a donc été réduite à une proportion raisonnable, proche du minimum requis, de manière à répondre finalement aux impératifs économiques de Schenk SA et aux objectifs de l'aménagement du territoire, en se gardant de tout gigantisme.

Cette densité optimisée permet :

- > de confirmer la Stratégie de Développement du Territoire de Rolle, en préservant en particulier le site de l'Ermitage de toute urbanisation extensive ;
- > de pérenniser l'entreprise Schenk SA, qui pourra réaliser son NSP, estimé à Fr. 93 millions, en le finançant partiellement avec le revenu du quartier immobilier ;
- > de saisir l'opportunité du déplacement de la bretelle autoroutière ;
- > de réaliser la gare routière régionale, accueillant 6 à 8 lignes de bus à l'horizon 2020 ;
- > de réaliser un quartier « durable », futur Site 2000 Watts, le 2^{ème} du canton de Vaud ;
- > d'offrir à la population environ 70 appartements dont les loyers sont contrôlés ;
- > de proposer des locaux artisanaux adaptés aux besoins des petites entreprises locales ;
- > d'offrir à la population des espaces publics de qualité dans le quartier (place de la Gare, parc du quartier, rue piétonne) et le réaménagement des espaces publics en périphérie (avenue de la Gare, nouveau chemin du Grand-Pré et route de Jolimont).

Projet établi dans le respect de l'identité du lieu

Le site s'inscrit au pied d'un paysage viticole reconnu, « La Côte ». Ce paysage se caractérise par son coteau exposé, plongeant vers le lac, et ses hameaux qui sont autant d'éléments patrimoniaux remarquables. A ce titre, l'ensemble est identifié dans plusieurs inventaires du paysage, dont en particulier l'Inventaire fédéral des paysages (IFP), site de La Côte (n° 1201).

Le périmètre du PQ n'est pas compris à l'intérieur de ces inventaires. Il est cependant situé à l'aval de la route de l'Etraz, qui limite l'objet IFP « La Côte », site protégé dont il est séparé par l'autoroute et les lignes à haute tension qui forment actuellement la césure entre les espaces urbanisés des rives du lac et le coteau viticole.

Le paysage perçu au quotidien par les habitants des villages et des hameaux de La Côte, qui surplombent le site, est dominé par 4 lignes horizontales successives : le coteau lui-même avec sa dominante de vigne qui s'inscrit en premier plan de toutes les vues, la ligne de rupture que constituent les lignes HT et l'autoroute, les espaces bâtis des rives dans lesquels s'inscrivent la vieille ville et le château, puis le lac avec l'horizon montagneux comme toile de fond. Les bâtiments, dont la hauteur a été revue à la baisse, s'inscrivent dans la silhouette de Rolle et ne modifient pas cet ordonnancement. Il n'y a pas d'atteinte au paysage.

Concept urbanistique et paysager

A l'échelle du site et en parallèle au développement du PQ, un concept paysager a été développé par le bureau Verzone-Woods Architectes. Ce concept figure en annexe 2 du règlement du PQ. Il constitue le document de référence pour l'aménagement des espaces extérieurs du PQ et doit être repris dans les projets d'aménagements extérieurs demandés lors de la première demande de permis de construire de chaque zone respective.

Le concept urbanistique et paysager s'inspire des « strates » graduelles du paysage de La Côte. Les cinq « strates » identifiées correspondent aux espaces suivants :

- > la strate du **Nouveau Site de Production**, entre l'autoroute et le nouveau chemin du Grand-Pré ;
- > le **chemin du Grand-Pré** : le tracé du nouveau chemin du Grand-Pré permet l'articulation de la zone industrielle avec le reste du quartier ;
- > **Le Parc** ; cet espace vert, planté d'arbres en pleine terre, les sous-sols étant proscrits sous sa surface, sera un lieu ouvert au public.



- > **La Rue** (piétonne, résidentielle) et la **place de la Gare**. La rue piétonne constitue un espace de vie et de rencontre au cœur du quartier. Elle s'élargit au niveau de la place de la Gare.



- > **La plateforme de la gare** (gare routière) : à terme, la gare routière accueillera 8 lignes de bus.



- > **La liaison « Nord-Sud »** : cet espace constitue la colonne vertébrale du quartier. Cet axe est un lieu de vie et de circulation entre le NSP et la place de la Gare, se prolongeant à terme avec le nouveau passage inférieur qui sera réalisé sous les voies CFF lors de la réalisation des 3^{ème} et 4^{ème} voies CFF.



Les « strates » et les espaces publics correspondants font l'objet de fiches détaillant pour chacune d'elles les mesures d'aménagement garantissant une qualité des espaces. L'essentiel des principes inscrits dans le PQ porte sur les aspects suivants (liste non-exhaustive) :

- > réaliser des toitures plates végétalisées ;
- > introduire une arborisation en alignement le long de la route de la Vallée et sur la place de la Gare ;
- > planter des arbres majeurs et des vergers haute-tige dans le **parc paysager**, les constructions souterraines y sont interdites afin de garantir une arborisation en pleine terre ;
- > accompagner le chemin du Grand-Pré par une arborisation en bosquets ;
- > réaliser une **butte paysagère** et filtre végétal en limite nord du PQ.

Accessibilité

Le PQ "Gare Nord - Schenk" jouit d'une situation idéale du point de vue des infrastructures de transport régionales :

- > le PQ intègre la place de la Gare CFF de Rolle, offrant des liaisons ferroviaires (RE) avec les principales villes de l'Arc lémanique et des liaisons routières (Car Postal) avec les centres régionaux;
- > le PQ jouxte la jonction autoroutière de Rolle, dont le réaménagement projeté permettra de garantir une accessibilité routière optimale;

Le nouveau "chemin du Grand-Pré", traversant le PQ, et le chemin de Jolimont serviront à terme de desserte du quartier. Les accès routiers y seront regroupés pour soulager la route de la Vallée.

A terme, la place de la Gare ne sera accessible qu'aux bus, taxis, véhicules d'urgence et aux modes doux, avec toutefois la possibilité d'y organiser la livraison nécessaire au fonctionnement des activités présentes sur la place.

Le long du PQ, la route de la Vallée sera réaménagée pour mieux s'intégrer à la nouvelle urbanisation et accueillir des infrastructures de mobilité douce plus attractives.

Le PQ "Gare Nord - Schenk" générera un trafic d'environ 2'100 véhicules par jour (y compris P+R), soit 1'800 de plus qu'aujourd'hui. Ce trafic engendrera un accroissement de la sollicitation du haut de la route de la Vallée, dans le secteur de la jonction autoroutière de Rolle. Aujourd'hui défaillant, son fonctionnement sera revu conformément au projet mis à l'enquête par l'OFROU, du 8 décembre 2015 au 25 janvier 2016.

Du point de vue de l'accessibilité piétonne et aux cyclistes (mode doux), le plan de quartier est structuré autour d'espaces collectifs, comme le Parc, ou public, comme la Rue et la liaison piétonne Nord - Sud. Ces deux principaux axes de mobilité douce, traversant le quartier, feront l'objet d'une servitude publique pour le passage à pied. Le projet propose ainsi un quartier « sans voiture », les parkings étant enterrés sous les bâtiments et accessibles depuis la route de Jolimont. La perméabilité du quartier pour les piétons est assurée par la mise en place du maillage des espaces collectifs et publics.

Stationnement

La proximité immédiate de la gare CFF et de la gare routière accueillant plusieurs lignes de bus régionales, la mixité des activités projetées sur ce site et la distance par rapport au centre-ville de Rolle permettent de réduire globalement les besoins de stationnement comparativement à un projet monofonctionnel accessible uniquement en voiture.

Ainsi, quelque 760 places de stationnement seront à créer, dont :

- > 440 à 470 places de stationnement pour la zone de centre
- > 90 places pour le NSP
- > 160 à 200 places pour le P+R prévu en sous-sol de la plateforme de la gare.

L'accessibilité en 2-roues sera également à garantir par la réalisation d'environ 940 places vélos et 80 motos/scooters sur l'ensemble du PQ.

LE PROJET REVU A LA BAISSE

Un (long) processus de planification

Ce projet a été mis en œuvre dès que Schenk SA a estimé vouloir privilégier le site de Rolle et d'y regrouper son activité dans un bâtiment plus rationnel et plus respectueux de l'environnement : le projet permet une baisse de la consommation d'eau de 64% par rapport à la consommation actuelle, et une baisse de 85% d'émissions de CO². L'entreprise disposera d'un site de production performant à la hauteur de sa réputation sur les plans national et international. Elle sera ainsi en mesure d'honorer ses engagements avec quelque 200 vignerons de La Côte.

La première démarche qualitative, afin de tester le programme et la densité de ce site, a été d'organiser un Mandat d'Etude Parallèle (MEP), en 2012. Le résultat de ce « concours » a fait l'objet d'une présentation des 8 projets exposés à la Salle des Chevaliers pendant une semaine.

Le projet a ensuite été soumis à une première enquête publique (décembre 2014), qui a soulevé de nombreuses oppositions. La Municipalité a par conséquent décidé de recevoir l'ensemble des opposants. De ces auditions, il est ressorti que les opposants estimaient que le projet ne s'inscrivait pas dans le contexte de Rolle et de son environnement bâti en raison de la trop forte densité et de la volumétrie des constructions projetées. Pour ces raisons, à la fois qualitatives et sensibles, les opposants définissaient le projet comme inadapté. Ils reconnaissaient cependant les qualités des intentions développées pour l'aménagement du quartier et pour le secteur de la gare.

Le message porté par les opposants a été entendu par la Municipalité qui a pris la décision de **réviser le PQ** afin d'en **diminuer la densité** et les **hauteurs des bâtiments pour limiter leur impact sur le paysage**, et de mettre en œuvre une **nouvelle procédure de planification**. Parallèlement, une démarche d'information et de concertation a été organisée avec des représentants des opposants.

Les principales adaptations portées au projet mis à l'enquête en 2014 concernent:

- > une diminution (-14 %) de la densité (IUS de 1.77 à 1.52), avec une baisse plus sensible des surfaces dédiées au logement, la capacité d'accueil du quartier passant de 750 à 580 habitants, soit une baisse de 22 % ;
- > l'abaissement général des gabarits des bâtiments et plus particulièrement des bâtiments inscrits dans la perspective de la route de la Vallée, ainsi que celui du bâtiment CFF sur la place de la Gare, et la disparition du bâtiment « haut » prévu par le projet initial ;
- > la définition d'une place de la Gare piétonne plus généreuse comprise entre les bâtiments du front de gare et dissociée de la gare routière ;
- > l'introduction de surfaces dévolues à des activités artisanales en partie nord du secteur d'affectation mixte le long du nouveau chemin du Grand-Pré ;
- > un concept limitant la réflexion du bruit mis en œuvre pour les façades au nord du NSP ;
- > la mise en œuvre d'une butte arborisée, formant un écran végétal au nord du NSP.

En mettant une nouvelle fois l'ensemble du projet modifié à l'enquête publique, alors que seules les modifications auraient pu l'être, la Municipalité a privilégié une plus large information de la population. Elle estime que les modifications apportées au projet initial vont dans le sens des opposants sans toutefois mettre en péril l'équilibre économique du projet. Si cet équilibre devait être rompu, c'est l'ensemble du projet qui risquerait de faire naufrage.

Enjeux pour la Commune de Rolle

C'est la responsabilité de la Municipalité de ne pas laisser passer les opportunités offertes par ce projet. Il vaut la peine d'en rappeler ici les enjeux pour la Commune.

- Opportunité de créer un quartier offrant de la diversité, sur un site qui attend un renouvellement urbain, et qui répond idéalement aux critères de densification de l'habitat exigés par la LAT et le Plan Directeur Cantonal.
- Opportunité de conserver sur le territoire de Rolle une entreprise reconnue mondialement, classée 1^{ère} des producteurs de vins en Suisse. La Municipalité soutient le développement de cette entreprise, qui emploie 124 personnes, produit 25 % des vins vaudois et 27 % des vins de La Côte. En effet, plus de 200 vignerons de la Côte fournissent leurs récoltes à Schenk SA, pour certains depuis plus de 100 ans.
- Opportunité de participer à moindres frais pour la Commune à l'assainissement de la jonction autoroutière : les travaux prévus par l'OFROU (Office fédéral des routes), à savoir le déplacement de la bretelle direction Lausanne, la création des giratoires de la jonction et de la route de la Vallée, donnant accès au nouveau chemin du Grand-Pré, sont estimés à Fr. 6.58 millions. Si ce projet devait être mené sans l'appui de Schenk SA, le montant à charge de la Commune passerait de 7 % du coût global à 37 % : il serait en effet augmenté de la part prise en charge par Schenk qui se monte à Fr. 1.9 million (30 % du montant global).
- Opportunité de réaliser, en partenariat avec les CFF, la Région, le canton de Vaud et Schenk SA, un P+R de 160 à 200 places, prenant en compte une complémentarité d'usage en soirée et le week-end. Le PQ rend possible la création de ce parking en sous-sol de la plateforme de la gare. Son financement est garanti par l'engagement des partenaires.

Equilibre entre les attentes de la Municipalité et celles de Schenk SA

La faisabilité de ce projet tient à l'équilibre des intérêts convergents de la Municipalité, garante du développement de son territoire, et de l'entreprise Schenk SA, qui en est l'initiatrice. Les engagements de chacune des parties, formalisés par convention lorsque le règlement du PQ ne suffisait pas, permettront à la Commune :

- > d'assainir la jonction autoroutière – participation Schenk de Fr. 1.91 million ;
- > d'aménager et sécuriser les routes connexes au PQ – participation Schenk de Fr. 1.34 million ;
- > de contrôler le loyer de 70 appartements, et des locaux artisanaux ;
- > de contrôler, en phase de planification, de réalisation et d'exploitation, la consommation énergétique du quartier (Concept énergétique intégré au règlement du PQ et engagement confirmé par convention).
- > de garantir la surface nécessaire (2'000 m²) pour un équipement public (école primaire, salle polyvalente et crèche). Pour mémoire, la taxe relative au financement des équipements communautaires², qui est due dès qu'une mesure de planification (en l'occurrence le plan de quartier) permet d'augmenter de plus de 30% les droits à bâtir (SPd), permettra à la Commune de Rolle de percevoir pour l'ensemble de ce PQ, tous propriétaires concernés, environ 4Mio.- (dont Fr. 3.8 million à charge de Schenk).

² Le « Règlement concernant la taxe relative au financement de l'équipement communautaire lié à des mesures d'aménagement du territoire », adopté par le Conseil communal le 18 juin 2013, est en vigueur depuis le 30 juillet 2013. Le taux, basé sur la valeur ECA du patrimoine administratif, sur le nombre d'habitant au 1^{er} janvier, est mis à jour chaque année.

Le Conseil Communal CONSIDERE :

1.	PROCEDURE
-----------	------------------

1.1 Procédure décisive et Autorité compétente

Le projet du PQ « Gare Nord - Schenk », établi conformément aux dispositions de la LATC, prévoit la réalisation de plus de 500 places de stationnement ; de ce fait, selon le point 11.4 de l'annexe de l'Ordonnance sur l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE), un rapport d'impact sur l'environnement (RIE) doit être établi. La procédure d'adoption et d'approbation du PQ est la procédure décisive. Un RIE 2ème étape sera établi dans le cadre des demandes de permis de construire qui suivront.

L'Autorité compétente, pour procéder à l'EIE, doit déterminer si le projet répond aux prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement, sur la base des éléments d'appréciation suivants :

- > le Rapport d'Impact sur l'Environnement (RIE) ;
- > les préavis des services spécialisés de l'Etat ;
- > les résultats de l'enquête publique réalisée du 4 juin au 4 juillet 2016.

Elle fixe, le cas échéant, les conditions applicables à la réalisation du projet ou les charges à imposer au requérant pour assurer le respect de ces prescriptions.

1.2 Conformité du projet par rapport à l'aménagement du territoire

Le rapport selon l'article 47 OAT et le rapport d'impact montrent que le PQ « Gare Nord - Schenk » est conforme à la législation sur l'aménagement du territoire, au PDCn et aux autres planifications régionales, intercommunales ou communales.

1.3 Procédures liées

Le projet de PQ induit une reconfiguration importante des espaces routiers adjacents ou internes. Les projets routiers ont été développés en parallèle à l'étude du présent PQ et ont fait l'objet d'une coordination étroite.

Deux procédures de planification routière sont menées en parallèle :

- > la procédure OFROU (bretelle A1 et route cantonale jusqu'au – et y compris – le giratoire d'accès au site du PQ Gare Nord - Schenk. Le tracé de la bretelle étant déplacé, les limites de constructions existantes bordant son ancien tracé sont radiées, et de nouvelles limites inscrites. Elles font partie de la procédure OFROU et sont reportées sur le PQ à titre indicatif.
- > les routes cantonale et communales : l'aménagement de la route de la Vallée, depuis le giratoire d'accès au site Schenk (giratoire non-compris) jusqu'au pont CFF, et l'aménagement de la desserte interne du quartier (chemin du Grand-Pré) ainsi que de la route et chemin de Jolimont.

Conformément à l'article 25a LAT, le principe de coordination doit être appliqué aux procédures liées formellement et matériellement.

La coordination suivante est assurée entre les projets routiers et le PQ :

- > les projets routiers cantonaux et communaux ont fait l'objet d'une mise à l'enquête en parallèle au dossier de PQ, du 22 novembre au 21 décembre 2014,
- > le PQ fait l'objet d'une coordination avec la procédure OFROU du projet autoroutier, dont l'enquête publique a eu lieu du 8 décembre 2015 au 25 janvier 2016,
- > la définition des zones du PQ intègre les emprises nécessaires au réaménagement des DP adjacents pour la réalisation des projets routiers,

- > les nouvelles limites des constructions induites par ces projets ont été intégrées au projet de PQ pour la définition des aires de constructions,
- > l'étude acoustique réalisée dans le cadre du PQ intègre les nouvelles installations routières et autoroutières,
- > le fonctionnement des accès aux différentes zones du PQ a fait l'objet des vérifications géométriques nécessaires.

2. ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

2.1 Bases légales

Les prescriptions fédérales et cantonales sur la protection de l'environnement applicables au Plan de Quartier (ou PQ) sont notamment :

- > la Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE / RS 814.01) ;
- > la Loi et l'Ordonnance fédérales, respectivement du 1er janvier 1966 et du 16 janvier 1991, sur la protection de la nature et du paysage (LPN / RS 451 ; OPN / RS 451.1) ;
- > l'Ordonnance fédérale sur la protection de l'air du 16 décembre 1985 (OPair / RS 814.318.142.1) ;
- > l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB / RS 814.41) ;
- > la Loi et l'Ordonnance fédérales, respectivement du 24 janvier 1991 et du 28 octobre 1998, sur la protection des eaux (LEaux / 814.20 ; OEaux / RS 814.201) ;
- > l'Ordonnance fédérale sur l'assainissement des sites pollués du 26 août 1998 (OSites / RS 814.680) ;
- > l'Ordonnance fédérale sur les atteintes portées aux sols du 1er juillet 1998 (OSol / RS 814.12) ;
- > et la Législation cantonale d'application.

2.2 Rapport d'impact³

Le projet du PQ Gare Nord - Schenk prévoit globalement la réalisation de plus de 500 places de stationnement; de ce fait, selon le point 11.4 de l'annexe de l'Ordonnance sur l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE), un rapport d'impact sur l'environnement (RIE) doit être établi. Celui-ci doit être produit le plus en amont possible du processus, aussi un premier RIE accompagne la présente procédure de planification. Il se base sur la définition actuelle du projet. Un second RIE sera présenté dans le cadre des permis de construire qui suivront, précisant les aspects qui n'ont pas pu être traités de manière détaillée au stade de la planification, faute de données plus précises.

La procédure décrite par l'OEIE prévoit dans un premier temps l'établissement d'une enquête préliminaire et d'un cahier des charges du RIE qui doivent être validés par le service cantonal spécialisé (la Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE)).

L'analyse environnementale fournie dans le cadre de la demande d'accord préliminaire a été acceptée comme enquête préliminaire/cahier des charges du RIE par la CIPE dans le cadre de la consultation des services (rapport de juillet 2012).

Le projet a ensuite fait l'objet d'une présentation à la Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE) le 3 septembre 2013. Le préavis date du 22 janvier 2014.

Le projet a été soumis à l'examen préalable des services en avril 2014. Le préavis date du 3 juillet 2014. Le projet a été mis à l'enquête publique du 22 novembre au 21 décembre 2014. Les opposants ont été entendus courant 2015. Le projet a été révisé début 2016 sur décision de la Municipalité.

³ Le Rapport d'Impact et ses annexes sont à disposition des Conseillers communaux sur le site EXTRANET de la Commune

Le dossier a été transmis au SDT pour un nouvel examen préalable fin avril 2016. Le préavis, daté du 25 mai 2016, confirme la validation du dossier.

Les études réalisées montrent que les contraintes environnementales locales ne sont globalement pas très importantes pour le projet. Néanmoins, un certain nombre d'éléments ont d'ores et déjà été pris en compte pour l'organisation du site et l'implantation des constructions afin de minimiser les impacts :

- > l'accessibilité du site,
- > la protection contre le bruit,
- > la protection contre le rayonnement non ionisant,
- > la protection des eaux,
- > la protection contre les risques d'accidents majeurs,
- > l'intégration paysagère.

Par ailleurs, des mesures de protections complémentaires spécifiques à certains domaines seront prévues et devront être intégrées lors du développement des projets de constructions :

- > Développement d'un concept énergétique,
- > Mesures de protection contre le bruit,
- > Evacuation des eaux,
- > Aménagement des espaces extérieurs,
- > Végétalisation des toitures,
- > Mesures de sécurisation,
- > Gestion des sols, notamment ceux qui sont pollués,
- > Sondages archéologiques.

Les principaux impacts relevés par le RIE concernent les aspects suivants :

▪ **Trafic et circulation**

Le PQ "Gare Nord – Schenk" jouit d'une situation idéale du point de vue des infrastructures de transport régionales :

- > le PQ intègre la place de la Gare CFF de Rolle, offrant des liaisons ferroviaires (RE) avec les principales villes de l'Arc lémanique et des liaisons routières (Car Postal) avec les centres régionaux ;
- > le PQ jouxte la jonction autoroutière de Rolle, dont le réaménagement projeté permettra de garantir une accessibilité routière optimale ;
- > le PQ est longé par la route de la Vallée, dont les futurs aménagements permettront d'améliorer l'attractivité du vélo pour accéder au site.

Le nouveau barreau routier "Chemin du Grand-Pré", traversant le PQ, et le chemin de Jolimont serviront à terme de colonne vertébrale de desserte du quartier. Les accès routiers y seront regroupés pour soulager la route de la Vallée. A terme, la plateforme de la Gare ne sera accessible qu'aux bus, taxis, aux véhicules d'urgence et aux modes doux, avec toutefois la possibilité d'organiser la livraison nécessaire au fonctionnement des activités présentes sur la place.

Compte tenu de sa localisation, les besoins en stationnement du PQ ont été drastiquement limités. Ce besoin pourra encore être réduit par une éventuelle complémentarité d'usage (P+R / visiteurs et activités / logements), ainsi que par la réalisation d'un plan de déplacement de quartier ou par la mise à disposition de véhicules partagés. Ainsi, malgré l'importance de ce développement, quelque 440-470 places de stationnement seraient à créer pour garantir l'accessibilité de la zone de centre (+ 90 places « NSP Schenk » et 200 places du P+R gare). L'accessibilité en 2-roues sera également à garantir par la réalisation d'environ 940 places vélos et 80 motos/scooters sur l'ensemble du plan de quartier.

Le PQ "Gare Nord – Schenk" générera un trafic d'environ 2'100 véhicules par jour (y compris P+R), soit 1'800 de plus qu'aujourd'hui. Ce trafic engendrera un accroissement de la sollicitation du haut de la route de la Vallée, dans le secteur de la jonction autoroutière de Rolle. Aujourd'hui défaillant, son fonctionnement sera revu conformément à l'étude menée par Régionyon, intégrant à court et moyen termes la réalisation de deux giratoires et le redressement de la rampe autoroutière d'entrée en direction de Lausanne.

Le long du PQ, la route de la Vallée sera réaménagée pour mieux s'intégrer à la nouvelle urbanisation et accueillir des infrastructures de mobilité douce plus attractives. Ce réaménagement est à coordonner avec la réalisation du PQ.

En conclusion, l'accessibilité multimodale du PQ est garantie par l'ensemble des mesures programmées à ce jour.

■ **Utilisation rationnelle de l'énergie**

La société à 2000 Watts vers laquelle la Commune de Rolle veut tendre oblige à infléchir radicalement la courbe de demande en énergie et à opter pour une sobriété dans nos modes d'habiter, de se déplacer et de consommer. A l'échelle du projet, cette sobriété peut être satisfaite en priorité par l'adoption de standards à basse, voire très basse consommation d'énergie et par la recherche d'une maximisation du potentiel de captation solaire (actif et passif) via une conception bioclimatique des bâtiments.

Par ailleurs, en vue de satisfaire les besoins thermiques du secteur industriel dont les coûts de fourniture pèsent sur les coûts de production, il est nécessaire de trouver le compromis le plus avantageux entre l'objectif environnemental de valoriser les énergies renouvelables et l'objectif économique d'offrir un kWh dont le prix soit à la fois raisonnable et non sujet à de trop fortes augmentations à moyen-long terme.

La solution qui a été retenue consiste en la requalification du captage existant d'eau du lac, sur la base de la concession existante Schenk SA, pour couvrir l'ensemble des besoins de chauffage, rafraîchissement et froid du nouveau quartier (NSP et quartier immobilier).

■ **Protection de l'air**

La situation actuelle, basée sur les données à disposition, présente des dépassements de la limite OPair annuelle pour le dioxyde d'azote (NO_2) en bordure d'autoroute A1, dans la partie nord du PQ ($30 \mu\text{g}/\text{m}^3$). A l'horizon futur 2030, considérant les prévisions à la forte baisse des émissions du trafic routier, l'ensemble de la région devrait être assainie du point de vue du NO_2 .

L'apport maximal du projet à cet horizon sera de $+0.6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ de NO_2 en moyenne annuelle s'ajoutant à une concentration sans projet de l'ordre de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Avec la solution «pompage de l'eau du lac + PAC», actuellement envisagée, les impacts seront particulièrement faibles.

■ **Bruit**

Le respect de l'art 7 de l'OPB, lié au bruit issu du PQ, ne peut pas être complètement évalué au stade actuel de la planification. Ce contrôle pourra être fait dans le cadre des demandes de permis de construire, lorsque toutes les installations potentiellement bruyantes seront définies de manière détaillée. Quoi qu'il en soit, l'organisation retenue pour le NSP, principale source potentielle de nuisances du PQ (localisation des quais et des parkings notamment), permet déjà de limiter notablement les impacts vis-à-vis du voisinage.

Le nouveau chemin du Grand-Pré générera des nuisances qui occasionneront un dépassement des valeurs de planification OPB (VP) de l'ordre de 1 dBA vis-à-vis des futures constructions « IMMO » : la pose d'un revêtement phono-absorbant (effet -3dBA) est prévue. Du côté Est, le Chemin de Jolimont qui sera réaménagé, ne pose pas de problème normatif.

Le respect de l'art 9 OPB, lié au trafic généré par le PQ, ne nécessite pas la mise en œuvre de mesures particulières. En effet, sur les routes qui sont les plus chargées aujourd'hui, l'effet du projet est jugé imperceptible (<0.5 dBA). S'il est nettement plus important sur le réseau secondaire, les charges finales restent relativement faibles et n'entraînent donc pas de dépassement des valeurs limites d'immission (VLI).

Concernant le respect de l'art. 31 OPB, lié au bruit perçu sur le site, l'emplacement retenu pour les différents programmes envisagés à l'intérieur du périmètre du PQ permet de limiter les contraintes vis-à-vis du projet : la zone industrielle peu sensible au bruit, le long de l'autoroute A1, principale source de bruit, et la zone habitée au sud du site, bénéficient ainsi de la protection du bâtiment NSP de l'entreprise Schenk SA. La place de la Gare au sud permet de garantir une certaine distance par rapport aux voies CFF, seconde source de nuisance importante pour le secteur. Seul le programme IMMO est concerné par quelques contraintes liées à la protection contre le bruit. Le NSP est conforme à l'OPB.

Du côté Ouest, le long de la route de la Vallée (RC47b), un dépassement d'environ 3 dBA des VLI DS III est prévisible à l'horizon 2030 sans RODEO II. Le projet d'assainissement du bruit routier de la Commune, qui prévoit la pose d'un revêtement phono-absorbant sur ce tronçon, permettra de respecter les VLI. A noter que la mise en service du projet RODEO II permettrait de réduire les charges de trafic sur la RC47b et donc les niveaux sonores. Du côté sud, les nuisances ferroviaires occasionnent un dépassement de l'ordre de 1 dBA aux façades des logements. En conséquence, les futures constructions devront intégrer cette contrainte : des mesures architecturales relativement simples permettront de pallier ce faible dépassement.

En conclusion, le respect de l'OPB est peu contraignant pour le projet de PQ. Dans le cadre des demandes de permis de construire, une expertise acoustique détaillée devra être effectuée, afin de contrôler le respect strict des normes.

▪ Rayonnement non ionisant

Selon l'art. 4 de l'ORNI, les installations doivent être construites et exploitées de telle façon que les limitations préventives des émissions définies par l'ORNI ne soient pas dépassées. L'art. 13 précise que les valeurs limites d'immission doivent être respectées partout où des personnes peuvent séjourner. L'art. 16, qui demande que les nouvelles zones à bâtir ne soient définies que là où les valeurs limites de l'installation (plus restrictives) sont respectées, n'est pas applicable car le périmètre du PQ était affecté avant février 2000. Cependant, en application du principe de précaution, les propriétaires et les développeurs du projet ont souhaité intégrer, comme contrainte pour l'aménagement du périmètre, les distances à la source préconisées pour les lieux à utilisation sensible (LUS) projetés :

- > 39 m à l'axe de la ligne 220kV de Swissgrid (anciennement Alpiq), au nord du PQ. L'implantation du NSP Schenk SA respecte cette distance. A noter qu'une demande a été formulée auprès de Swissgrid pour remonter les conducteurs inférieurs de la ligne HT de 5.5 m au droit du PQ.
- > 25 m de la **ligne de transport CFF**. Cette dernière étant située au Sud des voies, le périmètre du PQ n'est pas touché par cette contrainte. A noter que les CFF ne prévoient pas de changement avec la mise en place des 3^{ème} et 4^{ème} voies.
- > 99 m de l'**antenne de téléphonie mobile** (GSM/UMTS) située au Nord-Ouest du PQ. Les calculs montrent que la VLI_{inst} sera respectée pour les LUS du NSP de Schenk SA (à confirmer sur la base du projet définitif, dans le cadre du permis de construire).
- > L'**antenne GSM** existant au Sud-ouest du PQ, de faible puissance ne constitue pas une contrainte pour le PQ.

■ Protection des eaux souterraines et superficielles, évacuation des eaux

Eaux souterraines : Le périmètre d'étude se situant dans le **secteur de protection des eaux Au**, qui comprend les eaux souterraines exploitables ainsi que les zones attenantes nécessaires à leur protection, la réalisation du projet nécessitera une autorisation cantonale.

Ainsi, pour le projet, qui prévoit un niveau du NSP partiellement enterré, ainsi que des parkings souterrains pour le quartier immobilier, il est nécessaire de s'assurer du respect des indications de l'Ordonnance sur la protection des Eaux (OEaux). Les constructions projetées, à l'amont du projet (NSP) auront lieu dans la nappe. Les bâtiments du projet IMMO ne devraient pas être en contact avec la nappe à condition de limiter à deux niveaux le nombre des provisoires ou définitives ne doivent pas perturber le régime naturel d'écoulement de plus de 10 % par rapport à l'état initial.

A cet effet, des mesures du régime d'écoulement sont réalisées régulièrement à intervalle de 3 mois depuis le printemps 2014. Il en ressort que les travaux de terrassement sous-sols.

L'enjeu principal du projet consiste donc à maîtriser les venues d'eau lors des terrassements à l'aide d'écrans provisoires étanches et de prévoir un système de drainage adapté pour éviter l'effet du barrage provoqué par les écrans de soutènement et les futurs bâtiments tout en respectant les exigences spécifiques au secteur Au.

Eaux superficielles : aucun cours d'eau n'est présent sur ou à proximité immédiate du périmètre du PQ.

Evacuation des eaux : le PGEE de la Commune de Rolle a été approuvé le 18 juin 2009. Dans le cadre de la présente étude, une vérification des conditions d'évacuation des eaux a été menée. Le projet de PQ conserve le même coefficient de ruissellement global (0.6) que l'aménagement actuel pour l'ensemble des différentes parcelles. Celui-ci reste inférieur à l'aménagement à saturation défini dans le PGEE (0.7). Il n'y aura donc pas d'augmentation des débits totaux d'eaux claires sur l'ensemble du secteur. A noter que sur le périmètre du PQ, le PGEE indique des possibilités d'infiltration « moyennes ». La gestion des eaux de ruissellement sur l'entier du site sera coordonnée en conformité avec le PGEE.

Concernant le traitement des eaux usées, le SESA a indiqué que la STEP de Rolle est particulièrement sollicitée notamment en période de vendanges. En 2011, il a été mesuré 67'000 EH (équivalent-habitant) en entrée, soit 2 fois plus que la capacité maximale théorique de la STEP (34'000 EH en période de pointe, 15'000 EH en moyenne), et les normes de rejet étaient largement dépassées. La part de l'entreprise Schenk SA a été précisée depuis l'établissement du rapport d'impact : elle se monte à 78'560 m³ qui seront ramenés à 26'500 m³ avec la réalisation du projet. Aussi le projet du NSP prévoit la réalisation d'une unité de prétraitement des eaux usées sur site, **permettant ainsi de diminuer les charges organiques présentes**. Il est prévu une installation de contrôle de l'efficacité du traitement par analyse (installation d'un échantillonneur) avant rejet des eaux traitées pour respecter les valeurs limites fixées par la STEP.

■ Sols

La protection des sols implique de définir de manière rationnelle et parcimonieuse les emprises de chantier, de minimiser le compactage des sols en place et d'éviter toute manipulation inutile ou inadéquate des matériaux terreux. Le périmètre du PQ est en grande partie bâti et aménagé. Seule la portion nord-est (moins de 20% du PQ) est encore exploitée pour l'agriculture. Ce terrain d'environ un hectare n'est pas classé en SDA.

Un relevé pédologique (selon norme SN 640581a) documentera l'état des sols avant travaux, afin de planifier et optimiser au mieux leur gestion pendant le chantier, pour déterminer les filières d'évacuation, l'objectif étant de pouvoir en réutiliser un maximum sur place.

Les volumes de matériaux terreux concernés sont évalués à environ 2000 m³ pour l'horizon A (couche supérieure) et 6000 m³ pour l'horizon B (sous-sol) (70'000 m³ pour les matériaux d'excavation). Un bilan plus précis des surfaces et volumes touchés par le projet sera fourni lors des demandes de permis de construire). Pour les matériaux terreux, sous réserve d'une éventuelle

pollution, 2'000 m³ devraient pouvoir être réutilisés sur place pour les aménagements extérieurs et 6'000 m³ devront être évacués (valorisation de parcelles viticoles proches). Pour les matériaux d'excavation, 40'000 m³ serviront au remodelage du site, le solde (30'000 m³) devra être évacué. Un suivi pédologique doit être assuré par une personne spécialisée en pédologie (agréée par la DGE-GEODE/Sols) de l'étude du projet jusqu'à la restitution finale des sols remis en place.

▪ Sites contaminés

Les parcelles n° 427 et n° 1018 sont répertoriées par le canton de Vaud comme sites pollués (aires d'exploitation). Les activités, qui se sont déroulées pendant un certain nombre d'années sur ce site industriel, ont été estimées comme potentiellement polluantes :

- > Parcelle n° 427 : industrie du vin et de ses dérivés,
- > Parcelle n° 1018 : station-service sans garage.

Les investigations réalisées sur une partie du site n'ont pas révélé de sols très pollués. Toutefois, l'existence de pollutions localisées est possible, aussi, il est recommandé qu'un spécialiste suive les travaux d'excavation.

▪ Accidents majeurs

A l'heure actuelle, l'entreprise Schenk SA n'est pas assujettie à l'Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (OPAM), puisqu'elle ne stocke, ni n'utilise des produits soumis à l'OPAM en quantité qui dépasse les seuils fixés par l'ordonnance pour une étude de risque. L'autoroute A1 et la ligne CFF Lausanne-Genève, réputées installations à risques (soumises à l'OPAM) et qui longent le PQ, pourraient toutefois constituer une contrainte pour le développement du projet.

Le PQ est localisé dans un secteur qui est considéré dans le « domaine acceptable » du point de vue des risques OPAM, par rapport à un état de référence actuel de la densité du bâti autour de la gare de Rolle. Avec les constructions envisagées par le PQ et celles envisageables dans les espaces déjà affectés dans le périmètre à considérer, on peut conclure, après calcul, que l'on restera dans le domaine du « non significatif ». Avec de l'ordre de 172 personnes pondérées supplémentaires touchées, on reste en deçà du seuil des 300 personnes. Aussi, il n'est pas nécessaire de procéder à une étude complémentaire OPAM.

Le PQ intègre des mesures d'éloignement : la crèche et les logements protégés seront situés à plus de 100 m des rails; aucun logement, ni aucune place de travail à l'exception de celles des CFF, n'est prévu dans la zone des 50 m. Par ailleurs, pour les bâtiments situés dans la bande des 100 m, des précautions techniques selon les directives usuelles sont applicables.

▪ Flore, faune et biotopes

Le périmètre de projet ne comprend aucun inventaire, il se situe dans un environnement déjà densément construit. La physionomie des milieux correspond à un ensemble d'éléments aménagés et entretenus qui présentent peu de caractéristiques naturelles. La vision locale a permis de mettre en évidence que les milieux naturels, ou plutôt semi-naturels présents, non sans intérêt dans un contexte urbain, n'ont pas de valeur biologique particulière.

Le **concept paysager** développé dans le cadre du PQ intègre plusieurs mesures d'ordre général visant à améliorer la biodiversité des nouveaux espaces créés (mise en œuvre de surfaces perméables, végétalisation des toitures, utilisation d'espèces indigènes, entretien extensif, ...).

Au vu de ce qui précède, à ce stade de la planification, l'impact général du projet peut être qualifié de faible. En effet, les milieux touchés pourront facilement être reconstitués ou complètement recréés, soit dans le cadre des espaces verts qui seront aménagés à l'intérieur du PQ, soit le long de la nouvelle bretelle autoroutière.

Un relevé botanique est néanmoins préconisé dans le cadre du permis de construire, afin de s'assurer qu'aucune plante rare, menacée et protégée ne soit présente dans les emprises du projet. Les éventuelles mesures de protection seront définies sur cette base.

■ Forêt

Le périmètre d'étude ne contenant pas d'aire forestière, le projet n'engendre donc aucun impact direct sur la forêt (défrichement). Un boisement forestier est toutefois situé en limite Sud-Est du PQ (parcelles 332 et 1285 de Jolimont sur la commune de Mont-sur-Rolle). Les futures constructions respecteront la distance de 10 m à la lisière.

L'élargissement du Chemin de Jolimont d'environ 3 m du côté du PQ nécessitera une autorisation spéciale. Ces travaux sont nécessaires pour permettre un accès aux futurs parkings du quartier dans de meilleures conditions. La localisation du stationnement et le principe de desserte retenus découlent du concept architectural et urbanistique choisi sur la base du MEP qui a été organisé en accord avec la Commune pour l'aménagement du futur quartier. Les impacts sur la forêt, qui découlent de ces travaux, sont faibles.

■ Paysages et sites.

Le paysage de Rolle est dominé et structuré par un certain nombre de strates ou trames horizontales qui caractérisent le coteau, le lac, la vieille ville et le château sur les rives, les extensions de la ville de part et d'autres de la ligne de chemin de fer avec un tissu caractérisé par l'alternance de constructions et d'arborisations importantes, l'autoroute et la ligne à haute tension qui délimite l'espace urbanisé du coteau (à quelques exceptions près), enfin le vignoble et ses villages et hameaux, classé à l'inventaire fédéral pour son unité.

L'impact sur les sites et les paysages est jugé sur l'incidence du projet sur le paysage existant. Le principe est d'éviter une brèche, ou un événement paysager, avec une disproportion de gabarits manifestes portant atteinte à l'équilibre volumétrique des masses environnantes dans la trame paysagère. La trame du paysage doit pouvoir être visible et demeurer dominante par rapport aux objets qui la composent.

Pour évaluer l'impact du projet à l'échelle du grand paysage, il a été considéré les points de vue déterminants fréquentés par un large public, et qui de ce fait participent de l'imaginaire partagé de Rolle : à savoir les points de vue depuis le lac et depuis le coteau surplombant le site.

- > **Vu depuis le lac**, le regard permet d'apprécier l'emprise du projet sur l'image de la ville et son profil qui se découpe sur le coteau viticole. Avec la réduction de hauteur des bâtiments projetés, le profil du nouveau quartier s'inscrit désormais dans celui de la ville sur le second plan, sans emprise importante sur le coteau du paysage protégé du vignoble de la Côte. La ligne de la silhouette actuelle est conservée sans introduire de nouvelles dominantes. Cette ligne reste marquée par l'arborisation qui caractérise l'extension urbaine entre vieille ville et voie de chemin de fer et les toitures des bâtiments qui la compose, puis par le volume très important de l'arborisation du parc de Jolimont. Cela signifie que les bâtiments du périmètre Gare Nord vont s'inscrire dans la ligne générale, du paysage de 2^{ème} plan derrière la première ligne de la vieille ville, et demeurer cadré à l'arrière par la ligne HT et le coteau viticole.
- > **Depuis le coteau et ses sites d'habitation**, le regard apprécie le panorama du lac et des montagnes et la vision de la rive dominée par l'arborisation et la ligne de la vieille ville et du château.

Ces vues procurent peu de prises à des visions sur le nouveau quartier, d'abord parce que l'autoroute et les lignes à haute tension s'imposent au regard par leur dimension dans le premier plan, ensuite parce que « Jolimont » et les constructions qui l'occupent dessinent aussi un pied de colline en contrebas dans lequel le quartier Gare Nord vient s'inscrire sans voler sa dominante à la colline, et enfin parce que face à l'amplitude du paysage plus large du lac et des montagnes qui domine l'image perçue depuis les coteaux, les éléments qui composent le bas du coteaux y compris d'ailleurs la silhouette de Rolle paraissent bien peu significatifs.

Le grand paysage, vu depuis le coteau :



La situation existante



Le paysage existant et ses lignes de force

Il y a ensuite le site perçu dans ses proximités et son voisinage : cela concerne l'approche de la ville depuis la route de la Vallée, et la vue depuis la route de l'Etraz.

- > La situation actuelle profite du fait que les gabarits autorisés (Zone Industrielle A) n'ont pas été exploités à proximité de la route. Cette configuration donne de l'espace à la route depuis la jonction autoroutière et procure donc une approche plutôt dégagée de la ville. En développant des gabarits usuels pour ce type de tissu ou ce type d'environnement en proximité de ville, la route de la vallée va changer, pour apparaître sous l'aspect d'une rue urbaine bordée d'immeubles.
- > Avec la modification de la jonction, la suppression du chemin de Grand Pré le long de l'autoroute, le premier plan des habitants de la route de l'Etraz va se transformer. En lieu et place du bâtiment artisanal et du talus du chemin de Grand Pré ponctué de stationnement de bus et camions, c'est la façade Nord du NSP qui va s'implanter à l'aval de l'autoroute. Les vues sur le lac et les Alpes demeurent préservées. En revanche, le premier plan va changer. Une partie de la hauteur de la façade étant perceptible depuis la route de l'Etraz, le projet paysager a été établi pour favoriser une arborisation des espaces entre bâtiments NSP et autoroute et atténuer ainsi l'impact visuel de la grande longueur des bâtiments.

Les autres domaines de l'environnement, qui sont peu concernés par le projet, sont traités plus succinctement. On retiendra en particulier :

- **Vibrations et bruits solidiens**

Seule la ligne CFF pourrait être une source potentielle de vibrations. L'éloignement des futures constructions est toutefois suffisamment important pour que l'on puisse affirmer qu'aucun risque de perturbation n'est à craindre, seules exceptions, le bâtiment que les CFF projettent de réaliser au bord des voies et les autres aménagements prévus sur la place de la Gare. Les dispositions constructives nécessaires seront étudiées de cas en cas dans le cadre des demandes de permis de construire. A ce stade de l'étude (planification), aucune mesure particulière n'est à prévoir.

- **Déchets, substances dangereuses pour l'environnement**

Le type et les quantités de déchets produits actuellement par l'entreprise Schenk SA ne seront pas modifiés par le projet de NSP.

Les déchets générés par le quartier mixte IMMO sont essentiellement de type « ménager ». La directive communale en matière de gestion des déchets de novembre 2012 est applicable. Un ou deux Ecopoints sont prévus pour le nouveau quartier.

- **Dangers naturels**

Le SESA a confirmé que le périmètre du projet n'est pas concerné par un danger de crue et qu'une étude détaillée n'était donc pas nécessaire.

- **Archéologie et patrimoine**

Le secteur n'est pas compris à l'intérieur d'une région archéologique recensée. Considérant l'impact important du projet, le SIPAL (Section d'archéologie cantonale) demande que des sondages archéologiques soient réalisés préalablement aux travaux dans toutes les aires d'évolution des constructions. Le cas échéant, la possibilité d'une fouille archéologique reste réservée (art. 68 et ss LPNMS).

2.3 Avis et conditions des instances cantonales spécialisées et de la CIPE

Dans le cadre des consultations, les services spécialisés ont émis des conditions et avis, qui ont tous été intégrés au projet. Ils sont résumés ci-après :

- **Service de la mobilité (SM) :**

Le Service a suivi de manière régulière l'ensemble du processus de planification qui s'inscrit dans la politique des pôles de développement économique et de logement. Ce projet bénéficie du soutien de principe de la DGMR-P.

- **Direction de l'énergie (DGE-DIREN)**

La DIREN approuve les objectifs du concept énergétique et recommande que les modes d'approvisionnement en énergie planifiés pour le quartier figurent dans le règlement.

- **Direction de l'environnement industriel, urbain et rural (DGE-DIREV)**

La DIREV a vérifié la conformité du projet et demandé de démontrer de quelle manière les valeurs limites par rapport au bruit ferroviaire pourront être respectées.

- **Protection contre les accidents majeurs :**

Le projet est préavisé favorablement.

- **Protection du milieu naturel (DGE-BIODIV) :**

La division Biodiversité et paysage a apprécié la proposition de diversifier les aménagements paysagers à l'intérieur du quartier. Elle constate un manque de traitement des enjeux paysagers vis-à-vis du coteau compris dans l'inventaire fédéral de protection (IFP). Elle demande de vérifier la volumétrie des bâtiments projetés et de proposer des couleurs à privilégier.

- **Service des eaux, sols et assainissement (DGE-Eaux) :**

Cette division demande de compléter le dossier par un avis hydrogéologique.

- **Sols :**

La DGE-GEODE-SOLS demande que le chapitre traitant des sols soit modifié pour être conforme aux directives de la Confédération en la matière.

- **Commission de coordination interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE) :**

L'enquête préliminaire/cahier des charges du RIE a été validée par la CIPE dans le cadre de la consultation pour accord préalable (rapport de juillet 2012). Le projet a été présenté à la CIPE le 3 septembre 2013. Le RIE a été validé au travers des examens préalables (juillet 2014) et confirmé lors de l'examen complémentaire (mai 2016).

2.4 Appréciation globale de la compatibilité du projet avec l'environnement

La Commission interdépartementale de la protection de l'environnement (CIPE) estime que la réalisation du projet sera conforme aux prescriptions environnementales, sous réserve de la prise en compte des conditions émises par les services cantonaux, notamment dans le domaine de la protection contre le bruit, de la biodiversité, de l'approvisionnement en eau potable, de l'énergie, de la protection des sols et de la mise en cohérence de l'énergie (choix du système de chauffage) avec les impacts sur la qualité de l'air.

3. ENQUETE PUBLIQUE

Conformément aux dispositions légales en vigueur, la Municipalité de Rolle a soumis à l'enquête publique, du 4 juin au 4 juillet 2016 le plan de quartier "Gare Nord - Schenk" et son règlement. Le rapport justificatif selon l'article 47 OAT (ordonnance sur l'aménagement du territoire) ainsi qu'une maquette à l'échelle 1:500 étaient également disponibles pour information. Le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) était également mis en consultation.

Une information publique a eu lieu le 6 juin 2016 à la salle du Conseil communal au Château de Rolle. Le projet de PQ mis à l'enquête a suscité 143 oppositions. Les courriers reçus ont été numérotés de 1 à 143⁴.

3.1 Les oppositions :

Sur les 143 oppositions reçues, représentant 162 opposants (signatures), 100 proviennent d'habitants de Rolle, 36 de Mont-sur-Rolle, le solde provenant de propriétaires résidant hors de Rolle. A noter que sur les 92 opposants à l'enquête 2014, 51 ont confirmé leur opposition, 41 n'ont pas insisté.

La grande majorité des oppositions (139) expriment plutôt des « préférences » : globalement, les opposants s'accordent pour dire qu'un projet de développement à cet endroit est une bonne chose, mais préférerait une densité plus faible, des volumétries plus basses, pour une meilleure intégration du projet. Ils expriment des demandes visant à revoir encore une fois le projet « à la baisse » :

- > Réduire le volume du NSP pour préserver les vues, et renoncer au projet d'extension ;
- > Réduire l'IUS à 1,25 (voir 0,9) ;
- > Réduire de manière significative le nombre d'étage (1 niveaux sur tous les bâtiments).

De plus ils demandent le « maintien d'une zone d'activité artisanale », et souhaitent plus de concertation avec la population lors de l'établissement du projet, une réelle participation.

3.2 Séances de conciliation :

Une seule séance de conciliation a été demandée, par Me Journot pour M. Olivier Collombin (opposition N°62).

La Municipalité a estimé nécessaire de rencontrer les opposants suivants :

- > Opposition N°106 M. Stéphane Zeugin (propriétaire de biens-fonds intégrés au PQ)
- > Opposition N°126 émanant des CFF (concernant le P+R)

3.3 Oppositions et propositions de réponses :

Les oppositions abordant de manière récurrente les mêmes thèmes, certaines étant identiques entre elles (copie de lettre signature), la Municipalité propose une réponse « globale » qui sera adressée aux opposants. Cette réponse sera complétée pour les oppositions nécessitant une réponse plus précise sur des points soulevés de manière individuelle.

Les réponses proposées par la Municipalité sont présentées ci-après. L'annexe 1 présente la liste complète des oppositions, numérotées de 1 à 143.

⁴ L'intégralité des oppositions sont à disposition des Conseillers communaux, sur le site EXTRANET de la Commune

Oppositions N° : 1, 2, 3, 4, 5, [6 et 7], 8, 9 10, [11, 13, 23 et 50], 12, 14, 15, 17, 19, 20, 21, 22, [24 et 93], [25 et 33], 26, 27, 28, 30, 31, [32, 129 et 137], 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51, 52, 54, 56, 55, 57, [58, 59], 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, [70 et 71], [72 et 73], 74, 75, 76, [77, 80], [78, 79], 81, 82, 83, 84, 85, [86, 87], 88, [89, 90], 91, 92, 94, [95, 116], 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, [104, 105, 107, 117], 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 118, 119, 120, [121, 139], 122, 124, 125, 127, 128, 130, [131, 132], 133, 134, 135, 138, [140, 142], 141, 143.

En résumé :

- > Les opposants estiment que le projet porte atteinte au paysage, en particulier au paysage protégé du périmètre IFP « la Côte » et ISOS du « bourg de Rolle ». Ils sont d'avis que cet impact est dû à une échelle des constructions qui ne peuvent s'insérer sans « heurts » dans ce paysage tout en préservant les vues, notamment depuis la route de la Vallée et les domaines du coteau (Germagny, Montbeney, Maison Blanche, hameau des Truits).
- > Ils estiment également que la trop forte densité retenue pour ce projet ne permet pas une bonne intégration dans le paysage. La hauteur des bâtiments est démesurée et ne correspond pas à l'image d'une « petite ville comme Rolle ». La densité doit être limitée entre 0,9 et 1,25.
- > Le nouveau site de production (NSP) est, pour les opposants, un ensemble de bâtiments trop massifs, long et trop haut. Il faut le baisser d'au moins 6 mètres.
- > Les opposants sont d'avis que ce projet est conçu dans le seul intérêt de l'entreprise Schenk et qu'il se fera au détriment d'autres plans de quartiers, plus proches du véritable « centre urbain ». Le projet immobilier n'apporte rien à la Commune de Rolle, il est « hors-les-murs ». Il oblige à créer des infrastructures routières et des équipements considérables.
- > Les opposants considèrent également que la croissance de population visée par ce projet (+580 habitants) est injustifiée, ils se réfèrent à la densité « admise » par le canton dans les sites stratégiques (IUS = 1,25). Ils supposent que la création de ce nouveau quartier « hors les murs » ne satisfera que les besoins des « pendulaires » et estiment que ce projet n'est pas à l'échelle de Rolle (« Perle du Léman »).
- > Ils craignent que le coût des infrastructures routières nécessaires au projet ne soit disproportionné. Quelques uns estiment que les infrastructures communales, écoles en particulier, ne sont pas adaptées à une telle croissance de population.
- > Certains opposants sont d'avis que la circulation va empirer, que le projet rend impossible l'élargissement de l'autoroute, qu'il oblige à des infrastructures routières, et que le projet ne prévoit pas assez de places de stationnement.

Réponse « globale » de la Municipalité :

Sur l'atteinte au paysage:

En termes d'intégration paysagère, la réflexion a porté sur l'insertion du projet dans le « Grand paysage ». L'échelle du projet ne doit pas entrer en concurrence avec la structure dominante du paysage. Pour ce faire, les lignes de force ou strates qui caractérisent le paysage du coteau entre la rive et les hauts du vignoble ont été analysées.

Ces principes adoptés ont permis d'élaborer un ensemble qui, depuis le lac ou depuis les coteaux, est certes visible par son importance, mais s'inscrit dans le paysage sans prédominance sur l'existant et les caractéristiques du paysage.

L'analyse s'est portée également sur les vues exposées des plus proches riverains de la route de l'Etraz en amont de l'autoroute. Le constat qui peut être fait, est que le premier plan est largement occupé par le vignoble à l'aval de la route de l'Etraz, puis par les arbres bordant le talus de l'autoroute en contrebas. Sur cet horizon proche, les lignes HT et leurs pylônes s'imposent au regard. Pour bénéficier d'une vue sur le bourg de Rolle, ses rives et son château, il faut s'élever sur le coteau.

Afin de renforcer l'image perçue à ce jour depuis les points de vue les plus proches (route de l'Etraz), le concept paysager développé pour ce plan de quartier prévoit en particulier la mise en œuvre d'une butte le long de la façade Nord du NSP. Des arbres et arbustes, d'espèces végétales caduques et persistantes, seront plantés le long de la butte et devant les façades Nord du NSP, afin de former un écran végétal. Les toitures plates, considérées comme les « 5^{ème} façades » des bâtiments, seront végétalisées.

Afin de vérifier l'impact du projet sur ces vues rapprochées, des photomontages ont été réalisés, certifiés par un géomètre. Les 3 points de vue traités sont : depuis Germagny (altitude 435.00 msm), depuis la route de l'Etraz, à hauteur du domaine de Montbeney (altitude 436.00 msm), et depuis le carrefour Jolimont – route de l'Etraz (altitude 439.00 msm).

L'analyse de ces photomontages permet de constater que le « Grand paysage » ne sera pas altéré par le projet. Le concept paysager et les mesures d'aménagement fixées par le règlement du plan de quartier permettent d'assurer une intégration du projet sans atteinte au paysage dans lequel il s'inscrit.

Pourquoi l'abaissement du NSP n'est pas possible :

Longitudinalement, le NSP doit être établi sur un même niveau de part en part, respectivement de la cuverie aux quais d'expédition, ceci pour des raisons évidentes d'exploitation et de maintenance avec des engins roulants.

Abaisser le NSP équivaldrait à abaisser tout ce plateau, alors qu'il atteint déjà la profondeur maximale de fouille admise par la DGE (Direction Générale de l'Environnement). Celle-ci autorise une profondeur de fouille équivalant à deux niveaux de construction (6 à 7 m de profondeur).

Point de vue 1, depuis Germagny :

Vue actuelle



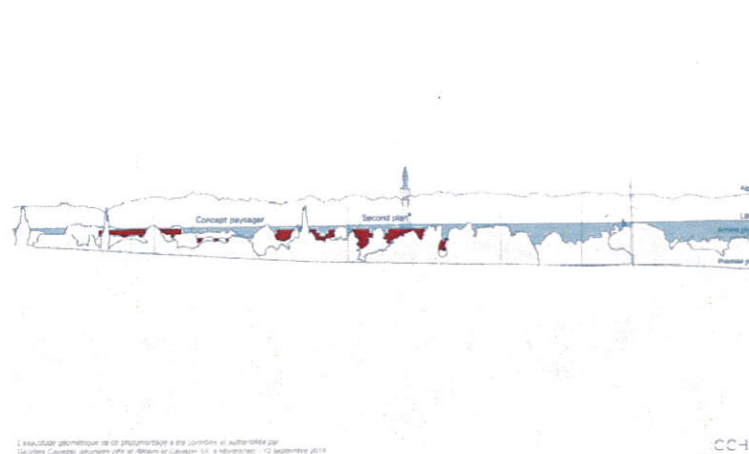
Mise en évidence des « lignes de force » du paysage



Vue avec le projet (3d certifiée par géomètre)



Mise en évidence des lignes de force, avec projet

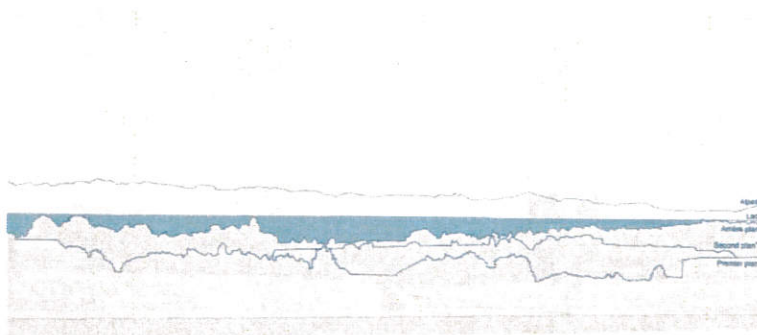


Point de vue 2, depuis la route de l'Etraz (Montbeney) :

Vue actuelle



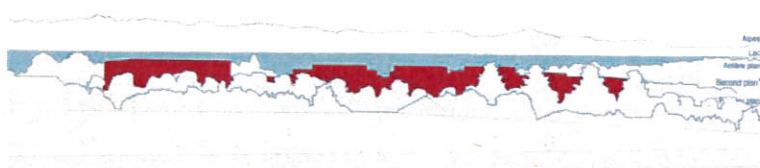
Mise en évidence des « lignes de force » du paysage



Vue avec le projet (3d certifiée par géomètre)



Mise en évidence des lignes de force, avec projet

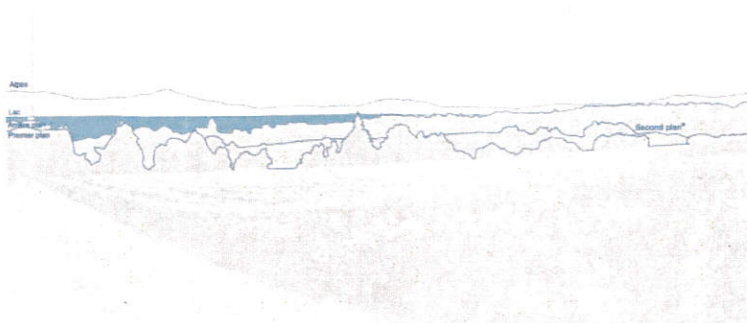


Point de vue 3, depuis la route de l'Etraz (carrefour Jolimont)

Vue actuelle



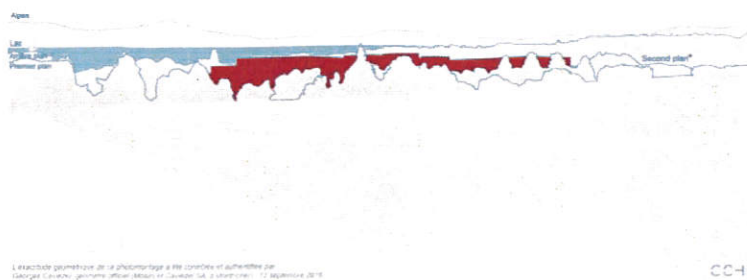
Mise en évidence des « lignes de force » du paysage



Vue avec le projet (3d certifiée par géomètre)



Mise en évidence des lignes de force, avec projet



Sur la justification de la planification, de la densité de population, du programme :

La densité retenue pour le PQ Gare Nord-Schenk s'inscrit dans les planifications supérieures qui soutiennent la densification des sites bien desservis par les transports publics et ceci afin de s'inscrire en cohérence avec les investissements consentis dans le domaine, de même que le développement de qualité de l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti, afin d'endiguer l'expansion de l'urbanisation sur les terres cultivables. Le Site Stratégique Cantonal de Rolle (fiche 8e PPDE) occupe le périmètre intégral du PQ Gare Nord – Schenk. Ce site a pour particularité, relevée par la division Sites Stratégiques (anciennement GOP) du SDT, d'intégrer sur plus de 50% de sa surface, une zone industrielle, préservant une activité inscrite dans le patrimoine rollois.

Le futur quartier permettra d'accueillir 580 nouveaux habitants, représentant environ 30% de la croissance attendue à l'horizon 2030. Les autres plans de quartiers en cours de planification (PQ Grandes-Buttes Jardins, PQ Sous-Bellefontaine) ou pouvant potentiellement être développés (PQ Les Vignes) permettent d'accueillir le solde de population attendue à l'horizon 2030, tout en laissant une marge pour la densification des quartiers situés dans le périmètre de centre.

La densité du futur quartier a été évaluée lors de la démarche de mandat d'étude parallèle (MEP), qui s'est déroulée en 2013. Le projet lauréat de ce concours a servi de base à l'élaboration du projet de PQ. La densité retenue, en forte baisse par rapport au projet présenté en 2014, permettra d'accueillir 580 habitants, soit 80 habitants de plus que ce que demande au minimum un site stratégique (500 habitants). Loin de tout gigantisme, il s'agit de concilier les impératifs économiques de Schenk SA et les objectifs de la commune en matière d'aménagement du territoire. Cette densité permet également :

- > de confirmer la Stratégie de Développement du Territoire de Rolle, en préservant en particulier le site de l'Ermitage de toute urbanisation extensive ;
- > de pérenniser l'entreprise Schenk SA, qui pourra réaliser son NSP, estimé à 93 Mio, en le finançant partiellement avec le revenu du quartier immobilier ;
- > de saisir l'opportunité du déplacement de la bretelle autoroutière ;
- > de réaliser la gare routière régionale, accueillant 6 à 8 lignes de bus à l'horizon 2020 ;
- > de réaliser un quartier « durable », futur Site 2000 Watts, le 2^e en Suisse romande ;
- > d'offrir à la population environ 70 appartements dont les loyers seront contrôlés ;
- > de proposer des locaux artisanaux adaptés aux besoins des petites entreprises locales ;
- > d'offrir à la population des espaces publics de qualité dans le quartier (Place de la gare, parc du quartier, rue piétonne) et le réaménagement des espaces publics en périphérie (avenue de la gare, nouveau chemin du Grand-Pré et route de Jolimont).

Le programme auquel le projet s'est attaché correspond aux attentes de la Municipalité pour le développement du quartier « IMMO », et bien évidemment aux besoins réels et justifiés de l'entreprise Schenk pour assurer son développement et sa pérennisation dans le monde vitivinicole.

Au sujet de l'artisanat, la Municipalité a rencontré les artisans concernés qui se sont exprimés lors de la première enquête publique. Des solutions ont été recherchées, en partenariat avec les développeurs du projet. En conséquence, ceux-ci se sont engagés, par convention, à réaliser des locaux destinés au travail artisanal (volumétrie adaptée), sur une surface 1'100m² qui seront mis en location à prix abordable pour des petites entreprises. Par ailleurs, d'autres sites sur le territoire communal permettent encore d'accueillir ce type d'activité.

S'agissant des besoins en équipements collectifs, le PQ prévoit une surface de 2'000m² de SPd (Surface de Plancher déterminante), destinée à accueillir un programme scolaire correspondant à 6 classes primaires, des salles de rythmique, de réunion pour les associations, et une crèche pour environ 80 enfants. Ces dispositions figurent dans le règlement du plan de quartier, leur mise en œuvre est réglée par voie de convention entre la commune de Rolle et le propriétaire actuel, Schenk SA.

De même, par voie de convention, les développeurs du projet devront réaliser au minimum 15% de la surface réservée à des logements à loyers contrôlés, permettant d'accueillir des familles dans environ 70 appartements à prix abordable.

S'agissant des infrastructures routières, celles-ci sont notamment liées au développement du PQ Gare Nord – Schenk mais également d'autres quartiers environnants. Elles profiteront à l'ensemble des usagers empruntant actuellement la route de la Vallée :

- > meilleure fluidité du trafic, en particulier pour les flux liés à l'autoroute;
- > sécurité accrue pour les cyclistes, grâce à la maîtrise de la vitesse des véhicules sur l'axe principal (effet "modérateur" des giratoires planifiés) et à l'implantation d'une bande cyclable à la route de la Vallée (sens montant) entre le carrefour de la Gare et le giratoire de Germagny;
- > requalification de l'entrée de ville de Rolle depuis l'autoroute, avec des nouvelles traversées piétonnes, un traitement moins « routier » de la route de la Vallée renforcée par un alignement d'arbres du côté du plan de quartier.

Conformément aux engagements pris par voie de convention, les propriétaires concernés par le PQ gare Nord - Schenk participeront au financement de ces infrastructures. Concernant le projet d'aménagement de la jonction autoroutière, celui-ci sera cofinancé par l'OFROU, le canton de Vaud, Région Nyon, la commune de Rolle et Schenk SA. La réalisation de ces infrastructures en coordination avec le projet de plan de quartier est une opportunité à saisir pour la commune de Rolle, étant entendu que si ces travaux devaient être exécutés sans partenariat, la participation de Schenk serait entièrement à charge de la commune.

Sur la circulation et le stationnement:

Augmentation de la circulation :

Grâce aux mesures prévues à la route de la Vallée, à savoir le réaménagement complet de la jonction autoroutière de Rolle, la réalisation d'un giratoire au débouché du chemin de Jolimont et la création de nouvelles voies d'entrée dans le giratoire de Germagny, les capacités utilisées à l'heure de pointe du soir à l'horizon 2030 resteront inférieures à 70% au giratoire de Germagny et à 85% à la jonction autoroutière (saturation au-delà de 100%). Ces valeurs tiennent compte non seulement de la réalisation du PQ "Gare Nord - Schenk" mais également des différents projets de développement recensés à Rolle et à Mont-sur-Rolle.

Même si le PQ "Gare Nord - Schenk" entraîne une augmentation de la circulation dans le secteur, les nouvelles infrastructures routières associées à la réalisation de ce projet garantiront une meilleure fluidité du trafic et une sécurité accrue vis-à-vis de l'ensemble des usagers :

- > maîtrise de la vitesse des automobilistes grâce aux giratoires projetés;
- > continuité des itinéraires de mobilité douce (bande cyclable à la route de la Vallée dans le sens montant, nouveaux trottoirs et passages-piétons...);
- > facilité d'insertion des flux de trafic secondaires sur l'axe principal (par exemple, en sortie de l'autoroute A1).

La situation actuellement rencontrée dans le secteur de la route de la Vallée, avec des phénomènes d'engorgement récurrents durant les périodes de pointe, sera totalement assainie avec les mesures de réaménagement du réseau routier prévues en accompagnement à la réalisation du PQ "Gare nord, Schenk". La fluidité de la circulation et la sécurité de l'ensemble des usagers seront sensiblement améliorées malgré l'augmentation de trafic liée à la mise en œuvre de ce plan de quartier et à d'autres projets de développement.

Projet OFROU :

Le PQ "Gare nord, Schenk" prévoit le déplacement de la rampe d'entrée sur l'autoroute A1 en direction de Lausanne. Les travaux liés au déplacement de cette rampe d'entrée ne remettent pas en cause la création d'une troisième voie autoroutière, conformément aux exigences de l'Office fédéral des routes (OFROU). La future configuration géométrique de cette rampe sera conforme aux directives de l'OFROU en matière d'insertion du trafic. L'accès à la rampe direction Genève sera également adaptée aux dites directives.

Besoin en stationnement :

La proximité immédiate de la gare CFF et de la gare routière accueillant plusieurs lignes de bus régionales, la mixité des activités projetées sur ce site et la distance par rapport au centre-ville de Rolle (env. un kilomètre) permettent ainsi de réduire globalement les besoins de stationnement comparativement à un projet monofonctionnel accessible uniquement en voiture.

En considérant les 327 places prévues pour les quelque 580 habitants du futur quartier (hors visiteurs), le taux de motorisation correspondant s'élève à près de 565 véhicules pour 1'000 habitants. Ce ratio est à comparer avec la moyenne cantonale de 533 véhicules pour 1'000 habitants en 2014. Le nombre de places de stationnement prévues est donc suffisant.

Les besoins de stationnement calculés pour le PQ "Gare nord, Schenk" s'inscrivent en conformité avec les valeurs fixées par les normes VSS en vigueur (voitures et vélos). L'offre de stationnement à réaliser tient par ailleurs compte des déplacements liés au futur quartier et effectués avec des moyens de transport autres que la voiture, notamment en train, en bus, à vélo ou à pied. Ce sujet est largement abordé par l'Etude d'impact, dont les conclusions ont été préavisées positivement par les services cantonaux concernés.

Considérant que le projet de plan de quartier « Gare Nord – Schenk » est conforme à la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement, ainsi qu'au Plan Directeur Cantonal (PDCn) et aux autres instruments d'aménagement du territoire, et compte tenu du fait que le projet ne porte pas atteinte légale aux droits des opposants, la Municipalité propose de lever ces oppositions.

Opposition N° 16 Yves et Corinne de Mestral, chemin Maison Blanche 2, 1185 Mont-sur-Rolle

Les opposants sont propriétaires du bâtiment situé sur la parcelle 1014, chemin de l'Oasis, en zone agricole, à l'amont de l'autoroute.

En résumé :

Pour les opposants, la valeur de leur bien situé en amont de l'autoroute, au droit du futur NSP, va être nettement péjorée par cette construction. Ils contestent la hauteur du NSP, qui est de plus de 16m, se référant à la hauteur autorisée à ce jour en zone industrielle A. Ils demandent une compensation financière.

Les opposants estiment également que le bruit sera réfléchi par la façade du NSP, et que les superstructures (blocs de climatisation) provoqueront un vrombissement permanent.

Réponse de la Municipalité :

En complément à la réponse « globale » qui s'adresse également aux opposants, la Municipalité précise les points suivants :

Concernant l'obstruction de la vue par la construction du NSP, le droit des opposants ne peut pas être garanti car aucune servitude de vue n'est inscrite au registre foncier, au bénéfice de la parcelle 1014.

Le chapitre 6 du rapport d'impact sur l'environnement traite de la problématique du bruit, en particulier au point 6.2, du respect de l'article 7 OPB. L'effet de réflexion du NSP vis-à-vis des habitations existantes en zone agricole à l'amont de l'autoroute a été contrôlé. La situation la plus critique a été évaluée, à savoir une façade « lisse », de 300m de long (maximum autorisé par le PQ). Il en ressort que l'augmentation du bruit perçu serait de +0,3 à +0,7 dBA, soit inférieure à 1 dBA, donc considérée comme négligeable (imperceptible). Néanmoins, le règlement du plan de quartier (article 28) prévoit qu'un « concept de façade limitant la réflexion du bruit sera mis en œuvre sur les façades nord orientées sur l'autoroute. Il sera produit pour la demande de permis de construire. ». De plus, la butte qui doit être réalisée à l'arrière du NSP, le long de la bretelle autoroutière, contribuera également à l'absorption du bruit émanant de l'autoroute.

Considérant que le projet de plan de quartier « Gare Nord – Schenk » est conforme à la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement, et compte tenu que le projet ne porte pas atteinte légale aux droits des opposants, la Municipalité propose de lever cette opposition.

Opposition collective N°18 – BERCHER Henry, route de Germany 7, Mont-sur-Rolle; de WATTEVILLE Maurice, Chemin de Jérusalem 2, Mont-sur-Rolle; de MESTRAL Yves, Domaine de Maison Blanche, Mont-sur-Rolle.

Les opposants sont propriétaires de Domaines inscrits dans le paysage IFP de La Côte, surplombant le territoire de la commune de Rolle et ses environs proches.

Opposition N° 136- BERCHER Sévane et Léna, route de Germany 7, Mont-sur-Rolle

Les opposantes se réfèrent à l'opposition N° 18. Elles en reprennent les mêmes motifs, en particulier ceux de la « violation du droit de vue » et sur les principes en matière de protection du paysage, énoncés par le PDCn.

En résumé, les motifs exposés par les opposants sont les suivants :

Sur l'intégration paysagère :

Les opposants estiment qu'aucune mesure n'est prise pour garantir que les terrains compris entre la route de l'Etraz et le couloir de l'autoroute ne seront pas à terme rendus constructibles (en référence au PDRN, carte de synthèse, « Vision du territoire en 2030). De même, aucune proposition d'étendre le périmètre ISOS à ce secteur n'est évoquée.

Ils sont de l'avis qu'aucune mesure concrète n'est prise pour atténuer l'impact du projet sur le paysage, ou elles sont estimées insuffisantes, en particulier, les mesures compensatoires qui devraient être prises dans le secteur autoroutier, l'insuffisance du « filtre végétal et de la « butte plantée » à l'amont du NSP.

Les opposants se réfèrent au projet OFROU mis à l'enquête dans le cadre de ce projet (déplacement de la bretelle autoroutière) et soulèvent le fait que les arbres qui devront être abattus ne sont pas compensés.

Ils estiment que le NSP présente un volume extrêmement massif, heurtant le paysage. L'ouverture de la perception sur les coteaux et les vignes à l'amont, en quittant Rolle par la route de la Vallée est « menacée » : le périmètre constructible permet l'extension du NSP (espace compris entre le projet de NSP présenté et la route de la Vallée).

La qualification de Rolle / Mont-sur-Rolle comme site de développement est contraire à la volonté d'éviter le mitage du territoire en sauvegardant les espaces libres de constructions.(interprétation : les opposants se réfèrent aux terrains non bâtis, entre autoroute et Etraz).

Sur le programme envisagé :

Les opposant sont d'avis qu'en construisant des logements pour plus de 500 habitants, sans emploi correspondant, on crée une « banlieue », et que le projet manque de « vraie » mixité en ce qui concerne l'artisanat ;ils s'inquiètent également de la disparition de l'entreprise Henny.

Les demandes des opposants portent sur les points suivants :

- 1) Intégrer le secteur compris entre la route de l'Etraz et l'autoroute au classement ISOS (ou IFP ?) ; assurer de manière pérenne le maintien en zone agricole de ce secteur ; garantir qu'il n'y aura pas d'emprise sur les surfaces viticoles pour y créer des emplois.*
- 2) Plantations de « compensation » au Nord des travaux projetés, renforcer l'arborisation le long de l'autoroute.*
- 3) Etablir une étude sur la « géographie » des eaux, dont les conclusions (selon les opposants) permettra de réduire les volumes du NSP.*
- 4) Intégration du périmètre autoroutier aux mesures d'arborisation compensatoires*
- 5) Le secteur réservé à l'extension du NSP doit rester inconstructible.*

Réponse de la Municipalité :

En complément à la réponse « globale » qui s'adresse également aux opposants, la Municipalité précise les points suivants :

- 1) Intégration paysagère: Les parcelles comprises entre la route de l'Etraz et l'autoroute sont classées en zone agricole. De plus, avec la mise en vigueur de la révision de la LAT, une modification de l'affectation de ces parcelles est pratiquement impossible. L'ISOS (Inventaire fédéral **des sites construits** d'importance nationale à protéger en Suisse) se fonde sur l'article 5 de la loi fédérale du 1er juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN; RS 451). Il incombe au Conseil fédéral, après avoir pris l'avis des cantons, de décider des modifications à apporter à l'Inventaire, et d'y inscrire ou d'en retirer des objets. L'inscription d'un site dans l'ISOS signale que ce site mérite spécialement d'être conservé intact. L'ISOS comprend des agglomérations habitées en permanence qui comptent au moins dix bâtiments principaux sur la première édition de la carte Siegfried et sont indiquées sur la carte nationale. Sur cette base, les parcelles comprises entre la route de l'Etraz et l'autoroute ne correspondant pas aux critères de sélection ISOS, elles ne seront donc pas intégrées aux périmètres reconnus à ce jour.
- 2) Arborisation : Les opposants se réfèrent au dossier d'enquête « OFROU », dossier dont l'approbation définitive sera coordonnée avec celle du Plan de quartier « Gare Nord – Schenk ». Toutefois, la Municipalité rappelle aux opposants que tout abattage d'arbre doit être compensé sur le territoire de Rolle. Dans le cas de la démolition des bâtiments sur la parcelle 1018 et de la bretelle autoroutière, la compensation sera demandée par la plantation des arbres formant écran le long de la façade Nord du NSP, ainsi que par celle des arbres du futur parc du quartier et arbres d'alignement le long de la route de la Vallée. Le concept paysager fixe les essences et les hauteurs à maturité de ces arbres. Dès lors, la compensation sera plus que positive avec la réalisation du projet. Concernant la demande d'intégrer le périmètre autoroutier aux mesures d'arborisation, la Municipalité n'est pas compétente sur les parcelles concernées et se réfère aux directives émises par l'OFROU sur ce sujet.
- 3) Sur l'affectation à une zone non bâtie du terrain compris entre le NSP et la route de la Vallée : la Municipalité considère que le projet, et l'extension possible d'environ 24'000 m³, ne portent pas atteinte au Grand paysage. (voir réponse « globale » de la Municipalité). De plus, il est rappelé qu'aucun droit de vue, au sens légal du terme, n'existe sur ce site.

Considérant que le projet de plan de quartier « Gare Nord – Schenk » est conforme à la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement, ainsi qu'au Plan Directeur Cantonal (PDCn) et aux autres instruments d'aménagement du territoire, et compte tenu que le projet ne porte pas atteinte légale aux droits des opposants, la Municipalité propose de lever ces oppositions.

Opposition N° 29, de Mesdames Béatrice Lajudie – Chanson et Francine Chanson, Pontreuse 18, 1180 Rolle.

Opposition N°53 de Madame Francine Chanson, Pontreuse 18, 1180 Rolle

Les opposantes sont propriétaires de l'un des bâtiments situés à l'aval de la route de l'Etraz, en zone agricole.

En résumé :

Les opposantes reprennent les mêmes motifs que la majorité des oppositions, à savoir l'impact du projet sur le paysage et la densité estimée trop importante. De plus, elles reviennent sur leur souhait de voir des murs antibruit installés devant le Chemin de l'Oasis. Elles estiment que le NSP répercutera le bruit de l'autoroute et de sa nouvelle bretelle, et que le bruit provoqué par les livraisons (vendanges) viendra s'ajouter à celui de l'autoroute.

Réponse de la Municipalité :

En complément à la réponse « globale » qui s'adresse également aux opposantes, la Municipalité précise les points suivants :

Concernant les murs, ou parois antibruit, la Municipalité n'a pu que transférer cette demande à l'OFROU.

Le chapitre 6 du rapport d'impact sur l'environnement traite de la problématique du bruit, en particulier au point 6.2, du respect de l'article 7 OPB. L'effet de réflexion du NSP vis-à-vis des habitations existantes en zone agricole à l'amont de l'autoroute a été contrôlé. La situation la plus critique a été évaluée, à savoir une façade « lisse », de 300m de long (maximum autorisé par le PQ). Il en ressort que l'augmentation du bruit perçu serait de +0,3 à +0,7 dBA, soit inférieure à 1 dBA, donc considérée comme négligeable (imperceptible). Néanmoins, le règlement du plan de quartier (article 28) prévoit qu'un « concept de façade limitant la réflexion du bruit sera mis en œuvre sur les façades nord orientées sur l'autoroute. Il sera produit pour la demande de permis de construire. ». De plus, la butte qui doit être réalisée à l'arrière du NSP, le long de la bretelle autoroutière, contribuera également à l'absorption du bruit émanant de l'autoroute.

Considérant que le projet de plan de quartier « Gare Nord – Schenk » est conforme à la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement, et compte tenu que le projet ne porte pas atteinte légale aux droits des opposantes, la Municipalité propose de lever ces oppositions.

Opposition N° 60, de M. Marc Bürki, propriétaire de la parcelle 1050 de Mont-sur-Rolle (Jolimont), représenté par Me Journot (Lausanne)

En résumé:

L'opposition porte sur le périmètre de protection autour des objets recensés par les Monuments historiques qui ne serait pas, au sens de l'opposant, respecté. Il est proposé de réduire l'impact volumétrique du NSP en le déplaçant plus à l'Ouest.

Réponse de la Municipalité :

L'opposant et son représentant conviennent d'un accord, formalisé sous forme de convention, avec les représentants de Schenk SA. A la signature de cette convention, l'opposition sera retirée.

Opposition N° 62, de M. Olivier Collombin, propriétaire de la parcelle 332 de Mont-sur-Rolle (Jolimont), représenté par Me Journot (Lausanne)

En résumé:

M.Olivier Colombin est propriétaire de la parcelle N° 332, sur la commune de Mont-sur-Rolle, jouxtant le PQ. L'opposant revient sur les déprédations et intrusions portées à sa propriété, depuis sa partie Sud rendue accessible puisque située en aire forestière (aucune construction n'y est autorisée, ni clôture). Le développement du PQ Gare Nord – Schenk allant dans le sens d'un accroissement des risques, l'opposant souhaite qu'une garantie lui soit donnée quant au maintien d'une protection sous forme de barrière, ceci durant les travaux de réalisation du PQ gare Nord – Schenk.

Réponse de la Municipalité :

Plusieurs séances ont été organisées en 2015, avec l'inspecteur forestier, avec les CFF, suite à l'opposition déposée par Me Journot pour M. Colombin lors de l'enquête publique de 2014. Ces réunions n'ont pas permis de donner réponse à M. Colombin, **Le problème soulevé par M. Colombin n'étant pas de la compétence de la Municipalité (loi sur la Forêt, accord et convention entre privés), les personnes concernées par ce problème ayant été mises en relation, la Municipalité propose au Conseil communal de lever l'opposition.**

Opposition N° 123, de M. Jean-E Prénat, Grand-Rue 67, 1180 Rolle – 404.07.2016

Les raisons évoquées par l'opposant sont de 5 ordres:

- 1) Il estime les documents d'enquête incomplets (examen préalable complémentaire), le projet révisé ne tient pas compte des préavis des services cantonaux;*
- 2) Il considère que la densité et la volumétrie retenues pour le quartier « IMMO », sont encore excessives;*
- 3) L'impact négatif du projet sur le paysage est dû à une échelle disproportionnée des constructions qui ne peuvent s'insérer de manière acceptable dans ce paysage, sans préserver les vues, notamment celles depuis la route de la Vallée.*
- 4) Il demande à ce que le NSP soit abaissé pour mieux s'intégrer au paysage;*
- 5) Il est d'avis que la circulation ne peut que se péjorer du fait du nombre excessif de nouveaux habitants.*

Réponse de la Municipalité :

La réponse « globale » de la Municipalité, répondant aux énoncés 2 à 5 ci-dessus, est complétée comme suit :

Sur l'absence du rapport d'examen complémentaire: ce document figure en annexe 3 du rapport 47OAT. De plus, le projet a suivi la procédure usuelle et légale de planification. Il a été soumis à examen préalable auprès des Services cantonaux, du 17 avril 2014 au 3 juillet 2014, Le projet adapté aux demandes et remarques des services cantonaux a fait l'objet d'un « ultime contrôle » le 3 octobre 2014. Au vu des préavis favorables des services consultés en amont, le SDT a pu constater que les différentes demandes émises lors de l'examen préalable ont été prises en compte.

Ainsi, lors de l'examen complémentaire qui a été fait entre le 4 mai et le 25 mai 2016, l'analyse des services cantonaux s'est limitée aux effets des modifications apportées.

Le rapport 47 OAT renseigne de façon exhaustive sur les modifications et adaptations apportées au nouveau projet en réponse aux oppositions formulées suite à l'enquête publique de 2014. Le rapport 47 OAT détaille aux pages 42 et suivantes les mesures du PDCn applicables au projet dans sa globalité et en démontre la conformité. Le Service du développement territorial (SOT) adhère à ces conclusions.

Le préavis du SDT (examen complémentaire) relève la conformité du projet au Plan Directeur Cantonal : « Les modifications apportées ne compromettent pas la conformité du projet et notamment la conformité à la mesure traitant des sites stratégiques. Les valeurs sont conformes à la mesure A11 du PDCn en vigueur qui stipule un minimum de 200 habitants-emplois/hectare. »

Considérant que le projet de plan de quartier « Gare Nord – Schenk » est conforme à la législation sur l'aménagement du territoire et sur la protection de l'environnement, ainsi qu'au Plan Directeur Cantonal (PDCn) et aux autres instruments d'aménagement du territoire, et compte tenu que le projet ne porte pas atteinte légale aux droits des opposants, la Municipalité propose de lever ces oppositions.

Opposition N°126 – pour CFF Immobilier Développement, Alexander MUHM et Susanne ZENKER

En résumé:

Le PQ prévoit de réaliser le P+R dans une construction en sous-sol de la Place de la gare, permettant ainsi de transférer les places existantes.

Tant que le P+R en sous-sol n'est pas réalisé, impliquant un accord entre les parties concernées par le financement de cet ouvrage, les places P+R seront maintenues. Les opposants estiment que le PQ est incomplet, en ce sens qu'il ne précise pas comment la place de la gare pourrait être aménagée en maintenant les places P+R et en organisant la Gare routière (6 à 8 lignes de bus).

Réponse de la Municipalité :

Comme le relève les opposants, les CFF accompagnent le PQ depuis plusieurs années, ceci dès l'organisation du Mandat d'Etude Parallèle. Plusieurs séances de coordination ont eu lieu, en présence des représentants du Canton (Service de la Mobilité), de Région Nyon, des CFF, de l'entreprise Schenk SA et son développeur, de la commune de Rolle.

Lors de la séance organisée par la Municipalité, le 12 septembre 2016, réunissant les partenaires du futur P+R, il a été convenu de formaliser l'engagement de chacune des parties à financer le P+R.

De plus, une étude pour l'établissement d'un Schéma directeur de la Plateforme de la gare a été initiée par la Municipalité, avec la collaboration de la DGMR (Service de la Mobilité), de Région Nyon. Cette étude, à laquelle participeront également des représentants de CFF, (Mr Manuel BAUD – CFF Immobilier – Développement, Mme Fanny FORTER – CFF Infrastructure – Développement du réseau, et Mr Jean PAUPERT – CFF Infrastructure – Installations Techniques), permettra en particulier d'apporter des réponses aux problèmes soulevés par l'organisation de la plateforme multimodale de la gare.

Considérant ce qui précède, la Municipalité propose au Conseil communal de lever cette opposition.

Opposition N° 106, de M. Stéphane ZEUGIN, Domaine Les Revents, route de la Vallée 2, 1180 Rolle

M. Stéphane Zeugin a été reçu à plusieurs reprises par les représentants de la Municipalité et de Schenk SA. La dernière séance, dans le cadre de son opposition, a eu lieu le 1^{er} septembre 2016.

En résumé:

M. Stéphane Zeugin fonde son opposition sur les motifs suivants ;

- 1) Le plan de quartier ne prévoit pas de prescriptions permettant l'accès aux bâtiments d'exploitation existants, en particulier dans le cas où le profil de la route de la Vallée devrait être abaissé pour permettre l'élargissement du passage sous voies CFF (projet « Léman 2030 » ;
- 2) La SPd attribuée par le PQ est insuffisante pour pouvoir investir dans la réalisation des parkings souterrains sur les parcelles 429, 430 et 431.

L'opposant estime que les conditions lui permettant le retrait de son opposition sont les suivantes :

- > que l'accès à ses parcelles soit autorisé par la place de la gare ;
- > que le PQ permette l'aménagement de 11 places de stationnement (dans le bâtiment en sous-sol sur la parcelle Schenk, accessible par la servitude de passage au bénéfice des parcelles de M. Zeugin).

Réponse de la Municipalité :

Lors de la séance du 1^{er} septembre, il a été convenu de répondre aux attentes de M. Zeugin en apportant les précisions suivantes:

- > Le PQ ne prévoit pas formellement l'abaissement du profil de la route de la Vallée. Par contre, celui-ci sera indispensable pour la construction des 3^{ième} et 4^{ième} voies CFF, selon le projet « Léman 2030 », dont l'horizon de réalisation pourrait être repoussé à 2035, voire plus tard encore selon les indications fournies par CFF Développement.
- > Dès lors, l'accès aux bâtiments d'exploitation de M. Zeugin, s'ils sont toujours affectés à cet usage (exploitation viticole), doit être possible en utilisant la rue de desserte du plan de quartier, réglée par l'article 46 RPQ.
- > Aux dispositions prévues par l'article 46 RPQ, la Municipalité convient d'apporter formellement les précisions suivantes (en rouge) :

« Article 46 RPQ : L'aire d'espace urbain est dévolue aux cheminements et accès piétons, aux constructions, aux prolongements extérieurs communs des bâtiments (cour, petite place, espace de détente et de jeux, ...), ainsi qu'à l'accès des véhicules d'urgence, de service et de livraison. **L'accès est également autorisé aux véhicules liés à l'activité viticole sise dans l'aire de construction « A » tant que celle-ci est maintenue, et ceci dès que le profil de la route de la Vallée sera abaissé pour la réalisation du projet des 3^{ième} et 4^{ième} voies CFF.** »

L'article 46 RPQ sera amendé dans ce sens par la Municipalité. Cette précision ne nécessite pas une enquête publique complémentaire.

Compte tenu de ce qui précède, la Municipalité de Rolle propose au Conseil communal :

- > **d'amender l'article 46 RPQ en précisant : « ... L'accès est également autorisé aux véhicules liés à l'activité viticole sise dans l'aire de construction « A » tant que celle-ci est maintenue, et ceci dès que le profil de la route de la Vallée sera abaissé pour la réalisation du projet des 3^{ième} et 4^{ième} voies CFF »**
- > **en conséquence, de lever l'opposition de M. Stéphane Zeugin.**

C O N C L U S I O N S

LE CONSEIL COMMUNAL DE ROLLE,

vu le préavis 2016 - 2021 / N° 10 de la Municipalité du 27 septembre 2016,
entendu le rapport de la Commission permanente d'urbanisme chargée d'étudier cet objet,
considérant que cet objet a été porté à l'ordre du jour,

1. Adopte le plan de quartier « Gare Nord - Schenk » et son règlement, ainsi que l'amendement de l'article 46, sous réserve de :
 - a. l'approbation préalable par le Département des Infrastructures et des ressources Humaines (DIRH) du projet d'aménagement de la route de la Vallée, route de Jolimont et chemin du Grand-Pré, mis à l'enquête du 22 novembre au 21 décembre 2014 ;
 - b. et de l'approbation définitive du Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication (DETEC) du projet de modification de la jonction autoroutière, mis à l'enquête publique du 8 décembre 2015 au 25 janvier 2016.
2. Adopte les réponses aux oppositions ;
3. Approuve la constitution de la servitude pour passage à pied ;
4. Autorise la Municipalité à résister à toutes actions entreprises à l'encontre des décisions prises par le Conseil Communal concernant cet objet.

Approuvé par le Conseil Communal en séance du : ...31. janvier 2017.....

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL DE ROLLE

Le Président

M. Arthur PETIT



La Secrétaire

Volaine CHERPILLOD

Coordination des procédures

Conformément à l'article 25a LAT, le principe de la coordination des procédures doit être appliqué aux dossiers liés. Ainsi, le plan de quartier ne sera approuvé préalablement par le Département compétent qu'une fois les projets routiers approuvés par les instances idoines, y compris le projet autoroutier.

Consultation publique

Après l'approbation préalable du PQ « Gare Nord - Schenk » par le Département compétent, la décision finale sera mise en consultation publique durant 30 jours au greffe communal de Rolle, accompagnée du rapport d'impact sur l'environnement et du plan. L'avis de la consultation sera publié dans la Feuille des Avis Officiels du canton de Vaud (FAO) et dans un journal local, ainsi qu'au pilier public de la Commune.

Voie de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours auprès de la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal (Av. Eugène-Rambert 15, 1014 Lausanne), aux conditions de la Loi sur la Juridiction et la Procédure Administrative du 28 octobre 2008 (LJPA / RSV 173.36), en vigueur dès le 1^{er} janvier 2009. Le recours s'exerce par écrit dans les 30 jours dès la communication de la décision attaquée. L'acte de recours doit être signé et indiquer les conclusions et motifs du recours. La décision attaquée est jointe au recours. Ce mémoire sera accompagné des pièces utiles et, le cas échéant, de la procuration du mandataire. En cas de rejet du

ANNEXES AU PREAVIS N°2016 – 2021 / N°10 :

1 : liste des opposants

2 : plan de quartier (réduction)

3 : Règlement sur le plan de quartier

Les annexes suivantes sont disponibles sur le site Extranet de la commune (voir procédure « Connexion Extranet du Service informatique)

4 : Rapport 47OAT et ses annexes

5 : Rapport d'Impact sur l'Environnement (RIE)

6 : les oppositions, numérotées de 1 à 143

7 : le projet de servitude publique pour passage à pied

Annexe 1 : Liste des oppositions

1	Madame	Monique	Péruisset	Grand-Rue 33	Rolle
2	Madame	Nicole	Sethi	Avenue des Uttins 17	Rolle
3	Madame	Marie-Claude	De Watteville	Chemin de Jérusalem 2	Mont-sur-Rolle
4	Monsieur	Yvan	Pinard	Petites-Buttes 20 A	Rolle
5	Madame	Francine	Séchaud	Petites-Buttes 20 A	Rolle
6	Monsieur	Richard	Bovey	Chemin des Truits 14	Mont-sur-Rolle
7	Madame	Eliane	Bovey	Chemin des Truits 14	Mont-sur-Rolle
8	Monsieur	Jean-Pierre	Rosset	Chemin de Jolimont 8	Rolle
9	Madame	Beatrice	Schneider	Chemin Jolimont 2 A	Rolle
10	Madame	Eleonore	Worobjoff	Chemin des Truits 16	Mont-sur-Rolle
11	Madame	Patricia	Borg	Avenue de la Gare 14	Rolle
12	Monsieur	Pierre	Reymond	Pré de la Cure 1	Mont-sur-Rolle
13	Monsieur	Per	Borg	Avenue de la Gare 14	Rolle
14	Madame	Emmanuelle	Pipoz Brossard	Chemin de Roillebot 2	Mont-sur-Rolle
15	Madame	Ingeborg	von Erlach	Chemin des Truits 2	Mont-sur-Rolle
16	Mme et M.	Corinne et Yves	de Mestral	Chemin Maison Blanche 2	Mont-sur-Rolle
17	Mme et M.	Marie et Andreas	Graf	Route de Genève 2	Rolle
18	Monsieur	Henri	Bercher	Route de Germagny 7	Mont-sur-Rolle
	Monsieur	Maurice	de Watteville	Chemin de Jérusalem 2	Mont-sur-Rolle
	Monsieur	Yves	de Mestral	Domaine de Maison Blanche	Mont-sur-Rolle
19	Mesdames	Leslie et Helena	Monoson	Avenue des Uttins 10	Rolle
20	Monsieur	Auguste	Chinet	Grand-Rue 79	Rolle
21	Madame	Martine	Jacques	Avenue Général-Guisan 42	Rolle
22	Madame	Flavia	Scotti	Chemin des Plantaz 1	Rolle
23	Madame	Pauline	Borg	Avenue de la Gare 14	Rolle
24	Madame	Camille	Reithaar	Avenue Général-Guisan 106	Rolle
25	Madame	Danielle	Laub	Avenue de la Gare 25B	Rolle
26	Monsieur	Jean-Charles	Cardinaux	Avenue Général-Guisan 126	Rolle
27	Madame	Nelly	Fries	Avenue Général-Guisan 116A	Rolle
28	Madame	Barbara	Ulrich	Chemin de la Navigation 2 B	Rolle
29	Mesdames	Béatrice et Francine	Lajudie-Chanson et Chanson	Pontreuse 18	Rolle
30	Monsieur	Arnold R.	Deppeler	Avenue Général-Guisan 114	Rolle
31	Mme et M.	Sophie et Dominique	Morel	Rte des Quatre-Communes 20	Rolle
32	Madame	Aude	de Watteville	Chemin de Jérusalem 2	Mont-sur-Rolle
33	Madame	Germaine	Birbaum	Avenue de la Gare 25 B	Rolle
34	Mme et M.	Marguerite et Bruno	Blulle et Paillat	Chemin des Truits 18	Mont-sur-Rolle
35	Madame	Natacha	Pijade-Chlaramonte	Route de Genève 2	Rolle
36	Monsieur	Vincent	Mutel	Grand-Rue 86	Rolle
37	Monsieur	Antoine	de Courten	Avenue de Beaulieu 10	Rolle
38	Mme et M.	Micheline et Guy	Kitagbi	Chemin des Plantaz 20	Rolle
39	Monsieur	Pierre-Gilles	Safi	Avenue Général-Guisan 118B	Rolle
40	Madame	Mariette	Gétaz	Avenue des Uttins 15	Rolle
41	Monsieur	Frédéric	Dubois	Avenue de Beaulieu 34	Rolle
42	Madame	Ottavia	Maurice	Grand-Rue 19	Rolle
43	Monsieur	José-Maria	Albiol	Place de la Harpe 1	Rolle
44	Madame	Marianne	Chavan	Chemin de Plantaz 20	Rolle
45	Madame	Paola	Corgatelli	Rue du Nord 14	Rolle
46	Madame	Roxana	Robinson	Avenue des Poiriers 8	Rolle

47	Madame	Max	Ulmer	Avenue de Uttins 8	Rolle
48	Madame	Annette	Martin	Case postale 1106	Rolle
49	Madame	Isabelle	Kiziroglou	Chemin du Rupalet 3	Mont-sur-Rolle
50	Monsieur	Philip	Borg	Avenue de la Gare 14	Rolle
51	Monsieur	Bertrand	Gabriel	Grand-Rue 9	Rolle
52	Monsieur	Antoine	de Mestral	Maison Blanche 2	Mont-sur-Rolle
53	Madame	Francine	Chanson	Pontreuseuse 18	Rolle
54	Madame	Elke	Grotzschel Chatton	Route de Gimel 3 E	Mont-sur-Rolle
55	Monsieur	Bjorn	Vang-Mathisen	Rue des Jardins 7	Rolle
56	Monsieur	Pierre-François	Chatton	Route de Gimel 3 E	Mont-sur-Rolle
57	Madame	Caroline	de Wursterberger	Route de la Noyère	Mont-sur-Rolle
58	Monsieur	Claude	Carbonatto	Avenue Châtelain 8	Rolle
59	Madame	Chantal	Carbonatto	Avenue Châtelain 8	Rolle
60	Monsieur	Marc	Bürki	Petit-Chêne 18	Lausanne
61	Madame	Geneviève	Brutin	Grand-Rue 43	Rolle
62	Monsieur	Olivier	Collombin	Petit-Chêne 18	Lausanne
63	Madame	Michelle	Greuler	Avenue des Uttins 7	Rolle
64	Madame	Florence	Mauren	Avenue Général-Guisan 24	Rolle
65	Madame	Iris	Haldemann	Grand-Rue 12	Rolle
66	Madame	Claire	de Goumoens	Rue des Courtis 10	Tartegnin
67	Madame	Sylvie	Rosset Campoverde	Chemin des Truits 5 B	Mont-sur-Rolle
68	Madame	Florence	de Goumoens	Chemin des Truits 20	Mont-sur-Rolle
69	Madame	Anne-Evelyne	Regamey	Chemin du Pré de la Cure 5	Mont-sur-Rolle
70	Madame	Fabienne	Rechik	Chemin J.-J. Porchat 1	Rolle
71	Monsieur	Ali	Rechik	Chemin J.-J. Porchat 1	Rolle
72	Madame	Marianne	Meylan	Route de Gilly 19	Rolle
73	Monsieur	Gérald	Meylan	Route de Gilly 19	Rolle
74	Monsieur	Julien	Piot	Grand-Rue 37	Rolle
75	Madame	Isabelle	Delbos Piot	Grand-Rue 37	Rolle
76	Madame	Josette	Quattropiani	Grand-Rue 5	Rolle
77	Monsieur	Jean-Philippe	Mayor	Chemin J.-J. Porchat 6	Rolle
78	Monsieur	Patrick	Huguenin	Avenue des Uttins 13	Rolle
79	Madame	Marianne	Huguenin	Rue du Port 2	Rolle
80	Madame	Elsbeth	Mayor	Chemin J.-J. Porchat 6	Rolle
81	Madame	Muriel	Burnet	Grand-Rue 33	Rolle
82	Madame	Odile	Naef	Route du Château 5-7	Mont-sur-Rolle
83	Madame	Natalia	Leuthold	Grand-Rue 21	Rolle
84	Mme et M.	Michèle et Lambert	Hänrath	Avenue des Uttins 17	Rolle
85	Madame	Pierrette	Hoffland	Chemin de la Prairie 2	Rolle
	Mme et M.	Ula et Christian	Oberkampff	Chemin de la Prairie 2	Rolle
86	Monsieur	Rodolphe	de Watteville	Chemin Sous-Bois 4	Perroy
87	Monsieur	Géraldine	de Watteville	Chemin Sous-Bois 4	Perroy
88	Monsieur	Gilbert	Greuter	Avenue des Uttins 7	Rolle
89	Madame	Christine	Silvain	Grand-Rue 17	Rolle
90	Monsieur	Hubert	Silvain	Grand-Rue 17	Rolle
91	Madame	Penelope	Haccius Schlappy	Route de Gilly 39	Rolle
92	Mme et M.	Angela et Giorgio	Micello	Chemin du Closel 1	Rolle
93	Monsieur	Christian	Reithaar	Avenue Général-Guisan 106	Rolle
94	Monsieur	Mad	Buchegger	Chemin des Bourgeoises 4	Mont-sur-Rolle
95	Madame	Karine	Enard Tanner	Pontreuseuse 6	Rolle
96	Madame	Anne-Françoise	Steimer Reymond	Pré de la Cure 1	Mont-sur-Rolle

97	Monsieur	Jean-Philippe	Mayerat	Grand-Rue 19	Rolle
98	Madame	Roxana Corina	Murariu	Avenue de Beaulieu 22	Rolle
99	Monsieur	Valentin	Murariu	Avenue de Beaulieu 22	Rolle
100	Madame	Anne-Sophie	Wanner-Carbonatto	Chemin Chauchey 5	Mont-sur-Rolle
101	Mme et M.	Ursula et Dominique	Vanthier Selig	Place du Port 13	Rolle
102	Madame	Marianne	Rosset	Route de Lausanne 36	Rolle
103	Monsieur	Christian	Cherpillod	Avenue Général-Guisan 130	Rolle
104	Monsieur	Oskar	Vögtlin	Chemin du Crochet 4	Mont-sur-Rolle
105	Monsieur	Théo	Vögtlin	Chemin du Crochet 4	Mont-sur-Rolle
106	Monsieur	Stéphane	Zeugin	Route de la Vallée 2	Rolle
107	Madame	Isabelle	Maillefer Vögtlin	Chemin du Crochet 4	Mont-sur-Rolle
108	Monsieur	Henry	Rosset	Chemin de Praz-Forney 8	Jouxteins Mézery
109	Monsieur	Jean	Mayerat	Avenue Général-Guisan 44	Rolle
110	Madame	Irma	Chanson	Pontereuse 10	Rolle
111	Patrimoine Suisse	Denis et Hans	de Techtermann et Niederhauser	Chemin des Bulesse 154	La Tour-de-Peilz
112	Madame	Christiane	De Charmant	Route de la Perrette 5	Bursins
113	Madame	Véronique	Pfeiffer	Rue du Nord 17	Rolle
114	Monsieur	Jean	Rosset	Chemin des Truits 4	Mont-sur-Rolle
115	Monsieur	Frédéric	de Goumoëns	Chemin de Plantaz 12	Rolle
116	Monsieur	Raphaël	Enard	Pontereuse 6	Rolle
117	Monsieur	Jean-François	Vögtlin	Chemin du Crochet 4	Mont-sur-Rolle
118	Madame	Sophie	Le Blay	Chemin des Pépinières 2	Rolle
119	Monsieur	Laurent	Rosset	Chemin des Pépinières 2	Rolle
120	Monsieur	Patrick	de Goumoëns	Chemin des Plantaz 12	Rolle
121	Madame	Mo	Solari	Rue du Nord 22	Rolle
122	Mme et M.	Florence et Hans	Rippstein Ritter	Avenue Châtelain 6	Rolle
123	Monsieur	Jean E.	Prénat	Grand-Rue 67	Rolle
124	Madame	Marie-Anne	Prénat	Grand-Rue 67	Rolle
125	Madame	Anne-Lise	Paccaud	Rue du Nord 36	Rolle
126	CFF	Susanne et Alexander	Zenker et Muhn	Place de la Gare 1	Lausanne
127	Mme et M.	Christiane et Diego	Gradis	Promenade John Berney 10	Rolle
128	Madame	Corinne	Barras	Chemin les Truits 4	Mont-sur-Rolle
129	Madame	Orane	de Watteville	Chemin de Jérusalem 2	Mont-sur-Rolle
130	Mme et M.	Barbara et Christian	Biaggio-Chevalley et Chevalley	Chemin du Closel 13 C	Rolle
131	Monsieur	Fausto	Vitelli	Pontereuse 6	Rolle
132	Monsieur	Domenico	Vitelli	Pontereuse 6	Rolle
133	Monsieur	François	Rod	Chemin Veyrassat 3	Rolle
134	Madame	Aloys	Feyer	Chemin des Bourgeoises 2	Mont-sur-Rolle
135	Monsieur	Jean-Louis	Lafitte	Route de Gimel 3	Mont-sur-Rolle
136	Mesdames	Sévane et Léna	Bercher	Route de Gemagny 7	Mont-sur-Rolle
137	Madame	Albertina	Roque Martins de Watteville	Chemin de Jérusalem 2	Mont-sur-Rolle
138	Madame	Gisela	Schmidt	Avenue Général-Guisan 44	Rolle
139	Monsieur	Luca	Solari	Rue du Nord 22	Rolle
140	Madame	Margareth	Ruchti	Grand-Rue 33	Rolle
141	Madame	Anne-Dominique	Dubuis	Grepela 36	Erde
142	Monsieur	Malfred	Ruchti	Grand-Rue 33	Rolle
143	Madame	Marcelle	Chinet	Grand-Rue 79	Rolle

Annexe 3 : Règlement sur le plan de quartier

Canton de Vaud
Commune de Rolle



urbaplan

Enquête publique

Plan de quartier « Gare nord – Schenk »



Règlement

Mai 2016

SOMMAIRE

1. DISPOSITIONS GENERALES	5	4.1. Dispositions applicables à toutes les aires	16
Article 1 : Documents	5	Article 31 : Subdivision	16
Article 2 : Champ d'application	5	Article 32 : Degré de sensibilité au bruit	16
Article 3 : Objectifs du PQ	5	Article 33 : Protection contre le bruit	16
Article 4 : Affectation	5	Article 34 : Stationnement	16
2. DISPOSITIONS APPLICABLES A TOUTES LES ZONES	6	4.2. Dispositions applicables aux aires de constructions	18
Article 5 : Accès	6	Article 35 : Destination	18
Article 6 : Stationnement	6	Article 36 : Implantation et ordre des constructions	18
Article 7 : Liaisons de mobilité douce publiques et places	7	Article 37 : Mesure d'utilisation du sol	19
Article 8 : Bâtiments existants	7	Article 38 : Hauteur des constructions et nombre de niveaux	20
Article 9 : Constructions souterraines	7	Article 39 : Toiture et superstructures	20
Article 10 : Aménagements extérieurs	8	Article 40 : Passages	21
Article 11 : Arborisation et végétalisation	8	4.3. Dispositions applicables à l'aire d'accueil arborisée	22
Article 12 : Distribution et évacuation des eaux	9	Article 41 : Destination	22
Article 13 : Gestion des eaux de ruissellement	9	Article 42 : Aménagement	22
Article 14 : Gestion des déchets	9	4.4. Dispositions applicables à l'aire de parc paysager	23
Article 15 : Energie et performance thermique des bâtiments	10	Article 43 : Destination	23
Article 16 : Antennes et lignes haute tension	10	Article 44 : Aménagement	23
Article 17 : Protection contre les accidents majeurs	10	Article 45 : Périmètres de constructions semi-enterrées	23
Article 18 : Pollution des sols	10	4.5. Dispositions applicables à l'aire d'espace urbain	24
Article 19 : Protection du patrimoine archéologique	10	Article 46 : Destination	24
Article 20 : Intégration paysagère	11	Article 47 : Aménagement	24
3. DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE INDUSTRIELLE	12	4.6. Dispositions applicables à l'aire de la plateforme de la gare	25
Article 21 : Subdivision	12	Article 48 : Destination	25
Article 22 : Degré de sensibilité au bruit	12	Article 49 : Constructions	25
Article 23 : Mesure d'utilisation du sol	12	Article 50 : Aménagement	25
Article 24 : Accès et stationnement	12	5. DISPOSITIONS FINALES	26
3.1. Dispositions applicables aux aires de constructions	13	Article 51 : Dispositions subsidiaires	26
Article 25 : Implantation	13	Article 52 : Réalisation par étapes	26
Article 26 : Hauteur des constructions	13	Article 53 : Entrée en vigueur	26
Article 27 : Toitures et superstructures	13	APPROBATION	27
Article 28 : Traitement des façades	14	ANNEXE 1 - LEXIQUE DES ABBREVIATIONS	
3.2. Dispositions applicables à l'aire des aménagements extérieurs	15	ANNEXE 2 - CONCEPT PAYSAGER	
Article 29 : Destination	15	ANNEXE 3 - CONCEPT ENERGETIQUE	
Article 30 : Aménagement	15		
4. DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE DE CENTRE	16		

1. DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 : Documents

¹ Le plan de quartier "Gare nord - Schenk" (ci-après le PQ) est composé de :

- > plan de situation à l'échelle 1/500, schéma des zones à l'échelle 1/3'000,
- > présent règlement.

Article 2 : Champ d'application

¹ Les dispositions du PQ s'appliquent au périmètre figuré sur le plan de situation à l'échelle 1/500.

Article 3 : Objectifs du PQ

¹ Le présent PQ a pour objectifs de :

- > assurer les conditions-cadres pour le redéveloppement de la zone industrielle en partie nord,
- > permettre la réalisation d'un quartier d'affectation mixte attractif et animé par les affectations qu'il accueille et par son organisation,
- > valoriser l'entrée en ville de Rolfe, et la vitrine que constitue le quartier depuis l'autoroute et la ligne ferroviaire,
- > assurer l'intégration du bâti dans son environnement construit et paysager, ainsi que dans le réseau des espaces publics,
- > assurer l'accessibilité et la desserte des différentes zones du périmètre et des quartiers voisins,
- > assurer le fonctionnement à terme de la Place de la Gare comme gare routière et espace public majeur de la ville,
- > intégrer les parcours de mobilité douce,
- > assurer la prise en compte des contraintes environnementales.

Article 4 : Affectation

¹ Le périmètre du PQ est affecté :

- > en zone industrielle, destinée aux activités fortement gênantes pour le voisinage : établissements industriels, fabriques, entrepôts, garages, ateliers, entreprises artisanales, etc. ainsi que leurs locaux administratifs et commerciaux. Deux logements de fonction liés aux activités peuvent y prendre place. Par ailleurs, les trois villas existantes peuvent être maintenues dans leurs volumes existants et affectées à des logements de fonction,
- > en zone de centre, destinée au logement et aux activités moyennement gênantes pour le voisinage : habitat, commerces de proximité, activités de service, petit artisanat, équipements publics de quartier (crèche, centre de vie enfantine, centre de quartier, etc).

2. DISPOSITIONS APPLICABLES A TOUTES LES ZONES

Article 5 : Accès

¹ L'accès principal aux différentes zones du PQ ainsi qu'au quartier de "Jolimont" situé à l'est du périmètre se fait par le chemin du Grand-Pré, selon son nouveau tracé, tel que reporté sur le plan, et le chemin de Jolimont. Cette desserte nouvelle constitue l'accès voitures et poids lourds à la zone industrielle ainsi que l'accès à la zone de centre.

² Le principe d'accès à la Place de la Gare figuré en plan est réservé aux transports publics routiers, aux transports liés à l'exploitation de la gare et de l'infrastructure ferroviaire, aux cyclistes, aux éventuels taxis, aux véhicules d'urgence, à la livraison des commerces situés dans la zone de centre, aux personnes à mobilité réduite, ainsi qu'aux usagers des places de stationnement existantes en surface (P+R, visiteurs et dépose-minute) tant que celles-ci sont maintenues (cf. art. 34).

³ Les accès existants aux parcelles 427, 429, 430, 431 et 432 depuis la route de la Vallée et la Place de la Gare sont maintenus aussi longtemps que les bâtiments existants sur ces parcelles restent en place. L'accès existant au parking souterrain, no ECA 1249b, est abandonné dès la mise en service du P+R de la gare, en faveur d'un accès commun par le chemin de Jolimont.

Article 6 : Stationnement

¹ Conformément à l'article 40a RLATC, le nombre de places de stationnement pour voitures et deux-roues légers est calculé dans le respect des normes VSS en vigueur selon l'importance et la destination des constructions.

² Les places de stationnement pour les deux-roues légers doivent être aménagées conformément aux normes VSS en vigueur. Celles-ci devront être en partie abritées, sécurisées et proches des entrées.

³ Pour les deux-roues motorisés, un ratio de 12 places pour 100 places voitures doit être aménagé dans le quartier. Pour les activités, la moitié des places deux-roues motorisés à aménager peut être soustraite du nombre de places à aménager pour les voitures.

⁴ Le PQ prévoit la possibilité de réaliser un P+R sous l'aire de la plateforme de la gare accessible par le chemin de Jolimont.

Article 7 : Liaisons de mobilité douce publiques et places

¹ Le plan fixe les liaisons de mobilité douce (piétons et deux-roues légers) publiques à aménager impérativement. Elles doivent s'inscrire dans le réseau de cheminements et accès à l'interface de la gare de Rolle notamment. Leur localisation en plan est indicative.

² De manière générale, la zone de centre doit être perméable aux parcours piétons.

³ Des passages piétons traversant les aires de constructions B et C sont à créer selon les principes figurés en plan (localisation indicative) (cf art. 40 du présent règlement).

⁴ Le plan présente également la situation des passages inférieurs existant et projeté (localisation à titre indicatif).

⁵ Le plan figure au titre de principe les places à aménager lors de la réalisation du quartier (localisation indicative).

Article 8 : Bâtiments existants

¹ Le plan figure les bâtiments et constructions existants qui sont destinés à être démolis pour la réalisation du PQ.

² Les bâtiments existants, non conformes aux dispositions du présent PQ, peuvent être maintenus aux conditions de l'article 80 de la Loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC). En cas de démolition, leur reconstruction se réalise selon les dispositions du présent PQ.

³ Les bâtiments frappés d'une limite des constructions sont soumis à l'art. 82 LATC.

Article 9 : Constructions souterraines

¹ Les constructions souterraines sont autorisées dans les 2 zones du PQ, à l'exclusion de l'aire de parc paysager. Dans cette aire, seules des installations et conduites techniques peuvent être réalisées, ainsi que des constructions semi-enterrées aux endroits définis en plan (cf. art. 45).

² Les constructions souterraines peuvent être implantées en limite de propriété, sous réserve de la prise en compte des dispositions de la Loi sur les routes pour les limites avec le DP ou de toute autre disposition légale.

³ Le périmètre du PQ se situe en secteur Au de protection des eaux, et en amont des zones S de protection des eaux des captages "Aux Eaux", alimentant la commune de Rolle en eau potable. Dans un tel secteur, il est interdit de mettre en place des installations qui sont situées au-dessous du niveau piézométrique moyen de la nappe souterraine (OEaux, al. 2 du point 2.1.1 de l'Annexe 4).

⁴ En fonction des connaissances hydrogéologiques actuelles du site, la construction de bâtiments munis de deux niveaux de sous-sols au maximum semble admissible. La profondeur des constructions souterraines pourrait toutefois être davantage limitée en fonction du niveau piézométrique effectif de la nappe. Ces éléments devront être vérifiés lors des travaux de terrassement. Une autorisation du Service cantonal compétent (DGE/EAU), qui fixera les mesures nécessaires pour assurer l'écoulement de la nappe, est requise.

Article 10 : Aménagements extérieurs

¹ Le concept paysager présenté en annexe constitue le document de référence pour l'aménagement des espaces extérieurs du PQ.

² Un plan des aménagements extérieurs est exigé par la Municipalité lors de la première demande de permis de construire de chaque zone respective. Les essences, la couverture végétale, les matériaux utilisés, le mobilier et les jeux pour les enfants sont figurés sur ce plan.

³ Les altitudes figurées sur le plan fixent la hauteur moyenne des espaces extérieurs. A l'intérieur de la zone industrielle, les aménagements extérieurs sont réalisés de manière à tenir compte de la topographie existante et doivent viser une insertion de qualité dans le site.

Article 11 : Arborisation et végétalisation

¹ La plantation d'arbres est obligatoire selon les principes fixés en plan. L'implantation exacte est définie dans le plan des aménagements extérieurs (présenté à l'art. 10). Les plantations d'arbres sont réalisées avant l'obtention du permis d'habiter avec des plants de minimum 2 à 3 m de haut.

² Le plan distingue cinq types d'arborisation :

- > l'arborisation en alignement,
- > les bosquets,
- > les arbres majeurs,

- > les vergers haute-tige,
- > la butte paysagère et filtre végétal.

³ Le choix des essences se base sur la palette végétale du concept paysager figurant en annexe du règlement. L'entretien des surfaces enherbées est extensif (prairie fleurie, ...).

⁴ Les aménagements projetés doivent intégrer les aspects de biodiversité (prairies fleuries, haies vives, ...).

Article 12 : Distribution et évacuation des eaux

¹ Les constructions sont raccordées au réseau intercommunal de distribution de l'eau potable. Elles sont raccordées conformément au PGEE aux réseaux communaux des eaux claires et eaux usées. Les points de raccordement sont définis d'entente avec la Municipalité lors de la mise à l'enquête des constructions.

² Les eaux usées industrielles sont pré-traitées sur place avant évacuation dans le réseau communal, par un système à définir d'entente avec la Commune et le Service cantonal compétent.

Article 13 : Gestion des eaux de ruissellement

¹ Les eaux de ruissellement provenant des aménagements et constructions sont en priorité infiltrées dans le sol, ou recueillies dans des dispositifs de rétention assurant un laminage des débits dans le réseau public.

² Dans la mesure du possible, les mesures d'infiltration et/ou de rétention sont à intégrer aux aménagements extérieurs (noues plantées, ...) ainsi qu'aux constructions (toitures végétalisées, ...).

³ Les dispositions à prendre sont définies conformément au PGEE par la Municipalité au moment des demandes de permis de construire.

Article 14 : Gestion des déchets

¹ Pour la zone de centre, le ramassage des déchets (ordures ménagères, papiers, cartons, verres, etc) est aménagé à l'intérieur de la zone à l'aide de containers enterrés selon le système communal. Les emplacements définitifs et le nombre d'installations nécessaires sont définis d'entente avec la Municipalité au moment de la première demande de permis de construire.

Article 15 : Énergie et performance thermique des bâtiments

La Municipalité se réfère au Concept énergétique, en annexe au présent règlement.

Le Concept énergétique est applicable à chaque permis de construire.

Article 16 : Antennes et lignes haute tension

¹ L'implantation et l'usage des constructions situées à proximité des antennes et lignes haute tension doivent être conformes aux législations en vigueur (ORNI (Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant) et OLEI (Ordonnance sur les lignes électriques) notamment).

Article 17 : Protection contre les accidents majeurs

¹ Afin de répondre à la problématique des accidents majeurs, les mesures suivantes doivent être intégrées au PQ :

- > les établissements abritant des personnes difficiles à évacuer (tels que les jardins d'enfants, les écoles, les établissements médico-sociaux, ...) ne peuvent prendre place dans les aires de constructions A, B1 à B3, et F.
- > toute mesure constructive ou d'aménagement apportant une meilleure protection contre les accidents majeurs doit être recherchée pour les constructions situées dans le couloir de 100m à l'axe des voies ferrées, dès le début de l'élaboration des projets de réalisation et en concertation avec la DGE-Division Air, climat et risques technologiques,
- > un dossier de présentation des mesures de sécurité évaluées et retenues devra accompagner chaque demande de permis de construire.

Article 18 : Pollution des sols

¹ Le périmètre du PQ comprend deux sites inscrits au cadastre vaudois des sites pollués, ne nécessitant ni surveillance, ni assainissement. Un diagnostic de pollution devra être réalisé par un bureau spécialisé, préalablement aux travaux sur les zones concernées, afin de suivre les travaux d'excavation et de planifier le tri des différents matériaux en fonction de leur degré de pollution.

Article 19 : Protection du patrimoine archéologique

¹ Des sondages archéologiques préalables à la réalisation de toute construction nouvelle sont requis afin d'évaluer le potentiel archéologique du périmètre. Il s'agit également d'éviter toute découverte fortuite, suscep-

3. DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE INDUSTRIELLE

tible de retarder les travaux de construction (art. 46, 58 et 69 LPNMS, art. 39 RPNMS).

² Le cas échéant, la possibilité d'une fouille archéologique reste réservée (art. 68 et ss LPNMS).

Article 20 : Intégration paysagère

¹ La Municipalité veille à ce que les constructions présentent le meilleur aspect architectural et la meilleure intégration (traitement des façades et des toitures, etc...).

Article 21 : Subdivision

¹ La zone industrielle est subdivisée en :

- > aires de constructions A et B,
- > aire des aménagements extérieurs.

Article 22 : Degré de sensibilité au bruit

¹ En application de l'article 44 de l'OPB du 15.12.1986, un degré de sensibilité IV (DS IV) est attribué à l'ensemble de la zone industrielle.

Article 23 : Mesure d'utilisation du sol

¹ La mesure d'utilisation du sol est régie par un indice de masse (IM). Celui-ci est limité à 7m²/m².

² Conformément à la norme SIA 421, version 2004, cet indice indique le rapport entre les volumes construits hors sol et la surface de terrain déterminante. La surface de terrain déterminante correspond au périmètre de la zone industrielle.

³ Pour le calcul de la hauteur du volume hors sol, le niveau du terrain à prendre en considération (niveau déterminant) est celui du terrain actuel figuré sur le plan du PQ.

⁴ Le volume construit hors sol des villas existantes (ECA 844, 950, et 978) est inclus dans le calcul, si elles sont maintenues.

Article 24 : Accès et stationnement

¹ L'accès voitures et camions aux activités de la zone industrielle se réalisent selon les principes d'accès figurés en plan.

² Les places de stationnement nécessaires prennent place à l'intérieur de la zone industrielle. Elles peuvent être aménagées en surface.

3.1. Dispositions applicables aux aires de constructions

Article 25 : Implantation

¹ Les constructions s'implantent impérativement dans les aires de constructions figurées en plan. L'ordre des constructions est libre.

² Les secteurs de l'aire qui seraient bâtis ultérieurement doivent faire l'objet d'un aménagement paysager dans l'intervalle, tenant compte de cette situation transitoire.

³ Les villas existantes peuvent être maintenues aux conditions de l'art. 2 du présent règlement, pour accueillir des logements de fonction.

⁴ Des éléments en saillie (avant-toit, marquises, ...) peuvent empiéter sur l'aire des aménagements extérieurs, dans les secteurs où la largeur de cette aire est supérieure à 12m et sous réserve des contraintes de distance liées à la ligne haute tension. Ces éléments ont une saillie maximale de 6m.

Article 26 : Hauteur des constructions

¹ La hauteur des constructions est limitée par des altitudes maximales fixées en plan pour chaque aire de constructions.

Article 27 : Toitures et superstructures

¹ Les bâtiments auront des toitures plates végétalisées afin d'assurer l'insertion du quartier dans son environnement, notamment en regard des vues depuis le coteau viticole, et de permettre une rétention des eaux pluviales. La liste des espèces à planter s'inspire fidèlement de la palette végétale du concept paysager figurant en annexe du règlement évoluant dans un registre de complexe de toiture type extensive.

² Les superstructures (cages d'escaliers et d'ascenseur, modules de ventilation, cheminées, dômes d'éclairage, ...) ne sont pas autorisées au-dessus des altitudes maximales définies sur le plan pour les aires de constructions.

³ Une attention particulière sera donnée à l'intégration des modules et panneaux solaires dans le souci d'harmoniser l'architecture de l'ensemble de la toiture.

⁴ Un plan de toiture sera remis dans le/ds dossier/s de demande de permis

de construire.

Article 28 : Traitement des façades

¹ Afin de contribuer à l'intégration paysagère du projet, les teintes de façades éviteront les couleurs claires.

² Un concept de façade limitant la réflexion du bruit sera mis en œuvre sur les façades nord orientées sur l'autoroute. Il sera produit pour la demande d'autorisation de construire.

3.2. Dispositions applicables à l'aire des aménagements extérieurs

Article 29 : Destination

¹ Cette aire constitue l'écran à l'intérieur duquel viennent s'implanter les constructions industrielles. Elle se compose des espaces d'accueil (vitrine d'entrée du site) et de transition de la zone avec son environnement.

² Les accès, dessertes, surfaces de manœuvre, places de stationnement et couverts pour les véhicules peuvent prendre place dans cette aire.

Article 30 : Aménagement

¹ Cette aire est inconstructible à l'exception des constructions liées à sa destination (couverts, abris, ...).

² Une place d'accueil est à aménager en entrée de site en lien avec le chemin du Grand-Pré et la liaison piétonne publique descendant à la gare, selon le principe figuré en plan. Sa localisation est indicative.

³ L'aménagement de l'aire doit laisser la place à des aménagements paysagers de qualité. Une butte paysagère et un filtre végétal sont à aménager selon le principe figuré en plan et le concept paysager présenté en annexe afin d'assurer l'insertion paysagère du projet.

⁴ L'aménagement des espaces situés de part et d'autre du chemin du Grand-Pré s'inscrit dans un même esprit.

⁵ Les revêtements imperméables sont limités tout en tenant compte des impératifs d'exploitation du centre de production. Les espaces extérieurs intègrent les éléments de gestion des eaux de ruissellement à ciel ouvert (noues plantées, ...).

⁶ Les aménagements et constructions prenant place à l'intérieur de l'aire doivent tenir compte des contraintes induites par la présence de la ligne haute tension.

4. DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE DE CENTRE

4.1. Dispositions applicables à toutes les aires

Article 31 : Subdivision

¹ La zone de centre est subdivisée en aires bâties et non-bâties :

- > les aires de constructions, A, B1 à B3, C1 à C5, D1 à D4, E1 à E3, et F,
- > l'aire d'accueil arborisée,
- > l'aire de parc paysager,
- > l'aire d'espace urbain,
- > l'aire de la plateforme de la gare.

² Le solde des aires de constructions non utilisé pour l'implantation des bâtiments est à aménager selon les principes de l'aire directement adjacente. Les prolongements extérieurs privatifs ne sont pas autorisés au pied des immeubles.

³ Les limites entre 2 aires non-bâties peuvent être adaptées de cas en cas en fonction de l'implantation définitive des bâtiments et des socles.

Article 32 : Degré de sensibilité au bruit

¹ En application de l'article 44 de l'OPB du 15.12.1986, un degré de sensibilité III (DS III) est attribué à l'ensemble de la zone de centre.

Article 33 : Protection contre le bruit

¹ Une étude acoustique détaillée devra être établie au stade du permis de construire. Elle démontrera le respect des exigences de l'OPB pour le DS III et indiquera le cas échéant les mesures de protection prévues.

Article 34 : Stationnement

¹ Les places de stationnement des résidents et employés sont aménagées dans des parkings souterrains. L'accès aux parkings souterrains se réalise par le chemin de Jolimont, selon les principes inscrits en plan (localisation indicative), sous réserve du contenu de l'art. 5,

² Seules les places visiteurs peuvent être aménagées en surface. Elles ne peuvent toutefois pas prendre place à l'intérieur de l'aire de parc paysager, ni de l'aire de la plateforme de la gare.

³ L'objectif à terme étant de libérer l'aire de la plateforme de la gare du stationnement voiture et des accès de transport individuel motorisé, le PQ prévoit la possibilité de réaliser un P+R sous cette même aire. Son

accès se fait depuis le chemin de Jolimont selon le principe inscrit en plan. Un dépose-minute en lien avec la gare régionale peut être aménagé à l'intérieur du P+R.

⁴ Le nombre de places de stationnement existantes en surface de l'aire de la plateforme de la gare (P+R, visiteurs et dépose-minute) peut être maintenu jusqu'à la réalisation du parking qui peut être réalisé en souterrain de cette même aire.

⁵ Un espace destiné au dépose-minute des équipements publics du quartier peut être aménagé le long du chemin du Grand-Pré selon le principe figuré en plan.

4.2. Dispositions applicables aux aires de constructions

Article 35 : Destination

¹ Les aires de constructions sont destinées à la réalisation de bâtiments abritant des logements et des activités, telles que décrites à l'art. 4.

² Les activités artisanales prennent place en particulier au rez-de-chaussée des aires de constructions C3, C4 et C5.

³ Les équipements publics prennent place de manière non-exclusive à l'intérieur des aires de constructions C1 et C2.

⁴ Les commerces prennent place dans les rez-de-chaussée donnant sur les espaces publics principaux (front bâti donnant sur la Place de la Gare, ainsi que le long des liaisons de mobilité douce publiques).

⁵ Le logement n'est pas autorisé à l'intérieur de l'aire de constructions F.

⁶ Par ailleurs, il convient de tenir compte de l'art. 17 portant sur la protection contre les accidents majeurs.

Article 36 : Implantation et ordre des constructions

¹ L'ordre contigu et la contiguïté des constructions sont autorisés.

² Les constructions s'implantent à l'intérieur des aires des constructions figurées en plan. Les avant-corps (tels que balcons, structures légères marquant l'entrée des bâtiments, auvents, ...) peuvent dépasser des aires de constructions. La profondeur du dépassement est limitée de la manière suivante :

- > au droit du socle pour les constructions sises sur un socle,
- > à 1.50m pour les façades donnant sur l'aire de la plateforme de la gare et l'aire d'espace urbain, soit les aires A, B1 à B3 et F,
- > à 2.50m pour les façades donnant sur l'aire de parc paysager et l'aire d'accueil arborisée.

³ Le long des voies de circulation, les avant-corps tiennent compte des gabarits d'espace libre nécessaires aux véhicules.

⁴ A l'intérieur des aires de constructions B1 à B3, les constructions s'inscrivent impérativement sur le front d'implantation inscrit en plan et dans la bande d'implantation des façades. Le plan fixe également un front d'implantation pour le rez-de-chaussée de cette aire et pour l'aire

de constructions F. Le rez-de-chaussée de l'aire de constructions B1 donnant sur la Place de la Gare où est figuré le principe de place s'inscrit en retrait de 3m par rapport à la façade.

⁵ Le rez-de-chaussée de l'aire de constructions F est partiellement ouvert, offrant un espace d'attente et de circulation couvert, en relation avec l'aménagement du nouveau passage inférieur.

⁶ Les constructions sises à l'intérieur des aires de constructions C1, C2, C4, et D1 à D4 sont implantées sur un socle. Celui-ci est accessible par l'aire d'espace urbain. La façade de ce socle s'implante à l'intérieur de la bande d'implantation du socle figurée en plan. Le socle se développe dans les aires de constructions ou à l'intérieur des périmètres de constructions semi-enterrées situés entre les aires de constructions des bâtiments. Les constructions implantées sur le socle se situent en retrait du socle de 1.50m au minimum.

Article 37 : Mesure d'utilisation du sol

¹ La mesure d'utilisation du sol est définie par une surface de plancher déterminante (SPd) maximale constructible. La SPd se calcule conformément à la norme SIA 421 (2004). Elle représente un maximum, incluant le bonus tel que défini à l'article 97LATC alinéas 3 et 4.

² La SPd maximale est de :

- > 2'052m² pour l'aire de constructions A, à répartir entre les parcelles concernées proportionnellement à leur surface initiale,
- > 10'365m² à répartir entre les aires de constructions B1 à B3,
- > 11'373m² à répartir entre les aires de constructions C1 à C5, et les périmètres de constructions semi-enterrées adjacents, dont 1'100m² à réserver à des activités artisanales et 2'000 m² pour des équipements publics,
- > 10'910m² à répartir entre les aires de constructions D1 à D4, et les périmètres de constructions semi-enterrées adjacents,
- > 10'550m² à répartir entre les aires de constructions E1 à E3,
- > 2'700m² pour l'aire de constructions F. Le logement n'y est pas autorisé.

³ En cas de morcellement, la SPd est répartie proportionnellement à la surface de l'aire de constructions incluse dans les futures parcelles.

⁴ La SPd dédiée au logement est limitée à 36'250 m² pour l'ensemble de la zone de centre, soit 84% maximum de la SPd hors équipements publics.

blics.

Article 38 : Hauteur des constructions et nombre de niveaux

¹ La hauteur des constructions est limitée par des altitudes maximales fixées en plan pour chaque aire de constructions.

² Le nombre de niveaux maximal est également fixé en plan. Le nombre de niveaux est compté à partir de l'altitude moyenne de la strate de référence des aires de constructions :

- > pour les aires de constructions A, B et F, l'altitude moyenne de l'aire de la plateforme de la gare,
- > pour les aires de constructions C1, C2 et D1 à D4, l'altitude moyenne de l'aire de parc paysager,
- > pour les aires de constructions C3 à C5 et E1 à E3, l'altitude moyenne de l'aire d'accueil arborisée.

³ Dans les aires de constructions C1 à C4, D1 à D4 et E1 à E3, le dernier niveau des constructions est traité en attique, au minimum sur 3 côtés. La surface de l'attique est limitée à 70% de la surface du niveau directement inférieur.

Article 39 : Toiture et superstructures

¹ Les bâtiments auront des toitures plates végétalisées afin d'assurer l'insertion du quartier dans son environnement, notamment en regard des vides depuis le coteau viticole, et de permettre une rétention des eaux pluviales. La liste des espèces à planter s'inspire fidèlement de la palette végétale du concept paysager figurant en annexe du règlement évoluant dans un registre de complexe de toiture type extensive.

² Les toitures peuvent être accessibles et aménagées.

³ Les superstructures sont autorisées. Elles peuvent émerger de la cote d'altitude maximale dans la mesure où elles sont en retrait de la façade. La distance du retrait est au moins égale à la hauteur de la superstructure. Les superstructures sont toutefois limitées au minimum techniquement indispensable, au maximum 1.50m de hauteur sur le niveau fini de la toiture.

⁴ Un plan de toiture sera remis dans le/ds dossier/s de demande de permis de construire.

Article 40 : Passages

¹ Des passages traversant les aires de constructions B et C sont à aménager selon les principes figurés en plan. Leur localisation est indicative.

² Ces passages auront une largeur à l'échelle de leur usage. Ils peuvent se limiter au niveau des rez-de-chaussées.

4.3. Dispositions applicables à l'aire d'accueil arborisée

Article 41 : Destination

¹ Cette aire constitue l'espace d'entrée du site formant articulation entre la zone industrielle et la zone de centre. Elle est destinée à recevoir des espaces d'accueil ainsi que de généreux espaces arborisés.

² Un dépose-minute lié aux besoins des équipements publics du quartier, le stationnement deux-roues légers et motorisés, les places visiteurs, ainsi que des rampes d'accès aux parkings souterrains peuvent y prendre place.

Article 42 : Aménagement

¹ Cette aire est inconstructible à l'exception des constructions liées à sa destination (couverts pour les deux-roues, éventuels abris de sortie piétonne des parkings souterrains, ...).

² Une place d'accueil est à aménager selon le principe inscrit en plan, en lien avec la liaison piétonne publique descendant vers la gare et la place d'accueil située en entrée de la zone industrielle.

³ L'aménagement de l'aire doit laisser la place à des aménagements paysagers de qualité. L'aire est plantée sous forme de bosquets et de vergers haute-tige, selon les principes figurés en plan.

⁴ L'aménagement des espaces situés de part et d'autre du chemin du Grand-Pré s'inscrit dans un même esprit.

⁵ Les revêtements imperméables sont limités. Les espaces extérieurs intègrent les éléments de gestion des eaux de ruissellement à ciel ouvert (noues, ...).

⁶ Les prolongements extérieurs privatifs ne sont pas autorisés.

4.4. Dispositions applicables à l'aire de parc paysager

Article 43 : Destination

¹ L'aire de parc paysager est dévolue à l'aménagement d'un parc privé accessible au public. Elle accueille des aménagements extérieurs collectifs tels qu'espaces de jeux et de détente, jardins potagers, vergers, cour de récréation pour les équipements publics, petites places, ...

Article 44 : Aménagement

¹ L'aire de parc paysager est inconstructible à l'exception de constructions de minime importance en relation avec sa destination et des périmètres de constructions semi-enterrées définis à l'art. 45.

² Un espace de jeux pour les enfants est à réaliser simultanément à la construction des bâtiments. Les installations devront répondre aux critères de sécurité en vigueur.

³ L'aire est plantée sous forme d'arbres majeurs et de vergers haute-tige, selon les principes figurés sur le plan. Elle se compose d'arbres et arbustes indigènes et en station.

Article 45 : Périmètres de constructions semi-enterrées

¹ Des constructions semi-enterrées peuvent s'implanter à l'intérieur des périmètres figurés en plan. Celles-ci comportent un niveau au maximum. Leur façade sud-est s'implante à l'intérieur de la bande d'implantation du socle, de manière à définir un front bâti d'espace rue avec les constructions sises à l'intérieur des aires de constructions. Leur toiture doit faire l'objet d'un aménagement paysager s'inscrivant en continuité avec l'espace de parc.

4.5. Dispositions applicables à l'aire d'espace urbain

Article 46 : Destination

¹ L'aire d'espace urbain est dévolue aux cheminements et accès piétons aux constructions, aux prolongements extérieurs communs des bâtiments (cour, petite place, espace de détente et de jeux, ...), ainsi qu'à l'accès des véhicules d'urgence, de service et de livraison.

Article 47 : Aménagement

¹ L'aire d'espace urbain est à aménager sous forme d'espace piéton arborisé en combinaison avec des éléments de mobilier urbain.

² L'implantation de rampes d'accès aux parkings souterrains est autorisée dans cette aire. L'aménagement de places de stationnement pour les visiteurs (voitures et deux-roues motorisés) est uniquement autorisé le long des DP. Des places de stationnement deux-roues légers, éventuellement couvertes, peuvent prendre place dans cette aire.

4.6. Dispositions applicables à l'aire de la plateforme de la gare

Article 48 : Destination

¹ L'aire de la plateforme de la gare est destinée à l'aménagement de l'interface de la gare de Rolle. Elle peut notamment accueillir les usages suivants : la gare routière, l'espace d'attente des taxis, l'espace d'attente des voyageurs, les prolongements extérieurs des commerces et terrasses, le stationnement pour les vélos, etc.

² En référence à l'art. 5, le principe d'accès à la Place de la Gare figuré en plan est réservé aux transports publics routiers, aux transports liés à l'exploitation de la gare et de l'infrastructure ferroviaire, aux cyclistes, aux éventuels taxis, aux véhicules d'urgence, à la livraison des commerces situés dans la zone de centre, aux personnes à mobilité réduite, ainsi qu'aux usagers des places de stationnement existantes en surface (P+R, visiteurs et dépôt-minute) tant que celles-ci sont maintenues (cf. art. 34).

³ L'exploitation ferroviaire (accès, P+R, trafic de débard pour les marchandises, etc.) reste possible après l'entrée en vigueur du PQ tant que la construction des bâtiments prévus n'est pas réalisée. Elle le demeurera après réalisation dans la mesure des besoins du trafic voyageur et marchandise et de manière compatible avec les nouvelles constructions.

Article 49 : Constructions

¹ Cette aire est inconstructible à l'exception des constructions liées à sa destination (couverts pour les deux-rues, abris, passages inférieurs et leurs émergences, ...).

² Un P+R peut être aménagé en souterrain sur toute la surface de l'aire. Son accès se réalise par la chemin de Joinmont, selon le principe inscrit en plan (localisation indicative).

Article 50 : Aménagement

¹ Un projet d'aménagement pour la Place de la Gare est à développer en concertation entre les parties concernées. Ce projet est accompagné d'un concept d'arborisation.

² Ce projet d'aménagement accompagne la demande de permis de construire des aires de constructions B1 à B3, ou des aires de constructions A ou F, si celles-ci devaient intervenir en premier.

5. DISPOSITIONS FINALES

Article 51 : Dispositions subsidiaires

¹ Pour tout ce qui n'est pas prévu dans le présent règlement, les législations fédérales, cantonales et les règlements communaux sont applicables.

Article 52 : Réalisation par étapes

¹ Le développement des différentes zones et secteurs (A, B, C, D, E et F) peut être réalisé par étapes, indépendantes les unes des autres.

² A l'intérieur des secteurs B, C, D et E, le développement des aires (B1 à B3, C1 à C5, D1 à D4, E1 à E3) doit être simultané. Les demandes d'autorisation de construire seront déposées simultanément pour chacun des secteurs B, C, D et E.

Article 53 : Entrée en vigueur

¹ Le Département compétent fixe l'entrée en vigueur du PQ "Gare nord - Schenk".

² Il abroge, à l'intérieur de son périmètre, toutes dispositions antérieures concernant l'occupation du sol et la police des constructions.

APPROBATION

1. Approuvé par la Municipalité de Rolle

dans sa séance du _____

Le Syndic Le Secrétaire

2. Soumis à l'enquête publique

du _____

au _____

Le Syndic Le Secrétaire

3. Adopté par le Conseil communal

dans sa séance du _____

La Présidente Le Secrétaire

4. Approuvé préalablement par le Département compétent

Le _____

La Cheffe du département

Mis en vigueur le _____

AF	Amélioration foncière
CFF	Chemins de fer fédéraux
DGE	Direction générale de l'environnement
DP	Domaine public
DS	Degré de sensibilité au bruit
ECA	Etablissement d'assurance contre l'incendie et les éléments naturels du canton de Vaud
IM	Indice de masse
LPE	Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985
LVLEne	Loi cantonale sur l'énergie du 16 mai 2006
OEaux	Ordonnance sur la protection des eaux du 28 octobre 1998
OLEI	Ordonnance sur les lignes électriques du 30 mars 1994
OPAM	Ordonnance sur les accidents majeurs du 27 février 1991
OPB	Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986
ORNI	Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant du 23 décembre 1999
PGEE	Plan général d'évacuation des eaux
PQ	Plan de quartier
P+R	Parking + Relais
RLATC	Règlement d'application de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions
RLVLEne	Règlement d'application de la loi du 16 mai 2006 sur l'énergie.
SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
SPd	Surface de plancher déterminante
VSS	Association suisse des professionnels de la route et des transports

