

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL DES MOBILITÉS

Pour le dossier révisé

Le Rapport explicatif accompagne le Plan directeur communal des mobilités proprement dit
au sens de l'article 11 RLAT



AVRIL 2021

Table des matières

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL DES MOBILITÉS	1
Table des matières	2
1. Introduction	3
1.1 Buts du rapport et bases légales	3
1.2 Structure du rapport	3
2. Conformité aux planifications territoriales supérieures	4
2.1 Plan directeur cantonal	4
2.2 Projet d'agglomération Lausanne-Morges	8
2.3 Schéma directeur de la Région Morgienne	10
2.4 Plan des mesures OPAIR	12
3. Coordination des différentes thématiques	13
3.1 Territoire bâti et développement urbain	13
3.2 Patrimoine, paysage et nature	14
3.3 Environnement et éco-construction	14
3.4 Moyens de mise en œuvre	14
4. Pilotage et consultation	15
5. Suite de la procédure	16

1. Introduction

1.1 BUTS DU RAPPORT ET BASES LÉGALES

Conformément à l'article 16 LATC, le Plan directeur communal des mobilités définit la stratégie de développement des différents modes de déplacement à l'échelle communale pour les 15 à 25 prochaines années. Non opposable aux tiers mais contraignant pour les autorités, cette planification complète l'actuel Plan directeur communal, adopté partiellement par le Conseil communal et approuvé par le Conseil d'Etat le 10 octobre 2012, en identifiant les objectifs et principes nécessaires à la bonne coordination de la politique publique des mobilités avec les autres politiques publiques territoriales. Le but du Plan directeur communal est également d'assurer la coordination des politiques publiques ayant un effet sur le territoire.

Le plan directeur communal est obligatoire pour les communes comprises dans un périmètre compact d'agglomération, comme Morges.

En vertu de l'article 11 RLAT, les plans directeurs communaux sont accompagnés d'un rapport explicatif démontrant leur conformité aux buts et principes de l'aménagement du territoire, à la protection de l'environnement et aux autres plans directeurs.

Le Plan directeur des mobilités a fait l'objet d'un examen préalable en date du 5 novembre 2019.

1.2 STRUCTURE DU RAPPORT

Le Plan directeur communal des mobilités abroge et remplace le chapitre 5 « Réseaux de déplacement et mobilité » du Plan directeur communal 2012. Il se compose d'un volet stratégique ainsi que d'un volet opérationnel. Il détaille les thématiques suivantes : stratégie d'accessibilité multimodale, gestion du trafic, principe de gestion du stationnement, structure du réseau de transports publics, réseau structurant de mobilités douces, thématiques particulières.

Le présent rapport explicatif :

- Démonstre la conformité du Plan directeur communal des mobilités aux planifications supérieures ;
- Explique la coordination des différentes thématiques entre elles ;
- Détaille le processus de pilotage et de consultation ;
- Enonce la procédure.

2. Conformité aux planifications territoriales supérieures

Le présent chapitre démontre la conformité du Plan directeur communal des mobilités aux planifications supérieures.

2.1 *PLAN DIRECTEUR CANTONAL*

Imposé par la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), le plan directeur cantonal (PDCant) coordonne les politiques cantonales, communales et fédérales ayant un effet sur le territoire, afin de proposer un développement territorial cantonal équilibré en termes de logements, de places de travail, de mobilité, de loisirs et de préservation des terres agricoles, du paysage et de l'environnement.

Le premier plan directeur du canton de Vaud est entré en vigueur en 1987. Il a été entièrement remanié en 2008 et est depuis régulièrement mis à jour. Aujourd'hui, c'est la 4^e adaptation bis du plan directeur de 2008, approuvée le 20 décembre 2019 par le Conseil fédéral, qui est en vigueur. Il fait foi et lie entre elles les autorités fédérales, cantonales et communales.

Le Plan directeur cantonal axe son projet sur une vision à trois dimensions du territoire. La première dimension porte sur l'habitat, le travail et les loisirs, la seconde sur la biodiversité et la troisième sur les ressources. La première dimension du territoire se décline en quatre stratégies, dont deux concernent directement la mobilité (stratégies A et B).

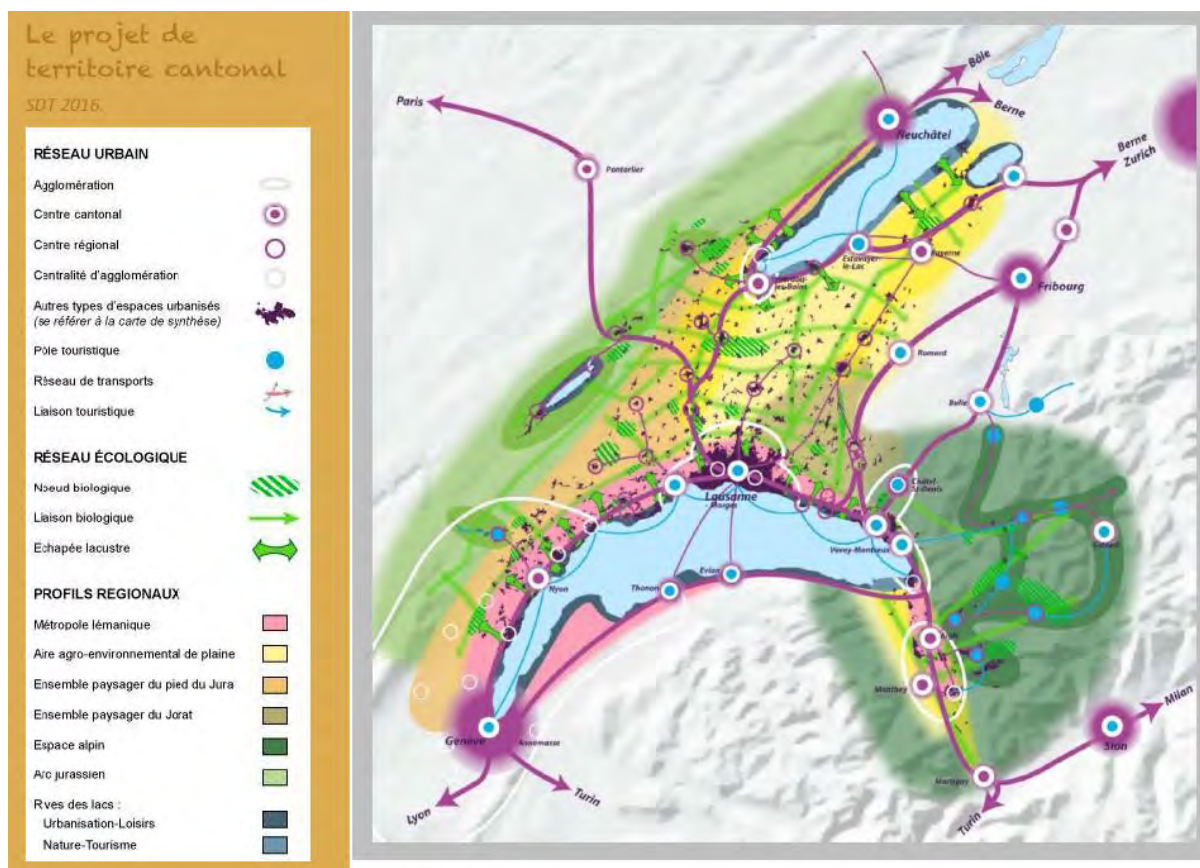


Figure1 : Le projet de territoire cantonal, SDT 2016

Stratégie A : Coordonner mobilité, urbanisation et environnement

En termes de mobilité, la ligne d'action A2 souligne l'importance du développement d'une mobilité multimodale. Le projet renforce substantiellement les lignes de transports publics sur les axes principaux (mesure A21). Il reconnaît le rôle prépondérant des transports individuels (mesure A22) dans les régions périphériques et développe leur rabattement sur les réseaux de transports publics principaux. Il promeut la mobilité active (mesure A23) notamment pour les déplacements courts et développe les interfaces de transport (mesure A24). Le PDCant souligne également l'importance de développer des politiques de stationnement adéquates et des plans de mobilité liés pour les entreprises publiques et privées (mesure A25).

La mesure A21 traite du développement des infrastructures de transports publics. Dans le cadre du projet Léman 2030, Morges est notamment concernée par l'aménagement d'une troisième voie ferroviaire entre Renens et Allaman, réalisée par étapes. Celle-ci permettra le doublement de l'offre grande ligne entre Lausanne et Genève.

La mesure A22 traite des réseaux routiers. Le réseau des routes nationales (autoroutes), de la compétence de la Confédération, est affecté en priorité au trafic à longue distance et draine les axes les plus fréquentés. Il permet également d'absorber en partie le trafic local et ainsi de limiter les nuisances au cœur des zones densément urbanisées. Le territoire communal de Morges est concerné à court terme par l'assainissement du goulet d'étranglement de Crissier ainsi que par la réalisation de la nouvelle jonction d'Ecublens.

À moyen terme, la nouvelle liaison autoroutière entre Aubonne/Morges-Ouest et Villars-St-Croix permettra de créer un réel contournement autoroutier pour Morges.

Stratégie B : Renforcer la vitalité des centres

L'attractivité des centres du canton dépend notamment des performances des réseaux de transports nationaux et internationaux, dont ils sont les portes d'accès. Pour rester compétitives, les liaisons assurées par ces réseaux doivent être constamment améliorées.

Dans le cadre de la ligne d'action B2, le Canton souhaite renforcer son intégration au sein des réseaux de déplacement européens et internationaux ferroviaires, routiers et aériens, en assurant des connexions optimales aux aéroports et aux nœuds ferroviaires européens à grande vitesse. Le Canton mène une réflexion multimodale sur le transport des marchandises pour optimiser l'usage de toutes les infrastructures existantes et favoriser le transfert route-rail. Il souhaite également améliorer la desserte des agglomérations et des régions, en maîtrisant les nuisances dues au transport de marchandises.

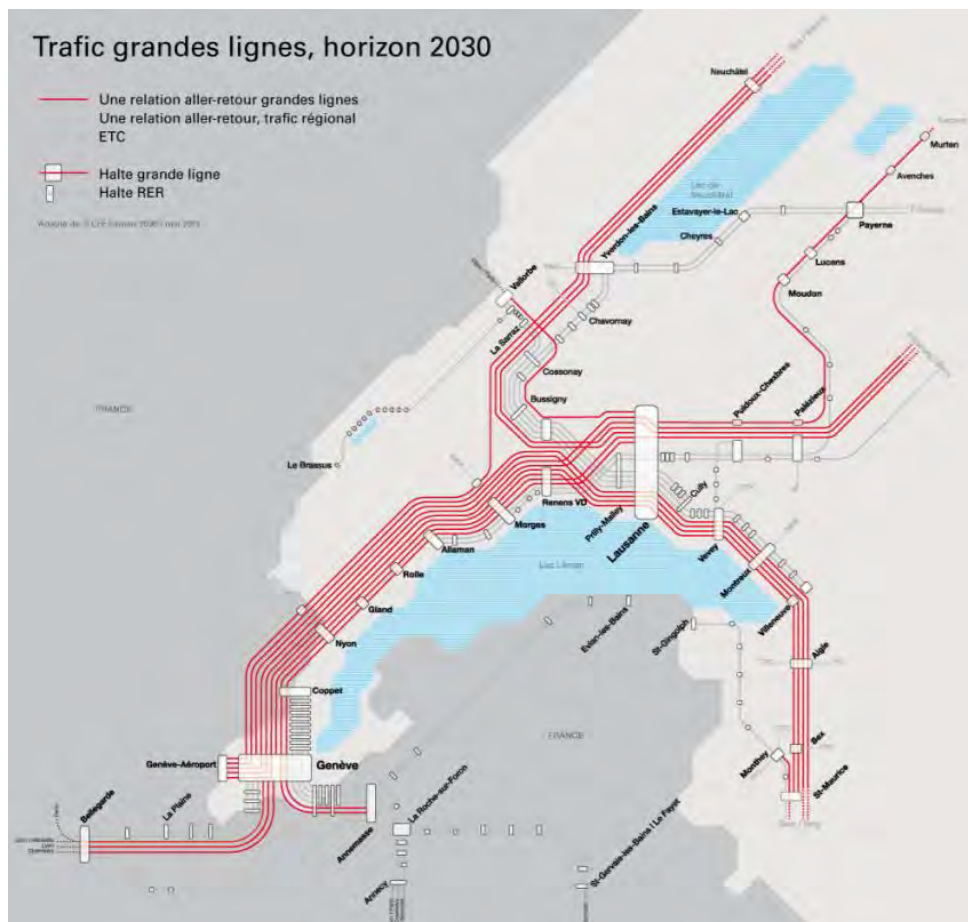


Figure 2 : Trafic grandes lignes, horizon 2030. Source Département des infrastructures. Adapté de CFF Léman 2030, mai 2011



2.2 PROJET D'AGGLOMÉRATION LAUSANNE-MORGES

Le projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) réunit 26 communes, fédérées au sein de cinq schémas directeurs et deux associations régionales. Sous la conduite du Canton de Vaud, ces dernières collaborent de manière étroite pour définir la stratégie de développement de l'agglomération Lausanne-Morges à l'horizon 2030-2040 et élaborer les mesures qui la façonneront en matière d'urbanisation, de mobilité, de paysage ainsi que d'environnement et énergie.

Ces partenaires ont établi en 2016 le PALM de 3^{ème} génération, qui s'inscrit dans la continuité des projets de 1^{ère} et 2^{ème} génération, respectivement déposés auprès de la Confédération en 2007 et 2012. À partir d'un état des lieux de la mise en œuvre du PALM 2007 et 2012, le projet de 3^{ème} génération met à jour et consolide, sur la base d'une vision globale du territoire, les volets urbanisation, mobilité, paysage et environnement/énergie et met en évidence des nouvelles mesures venant compléter la liste des projets identifiés depuis 2007.

En matière d'urbanisation, de nouveaux quartiers permettront d'augmenter la capacité d'accueil de l'agglomération Lausanne-Morges, avec près 80'000 habitant·es et 50'000 emplois potentiels supplémentaires d'ici 2030, tout en respectant le nouveau cadre légal fédéral. Les principes d'urbanisation du PALM permettront notamment le développement de quartiers favorisant la densité et la mixité entre logements et places de travail.

En matière de mobilité, les grands principes des précédents projets d'agglomération perdurent. Il s'agit de fluidifier les déplacements au cœur de l'agglomération et d'améliorer son accessibilité depuis l'ensemble du canton, notamment grâce au fort développement du RER Vaud. En permettant aux automobilistes de rester le plus longtemps possible sur l'autoroute grâce à la création de nouvelles sorties, les routes cantonales et communales à l'intérieur de l'agglomération seront moins fréquentées. De quoi développer un réseau d'axes forts de transports publics et améliorer considérablement les déplacements des cyclistes et deux-roues par de nombreux aménagements prévus pour la mobilité active.

Le PALM entérine le rôle de la gare de Morges en tant qu'interface majeure de l'agglomération au même titre que la gare de Lausanne et Renens. Les liaisons ferroviaires nationales et régionales y seront renforcées. Une troisième voie sera créée entre Renens, Morges et Allaman. Des investissements importants seront consentis en faveur des transports individuels motorisés. D'abord à court terme par la création de la nouvelle jonction autoroutière d'Ecublens puis, à l'horizon 2040, par la réalisation du contournement autoroutier de Morges.

Les trois projets d'agglomération successifs dressent une liste d'une dizaine de mesures cofinancées encore à réaliser sur le territoire morgien. Au vu du faible taux de réalisation constaté jusqu'ici, les autorités morgiennes souhaitent se fixer, à travers cette révision du volet « Mobilités » du Plan directeur communal, l'objectif de réaliser en priorité les mesures planifiées dans le cadre du projet d'agglomération. Ces dernières sont présentées sur la figure ci-après. Cette figure ne permet pas de rentrer dans le détail des mesures appliquées à Morges et qui sont traitées dans le PDCom.

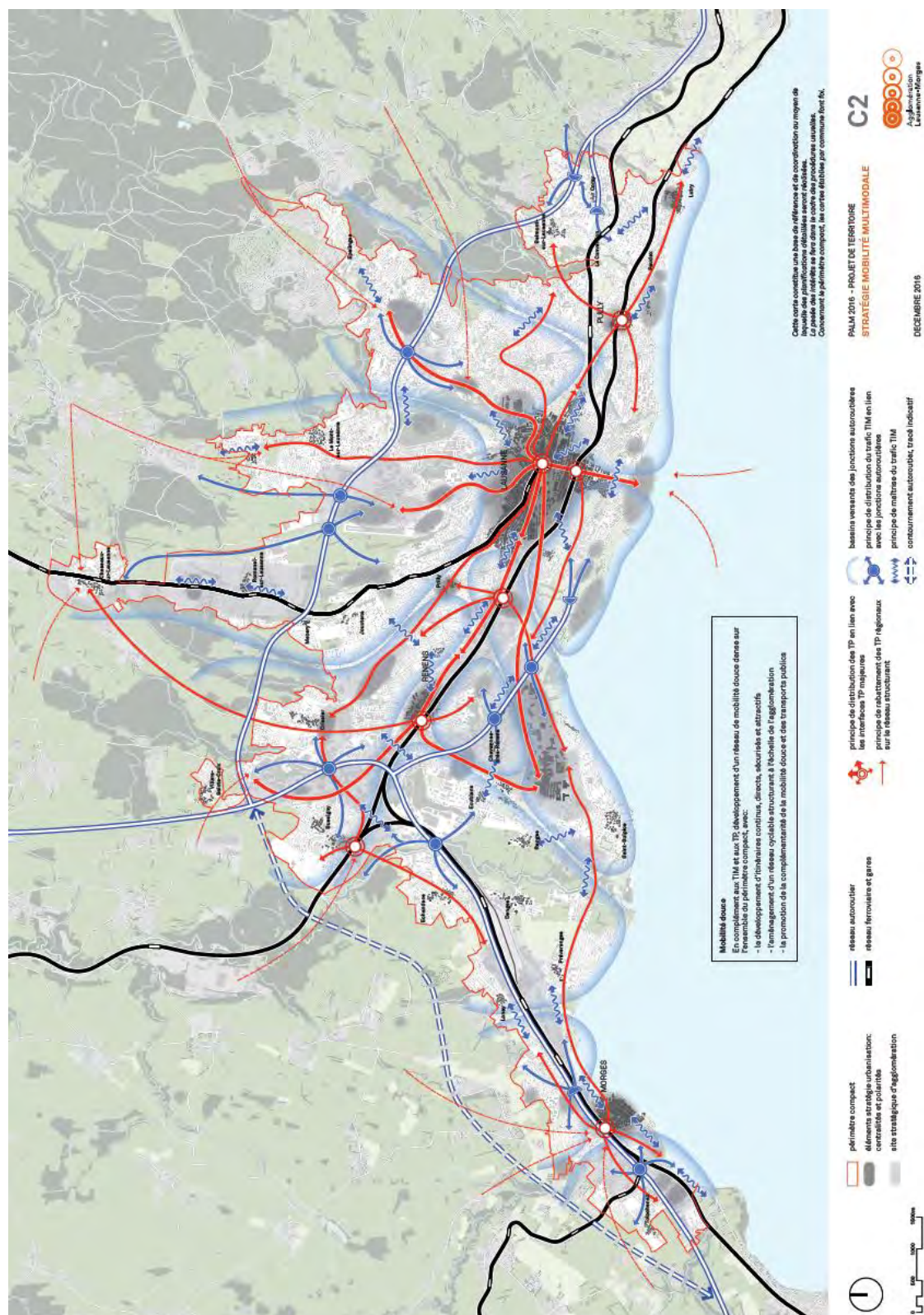


Figure 4 : PALM 2016, projet de territoire, stratégie mobilité multimodale, décembre 2016

2.3 SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION MORGIEENNE

Le schéma directeur de la région morgienne (SDRM) précise le projet d'agglomération à l'échelle de la région. Il dessine les enjeux du territoire en déclinant les thématiques que sont la stratégie régionale, le cadre de vie, le paysage et l'environnement, l'urbanisation, l'économie et la mobilité.

En termes de mobilité, le projet de territoire repose sur la promotion d'un système global des moyens de déplacement. L'approche privilégiée est une approche multimodale de la mobilité : tous les modes de déplacement doivent coexister et se compléter de manière adéquate.

Différents thèmes sont traités à l'échelle régionale sous forme de « chantiers ». Les études ayant servi de base à l'élaboration du présent document sont brièvement présentées ci-après.

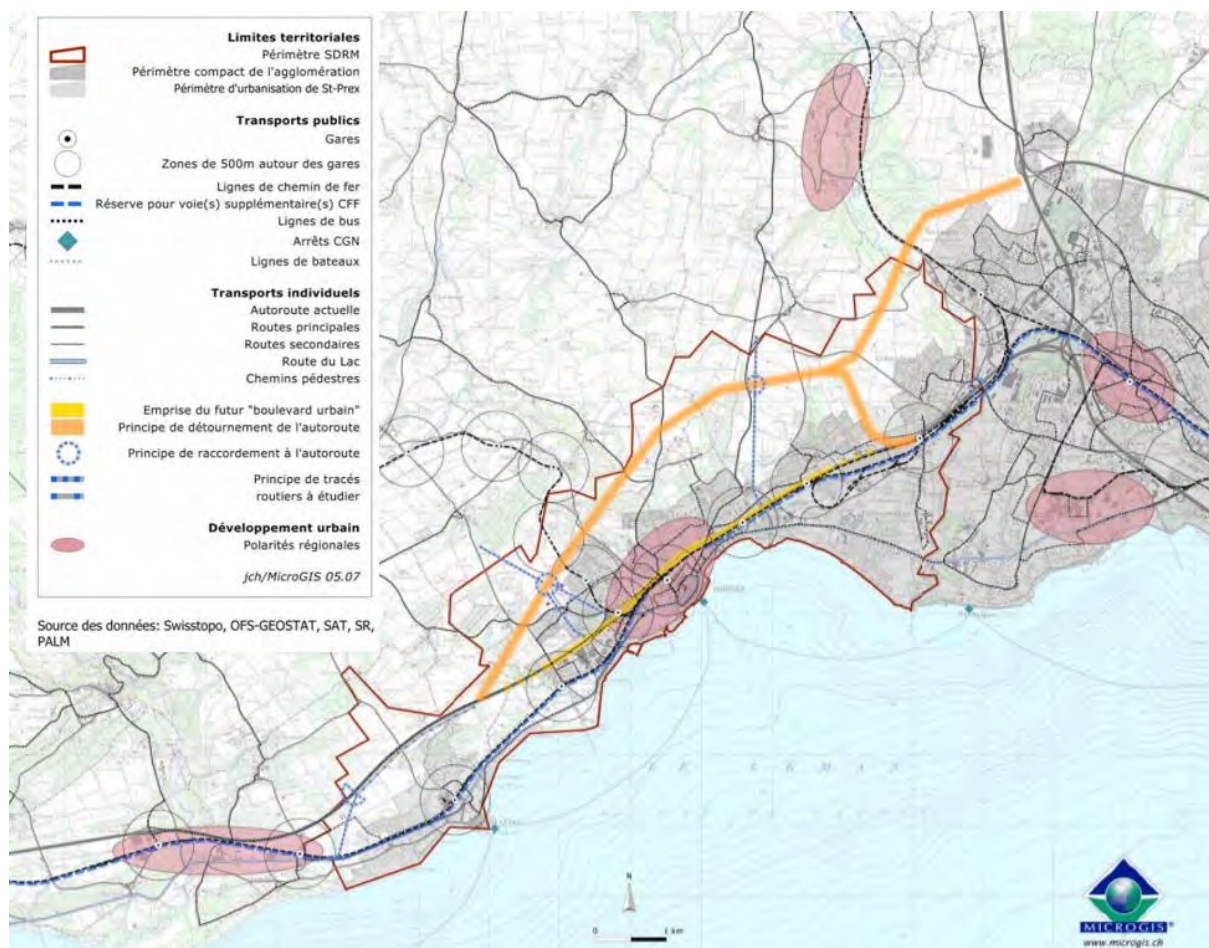


Figure 5 : Projet mobilité du SDRM, septembre 2007

Chantier 1 – Transports publics

L'étude du réseau de transports publics à horizon 2030 (TP 2030), finalisée en 2016, fournit une image directrice indispensable pour la planification territoriale. Elle fixe les grandes orientations, tant en termes d'organisation du réseau que de l'adaptation des fréquences. Cette étude a notamment permis d'identifier l'intérêt de créer deux lignes structurantes pour desservir le littoral, entre Tolochenaz et Bussigny d'une part et entre Tolochenaz et Prilly-Malley d'autre part. Elle a également identifié des besoins nécessitant, à terme, un doublement de la capacité actuelle sur le réseau de transports publics. Les Transports de la Région Morges Bière Cossonay (MBC) travaillent actuellement à la planification générale de l'offre qui permettra la concrétisation de cette vision directrice par étape.

Chantier 5 – Mobilité douce

L'étude traitant de la stratégie de mobilité douce, achevée courant 2016, propose une image directrice du réseau régional pour les piéton·nes et les vélos. Elle identifie également les aménagements communaux et intercommunaux nécessaires, notamment le long des axes principaux tels que les routes cantonales. À terme, elle permettra à la région de disposer de réseaux piéton et cyclable sécurisés, confortables et continus. La Voie Verte d'agglomération est une des mesures constitutives de ces futurs réseaux.

Chantier 8 – Accessibilité multimodale du site H2

Cette étude, finalisée en 2014, développe des orientations par rapport à l'accessibilité multimodale des différents projets de densification situés dans l'Ouest morgien (site stratégique H2 du PALM à l'horizon 2030). Sur territoire communal, il s'agit notamment des secteurs de Prairie-Nord – Églantine, de Prairie-Sud, de la Longeraie ou encore des Emetaux. Cette étude définit les mesures devant être prises pour garantir l'accessibilité des futurs quartiers par l'ensemble des modes de déplacement : transports individuels motorisés, transports publics et mobilité active (vélos et piéton·nes). Cette étude vise à garantir la coordination entre le développement des sites urbanistiques et l'aménagement des réseaux de transports.

Chantier 8 – Gestion de trafic et priorisation des transports publics

Cette étude, actuellement en cours, propose une stratégie de gestion du trafic permettant d'améliorer la circulation des transports publics, et ainsi garantir leur efficacité et leur attractivité. Elle vise notamment à définir les points d'accès, carrefours à feux et principes d'exploitation permettant la mise en œuvre de cette stratégie, à identifier les reports de trafic potentiels et leurs conséquences sur les différents secteurs bâtis, ainsi qu'à prédimensionner les aménagements nécessaires.

2.4 PLAN DES MESURES OPAIR

Le plan d'assainissement de l'air des mesures OPair 2018 entré en vigueur en 2019 couvre un périmètre comprenant 26 communes de l'agglomération Lausanne-Morges, dont la Ville de Morges. Il inclut 25 mesures d'assainissement dans les thématiques de l'aménagement du territoire, la mobilité, l'énergie, l'industrie et l'artisanat, la logistique et la communication. Le plan OPair est un instrument de coordination qui permet de concilier le développement de l'agglomération et le respect de la législation fédérale en matière de protection de l'air.

Les principales mesures conditionnant le plan directeur des mobilités de la Ville de Morges sont référencées dans la thématique « mobilité ». En effet, le trafic automobile représente la source principale de pollution atmosphérique dans l'agglomération. Le plan des mesures a pour objectif de renforcer le report modal vers les transports publics et la mobilité douce. Une offre de stationnement maîtrisée, la généralisation des plans de mobilité et le développement des infrastructures de mobilité douce sont quelques exemples que le plan des mesures préconise. Le Plan directeur communal, volet mobilité, tend à suivre ces recommandations.

Aussi, quelques mesures du Plan directeur communal, volet mobilité, sont issues de la thématique « aménagement du territoire ». En effet, l'aménagement du territoire se répercute de façon directe sur la pollution de l'air, car il induit des comportements spécifiques en matière de mobilité et de choix modal, et influence de façon durable l'organisation et les infrastructures de l'agglomération. Dans ce domaine, le plan des mesures OPair peut s'appuyer sur le PALM et vise à privilégier l'aménagement du territoire de manière à minimiser le trafic. Il soutient également la planification énergétique territoriale, afin d'optimiser la production et la consommation locales d'énergie.

Les mesures de l'OPair concernées par le démarche du Plan directeur sont explicitées dans le rapport.

3. Coordination des différentes thématiques

Le Plan directeur communale de 2012 aborde 5 thématiques : « territoire bâti et développement urbain », « patrimoine, paysage et nature », « Environnement et éco-construction », « moyens de mise en œuvre », « coopération régionale ». Elles sont traitées par le biais d'objectifs. Le présent chapitre explicite la coordination du Plan directeur communal des mobilités avec ces différentes thématiques.

Seuls les objectifs concernant aussi le Plan directeur communal des mobilités sont décrites ci-dessous.

3.1 TERRITOIRE BÂTI ET DÉVELOPPEMENT URBAIN

Objectif 5 : Renforcer l'attractivité du centre-ville pour les achats, les services et les loisirs

Volet stratégique

La vision stratégique du Plan directeur communal des mobilités aborde 6 thématiques spécifiques. Les chapitres traitant de la mobilité douce – cycles et piéton·nes – intègrent chacun un objectif relatif à l'accessibilité aux commerces, permettant ainsi de favoriser l'attractivité du centre-ville.

Le chapitre « Gestion du trafic » intègre la question du stationnement à proximité des commerces tout en préservant le centre-ville de l'engorgement.

Volet opérationnel

Du point des transports publics, la vision du réseau des TPM à court terme crée une interface multimodale à la gare CFF de Morges. Le chapitre « Tous secteurs – mesures complémentaires » intègre une mesure visant à assurer localement la vision des TPM.

Concernant la modération du trafic, le chapitre « Secteur gare – stratégie d'accessibilité » intègre une mesure (G.1) visant à réduire le gabarit routier au profit des commerces.

Objectif 6 : Renforcer les centralités dans les quartiers périphériques comme lieu fédérateur de la vie communale

Le plan directeur communal des mobilités réaffirme les missions communales liées aux planifications supérieures, dont celle relative à la modération du trafic dans les différents quartiers.

Objectif 9 : Préserver le potentiel de développement qui résulterait de la réalisation à long terme d'un contournement de l'autoroute A1 et la transformation de l'autoroute actuelle en route de distribution urbaine

Cet objectif est repris par le volet opérationnel, chapitre « Secteur Nord – stratégie d'accessibilité », mesure N.2.

3.2 PATRIMOINE, PAYSAGE ET NATURE

Objectif 23 : Maintenir les qualités paysagères du coteau et son réseau de promenade

Le volet stratégique, chapitre « réseau structurant de mobilités douces », vise à créer un maillage structurant qui souligne également différentes ambiances du territoire morgien.

3.3 ENVIRONNEMENT ET ÉCO-CONSTRUCTION

Objectif 26 : Réduire la pollution de l'air et les nuisances sonores à la source

Le plan directeur communal des mobilités réaffirme les missions communales liées aux planifications supérieures dont celle relative à la modération du trafic dans les différents quartiers. En effet, la modération de trafic a des effets bénéfiques sur les nuisances sonores et sur la pollution de l'air.

En parallèle, le plan directeur communal des mobilités à vocation à développer des modes de déplacements alternatifs aux transports individuels motorisés.

3.4 MOYENS DE MISE EN ŒUVRE

Objectif 31 : Renforcer la coopération régionale avec des partenaires publics et privés

Du point des transports publics, la vision du réseau des TPM vise à assurer une desserte efficiente du territoire en intégrant les opportunités de développement. Le volet opérationnel du Plan directeur communal des mobilités intègre une mesure visant à assurer localement la vision des TPM dans son chapitre « Tous secteurs – mesures complémentaires ».

Concernant les partenariats publics-privés, la ville est en étroite collaboration avec des acteur·rices privé·es de la mobilité (publi-bike, mobility, etc.) afin de développer des alternatives aux transports individuels motorisés.

4. Pilotage et consultation

Le plan directeur des mobilités a été élaboré par le Service « Urbanisme, constructions et mobilité », avec l'appui du Bureau b-plan mandaté en tant qu'expert.

Les réflexions techniques ont été menées sur la base des intentions politiques fixées par la Municipalité lors d'un atelier entièrement dédié à la thématique de la mobilité, organisé le 4 août 2017. L'objectif était de discuter ouvertement des problématiques de mobilité actuelles et des enjeux à venir, entre membres de la Municipalité. L'atelier a permis de fixer les bases politiques de la conception du Plan directeur des mobilités, en exprimant une vision claire et concertée de l'ensemble des représentant·es de la Municipalité.

Les services techniques de la Ville de Morges, dont « Infrastructures et gestion urbaine », ainsi que « Sports, bâtiments et environnement » ont été consultés à trois reprises dans le cadre de groupes techniques. La Police Région Morges (PRM) et les Transports de la Région Morges Bière Cossonay (MBC) ont également pris part aux groupes techniques.

Les réflexions en cours ont été présentées à deux reprises à la Commission consultative urbanisme et mobilité de la Ville de Morges composée de représentant·es des groupes politiques siégeant au Conseil communal, ainsi que de membres des associations locales et régionales concernées par l'aménagement du territoire.

Les éléments en cours de réflexion ont également été discutés avec le représentant du domaine « réseau routier et espaces publics », ainsi que le voyer en charge de la région centre de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR).

Une vaste consultation de la population a été menée par l'intermédiaire d'une exposition publique, organisée du 24 avril au 18 mai 2018 à l'Espace 81, espace d'exposition situé au rez-de-chaussée de l'Hôtel-de-Ville de Morges. À cette occasion, plusieurs visites guidées ont été organisées sur demande de la population, des commerçant·es ou encore de membres des associations locales et régionales. Les groupes politiques ont également été consultés lors de l'exposition.

L'ensemble des remarques récoltées lors du processus d'élaboration du Plan directeur des mobilités, ainsi qu'à l'occasion de l'exposition publique sont consignées dans un rapport de consultation, annexé au présent document. Les modifications apportées suite à la consultation y sont également mentionnées.

5. Suite de la procédure

La nouvelle Loi sur l'aménagement du territoire et les nouvelles constructions est entrée en vigueur en 2018. Les articles qui concernent le Plan directeur communal sont explicités ci-dessous.

Art. 16 LATC Définition

Les plans directeurs définissent la stratégie d'aménagement du territoire pour les 15 à 25 prochaines années et les mesures de mise en œuvre. Ils assurent la coordination des politiques publiques ayant un effet sur le territoire.

Art. 17 LATC Etablissement

L'établissement d'un plan directeur communal est obligatoire pour les communes qui se trouvent dans un périmètre compact d'agglomération, pour les centres cantonaux ainsi que les centres régionaux, selon la liste du plan directeur cantonal.

Le Conseil d'Etat peut fixer un délai aux communes qui n'ont pas établi de plan directeur conformément aux alinéas précédents, lorsque des circonstances particulières le justifient.

La municipalité soumet le plan à une consultation publique pendant trente jours au moins. Elle établit et rend public un rapport de consultation.

Art. 18 LATC Examen préalable

Avant la consultation publique, tout projet de plan directeur communal ou intercommunal est soumis par la ou les municipalités concernées au service pour examen préalable.

Dans un délai de trois mois, le service donne un avis sur la légalité du projet et sur sa conformité au plan directeur cantonal. Il indique

Art. 19 LATC Adoption et approbation

Le Plan directeur communal est adopté par le Conseil communal ou général et approuvé par le Conseil d'Etat. Il est contraignant pour les autorités cantonales et communales.

Art. 20 LATC Plan directeur intercommunal dans un périmètre compact d'agglomération

L'Etat et les municipalités concernées établissent de concert un plan directeur dans un périmètre compact de l'agglomération défini par le plan directeur cantonal.

Ils définissent ensemble un mode de gouvernance pour l'établissement et la mise en œuvre du plan. Le plan se compose d'une partie stratégique et d'une partie opérationnelle.

En présence d'enjeux importants, le Conseil d'Etat peut rendre le plan directeur dans un périmètre compact d'agglomération contraignant pour des communes ne l'ayant pas adopté.

Art. 21 LATC Révision

Le Plan directeur communal ou intercommunal est réexaminé au moins tous les quinze ans. Il est révisé lorsque les circonstances ont sensiblement changé.

D'autres articles sont intéressants à souligner.

Art. 28 LATC Information et participation

La population est informée et elle participe de manière appropriée à l'élaboration des plans directeurs.

Le projet de plan directeur est soumis à consultation publique durant un délai de trente jours selon avis dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud, tout intéressé pouvant formuler ses observations. Il est déposé dans les préfectures s'il s'agit du plan directeur cantonal, ou au greffe municipal des communes intéressées s'il s'agit d'un plan directeur régional ou communal ou d'un plan directeur localisé. Il fait en outre l'objet d'un avis de consultation au pilier public de la commune et dans un journal, si possible régional.

Le dossier et les observations sont ensuite transmis à l'autorité compétente pour l'adoption.

Art. 28a LATC Examen préalable des plans directeurs régionaux et communaux ainsi que des plans directeurs localisés

Les plans directeurs communaux sont soumis par la municipalité intéressées au département avant la consultation publique.

Le département examine le projet et entend s'il y a lieu l'autorité qui l'a établi. Il lui fait part de ses observations dans un délai de trois mois.

Le projet est soumis à consultation publique au plus tard trois mois à compter de la communication de l'examen préalable par le département.

Le non-respect de ces délais doit être justifié.

Art. 29a LATC Adoption et approbation des plans directeurs régionaux et communaux

Les plans directeurs régionaux et communaux ainsi que les plans directeurs localisés sont soumis aux conseils communaux ou généraux dans un délai de trois mois dès la fin de la consultation publique.

Ils sont soumis à l'approbation du Conseil d'Etat qui prend sa décision dans un délai de trois mois dès la communication du dossier complet.

Art. 30 Réexamen 8

Les plans directeurs sont réexaminés tous les quinze ans au moins ; de plus, lorsque les circonstances l'exigent, ils sont tenus à jour et adaptés.

La procédure des articles 28, 28a, 29 et 29a est applicable aux modifications qui portent sur des éléments essentiels des plans directeurs.

Art. 31 LATC Portée juridique

Le plan directeur cantonal approuvé par le Conseil fédéral lie toutes les autorités.

Les autres plans directeurs approuvés par le Conseil d'Etat sont des plans d'intention servant de référence et d'instrument de travail pour les autorités cantonales et communales.

Art. 32 Publicité des plans

Les plans directeurs doivent être accessibles au public en tout temps.