

PARTIE 2 : PLAN DIRECTEUR



Planification supérieure	95
PAYSAGE	111
MOBILITE	125
URBANISATION	145
Coordination URBANISATION / MOBILITE	156
Coordination MOBILITE / CENTRALITE	159

Le présent document intègre les principes et recommandations des planifications supérieures existantes. Il s'agit :

- du **plan directeur cantonal**, qui définit les grands thèmes du développement territorial, à savoir :

- la recherche d'une qualité du cadre de vie
- la préservation des surfaces agricoles et naturelles, et l'économie du sol
- la cohérence et la complémentarité des diverses fonctions du territoire rural.

- du **plan directeur régional**, qui se concentre davantage sur la qualité du cadre de vie, à travers la maîtrise de l'expansion urbaine, le maintien d'un certain équilibre économique et social et la prise en compte des préoccupations environnementales.

- du **schéma d'agglomération de la région de Nyon**, qui tend à assurer un développement cohérent et harmonieux de l'agglomération, dans un contexte en constante évolution.

Les deux premiers documents portent sur des thématiques d'ordre général tandis que le SDAN a une portée plus localisée, avec des préconisations concrètes pour Prangins. Il introduit le projet de route

de distribution urbaine (RDU), qui va réorganiser les déplacements motorisés du district et contribuer à la mise en place d'un réseau de TP plus performant.

Ce projet sera développé dans le **rapport** du bureau **Feddersen et Klostermann**, dont les recommandations seront abordées dans les chapitres concernés.

Toujours dans le cadre du schéma d'agglomération, le **chantier 3** précise les orientations spécifiques à la mobilité douce.

Enfin, la position de Prangins en bord de lac l'astreint aux réglementations concernant l'aménagement et la préservation paysagère et naturelle de ses rives. Elles sont données par le **plan directeur cantonal des Rives vaudoises du lac Léman** et complétées par le **rapport de la CIPEL**, qui intervient davantage en termes de protection des fonctions écologiques. Bien que ce document n'ait pas une autorité légale établie, il est vivement recommandé de l'intégrer dans la réflexion environnementale.

Objectifs

- recherche d'une qualité du cadre de vie
- préservation des surfaces agricoles et naturelles, économie du sol
- cohérence et complémentarité des diverses fonctions du territoire rural.

Dix-huit orientations thématiques traduisent ces objectifs en principes concrètement applicables à l'échelle locale :

«1. Contenir l'étalement urbain et développer des logements de qualité

- revaloriser les centres des agglomérations
- favoriser un habitat diversifié et de qualité
- réhabiliter, reconvertir, densifier les sites bâtis
- aménager les transitions entre territoire urbanisé et territoire rural

2. Améliorer la qualité des espaces publics

- espaces verts et liaisons de qualité
- cohabitation des différents modes de déplacements
- sécurité et convivialité

3. Promouvoir la mixité des affectations du sol et du bâti

- complémentarité des villes ou des quartiers

4. Favoriser l'offre en équipements et services

- coopération judicieuse entre cantons, centres et agglomérations

5. Coordonner l'urbanisation et les infrastructures de transport

- densifier autour des interfaces de transports publics
- accessibilité de chaque région à son centre par une offre de transport adaptée
- promouvoir la mobilité douce

6. Assurer la complémentarité entre les différents moyens de transports -en priorité publics

7. Intégrer les réseaux de transports nationaux et internationaux

8. Défendre la diversité régionale

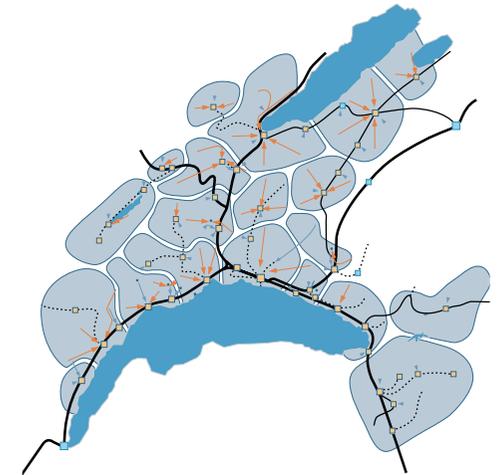
9. Organiser la cohabitation des différentes fonctions du territoire rural (agriculture, environnement, habitat, loisirs, tourisme, etc.)

10. Assurer le maintien d'une agriculture vivante, diversifiée et attractive

11. Protéger la diversité des paysages

- reconnaître l'importance du paysage comme facteur d'identité

Plan directeur cantonal



Structuration des transports : système de rabattement

12. Accompagner les évolutions du paysage, pour tous les types d'espaces (naturels, ruraux, urbains)

- préserver la qualité et la biodiversité

13. Assurer les conditions d'accueil de nouvelles activités économiques et faciliter le maintien et le développement du tissu économique existant

14. Promouvoir la qualité du cadre de vie comme ressource économique

15. Favoriser l'aménagement des territoires permettant des développements technologiques dans les différentes régions

16. Promouvoir les «destinations» touristiques, avec des offres aussi diversifiées que possible

17. Intégrer les activités de loisirs et de tourisme dans le territoire en maîtrisant leurs impacts sur l'environnement et le paysage

18. Renforcer la coopération intercantonale et transfrontalière en matière d'aménagement du territoire (transports, paysages remarquables, métropolisation, tourisme, etc.)»

Source : Lignes directrices du Plan directeur cantonal adoptées le 11 juin 2002

Lignes directrices



La priorité absolue de la région consiste à préserver voire renforcer la qualité de son cadre de vie. Les principales préoccupations portent sur la maîtrise de l'expansion urbaine et le maintien d'un certain équilibre économique et social, mis à mal par l'arrivée de populations cosmopolites aisées et la pression immobilière qui en découle. Enfin, la préoccupation environnementale toujours plus pressante influence tous les domaines de l'aménagement territorial pour l'inscrire dans une logique de développement durable.

L'enjeu pour la région est de parvenir à un consensus entre des populations et des modes de vie multiples :

- *«une population cosmopolite très mobile qui ne rêve que de calme et d'espace,*
- *des agriculteurs garants d'un paysage entretenu qui est un des atouts de la région,*
- *une population plus ancrée qui encourage le développement économique et les nouveaux emplois,*
- *les personnes non motorisées qui souhaitent une qualité de vie au coeur des villes et villages».*

Source : Lignes directrices pour le plan directeur régional du district de Nyon, Enjeux, p.13

Pour répondre à ces problématiques, le plan directeur régional a défini ses objectifs selon quatre thématiques (cf. *Résumé du volet stratégique, p.6 à p.8*) :

1. «Stratégie environnementale

- *Promouvoir une utilisation rationnelle et un approvisionnement durable en énergie*
- *Gérer durablement les ressources locales*
- *Maîtriser les rejets*
- *Gérer les risques*

2. Stratégie du paysage

- *Pérenniser les patrimoines naturels paysagers et construits*
- *Préserver les campagnes en orientant leur évolution, en renforçant leur multifonctionnalité*
- *Densifier les villes et villages avec une haute qualité architecturale et environnementale*

PRINCIPES - Paysage et environnement

- *Surveiller localement certaines évolutions naturelles (fermetures du paysage par la forêt)*
- *Aménager et rétablir les connexions entre les milieux naturels à préserver*
- *Créer des connexions dans le sens des principaux axes de transports, pour l'instant inexistantes : lier le bois-Neuf au système Promenthouse par une succession plus ou moins lâche de haies et de rideaux boisés*
- *Renforcer les couloirs boisés perpendiculaires au lac, comme celui de l'Asse pour asseoir son rôle de frange*

- Valoriser les fronts de village
- Réfléchir à la limite urbaine du pôle Eysins-Nyon-Prangins afin d'améliorer la transition parfois abrupte du rural au bâti
- Renforcer la lisibilité des structures hydrologiques perpendiculaires
- Ménager les qualités du Delta de la Promenthouse, en particulier les franges à proximité des développements urbains
- Valoriser le réseau de chemins
- Maintenir les espaces verts qui bordent le lac

Source : Lignes directrices pour le Plan directeur régional du district de Nyon, rapport de synthèse

3. Stratégie d'urbanisation

- Favoriser un développement différencié, selon qu'il s'agisse de territoires à préserver ou de nouveaux secteurs
- Localiser la croissance majoritairement dans les secteurs urbains ou périurbains denses
- Préserver les villages, en favorisant un développement modéré
- Promouvoir la mixité sociale et économique
- Favoriser une répartition spatiale des activités cohérente

4. Stratégie de la mobilité

- Favoriser les mobilités douces
- Renforcer l'offre en transports publics

- Maîtriser l'augmentation des transports individuels motorisés (gestion efficace du stationnement, hiérarchisation et aménagement adéquat du réseau)
- Encourager l'évolution des comportements individuels
- Développer des activités de loisirs adaptées à la demande, et ne générant pas d'augmentation importante du trafic routier

Le projet territorial propose une coordination de l'urbanisation et des transports publics ; il tend vers une équité de l'accessibilité en TP pour la population et les personnes qui travaillent dans la région.»

Source : Lignes directrices pour le plan directeur régional du district de Nyon, Résumé exécutif, p.7

PRINCIPES - Coordination mobilité et urbanisation

- Etablir un système polycentrique afin d'enrayer le développement en tache d'huile, avec des «perpendiculaires», qui ralentissent les déplacements longitudinaux et par là même le développement urbain continu et parallèle au lac (p.29)
- Concentrer les activités en un certain nombre de pôles principaux ou secondaires reliés entre eux et connectés aux transports, («identités urbaines» et «relais») (p.31)
- Refuser les grands générateurs de trafic (centres commerciaux) (p.35)

Source : Lignes directrices pour le Plan directeur régional du district de Nyon, rapport de synthèse

«L'agglomération doit faire face à une forte demande pour accueillir une nouvelle population. Mais elle doit aussi être attractive pour les emplois afin de garder un équilibre socio-économique durable. Les implantations commerciales vont engendrer de nombreux défis à maîtriser : pérennité de l'attractivité des centres traditionnels, surcharge du réseau routier, augmentation des nuisances et des inégalités sociales.»

L'agglomération prévoit d'accueillir 10'000 habitants supplémentaires, soit environ 80% du total actuel et 6'500 emplois (soit 90% du total actuel).

«Pour Prangins cela signifie un développement important de 3'000 nouveaux habitants et 2'000 places de travail, dont l'essentiel est prévu sur le secteur au nord de la route de l'Etraz.

L'ensemble des secteurs de développement de la commune situé au sud et au nord représente environ 40% des nouveaux habitants de l'agglomération.»

Objectifs

- Développement sélectif pour renforcer l'image

et l'identité de l'agglomération, en priorité sur les aires déjà urbanisées

- Extensions en relation étroite avec l'existant et les qualités paysagères
- Mise en valeur des qualités urbaines et paysagères

Enjeu de mobilité

«La très forte motorisation de l'agglomération, l'attractivité de Genève mais aussi de Nyon produisent déjà des charges de trafic proches de la saturation. Les offres actuelles en matière de transport public doivent devenir économiquement plus efficaces.»

Le développement sera orienté de manière à générer le moins de déplacements motorisés possibles et coordonné avec le réseau de transport public.

Idées directrices

1. Positionnement

- Accueillir l'habitat dans des zones urbaines centrales afin d'éviter le mitage des campagnes et favoriser l'intégration des nouvelles populations
- Garantir des conditions favorables au développement des PME de provenance locale

- Offrir des opportunités pour des institutions semi-publiques et des entreprises de provenance nationale et internationale
- Eviter l'implantation d'activités sans valeur d'image ou avec une faible densité d'emplois
- Capter les flux pendulaires avec le chemin de fer grâce à une localisation judicieuse des utilisations.

2. Agglomération compacte

- Développement interne dans les tissus existants
- Créer des secteurs d'urbanisation identitaires définissant la frange de l'agglomération et qui posent une limite claire avec le paysage.

3. Conserver l'identité des villages

- Maintenir le contraste entre une partie compacte urbanisée et une partie plus «verte» où domine l'espace agricole.

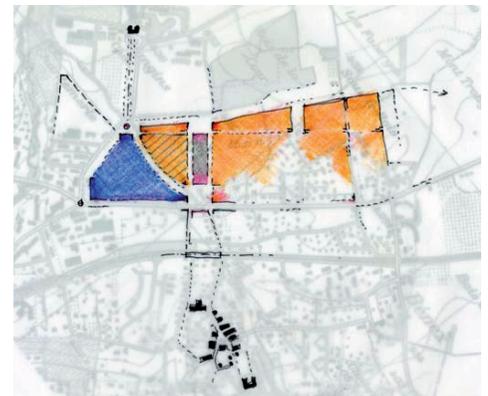
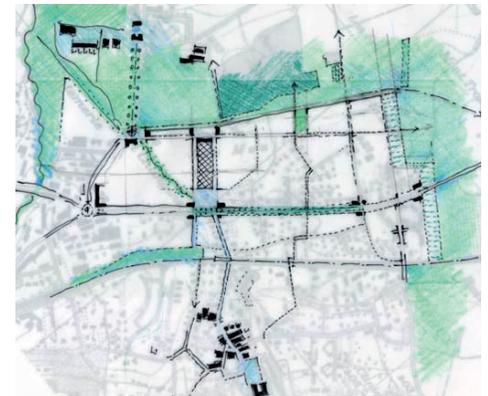
Secteur-clé

Les secteurs-clés constituent des zones stratégiques pour répondre aux enjeux de développement emplois/logements, couplés aux objectifs de mobilité durable. Il est important d'affirmer une identité forte de ces secteurs.

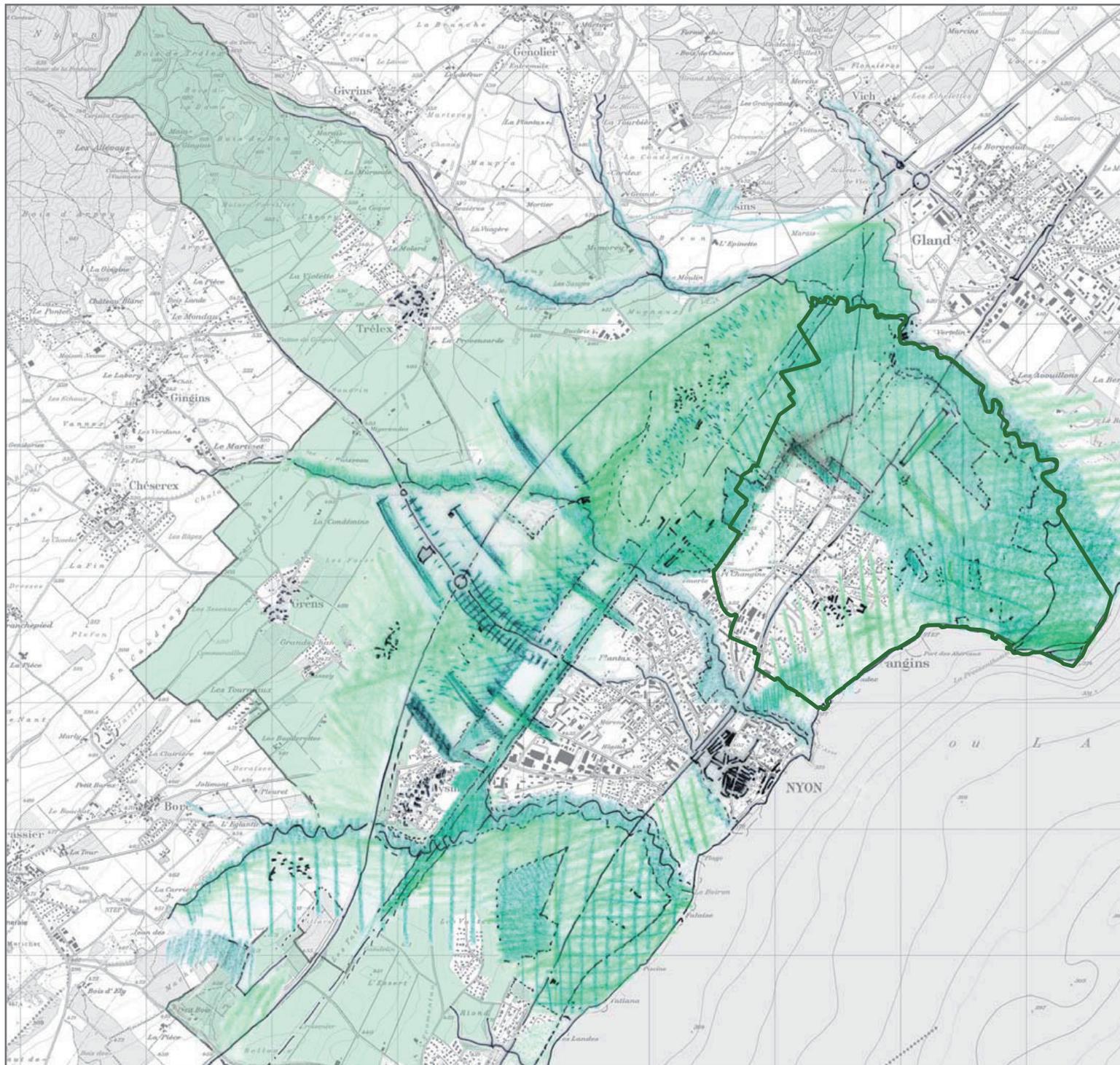
«Le secteur-clé de Prangins au Nord forme un véritable quartier urbain qui s'articule autour d'un grand espace public doté d'un équipement de rayonnement régional. La succession des espaces publics majeurs « Vieux village – Nouvel équipement public – Château de Changins » détermine la future identité de Prangins dans l'agglomération. La Route de l'Etraz est un axe majeur pour le quartier, son exploitation est prioritaire pour les TP, les piétons et les cyclistes. L'accès principal motorisé s'effectue depuis la RDU au nord. Le nouveau quartier sera desservi par une ligne forte TP continuant sur Gland. Prangins devient ainsi un point d'articulation important dans le dispositif régional, entre les centres de Nyon et Gland.»

Source : Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise, février 2006

Enjeux et objectifs



Secteur-clé de Prangins
Concept paysager et urbanistique



Concept paysager

«Les concepts paysager et urbanistique prennent en compte les valeurs spatiales et historiques du lieu pour mieux les valoriser dans le contexte régional.

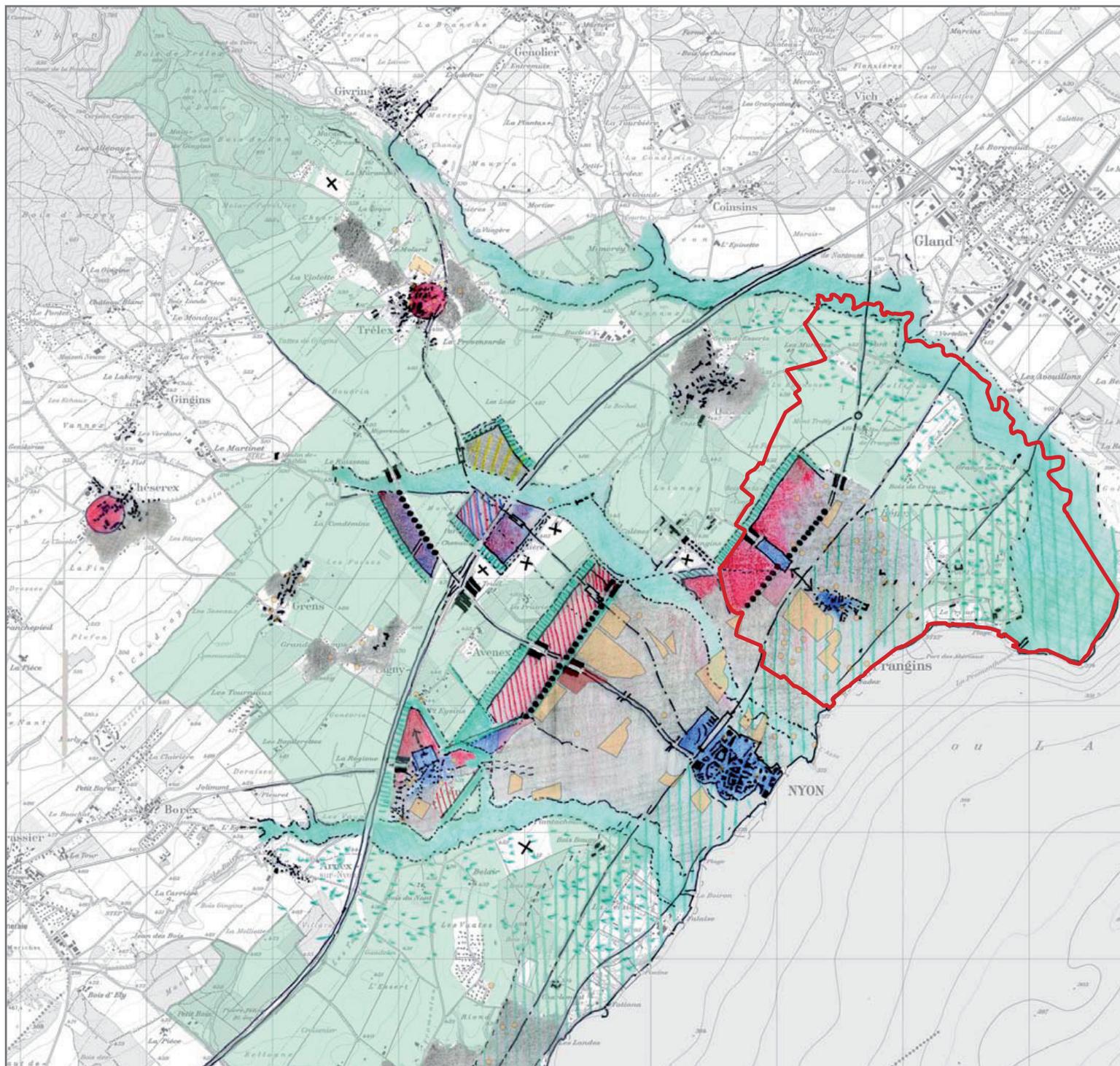
La finalité est d'assurer le développement quantitatif dans un cadre de vie attractif avec ses valeurs émotionnelles (identité, sentiment d'appartenance à un lieu, ambiances urbaines, ressourcement dans le cadre naturel, etc...). Les concepts paysager et urbanistique sont étroitement liés et répondent au même objectif : **préserver et mettre en valeur les atouts de la région au service de la qualité de vie.**»

«Les structures vertes caractérisent et lient la campagne et la ville. Les structures existantes sont à préserver, à mettre en valeur et à développer. Pour cela, la région peut s'appuyer sur une longue et riche tradition d'aménagement.

Les structures vertes majeures sont données par les cours d'eau et leur cordon boisé (le Boiron, L'Asse, La Promenthouse, autres petits cours d'eau) qui sont les marques du paysage à respecter. Le Schéma directeur propose une nouvelle structure verte interne, le parc linéaire situé à la limite nord de la ville de Nyon (sous le tracé de la ligne haute tension).

Le paysage du littoral lémanique entre le lac et les voies CFF est considéré comme un élément stable dans le concept. La densification de l'urbanisation n'y est pas promue, le caractère vert avec la dominance de la vieille ville de Nyon est conservé. Les limites de l'agglomération compacte ont une limite définie et aménagée. Nyon est une agglomération urbaine dans un paysage vert qui domine.»

Source : Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise, février 2006



Urbanisation

«L'agglomération compacte doit pouvoir accueillir environ 10'000 habitants (env. 80% du total de l'agglomération) et 6'500 emplois de plus (env. 90% du total de l'agglomération).»

Pour faire face aux nouveaux flux de population - habitants et emplois- le Schéma directeur insiste sur la nécessité de densifier et d'utiliser en priorité les espaces résiduels du tissu urbain, selon les principes de la «ville compacte» : remplissage des aires déjà urbanisées, renouvellement des tissus, utilisation des terrains libres recensés à l'état de l'Equipement et dans les plans de quartiers.

Cependant, ce potentiel de densification ainsi que le nombre de terrains encore disponibles, sont loin de pourvoir aux besoins de l'agglomération, aussi bien en termes de logements que d'activités. Pour ces dernières, il s'agit également de trouver des surfaces suffisamment grandes pour l'implantation de nouvelles entreprises.

Face à cette pénurie, le SDAN préconise la création de nouveaux secteurs d'urbanisation. «Ils sont compris dans un système vertical propre à la région de Nyon : le lac, le noyau historique, les rues structurantes, l'urbanisation nouvelle, la frange aménagée, et la campagne jusqu'au Jura. Ce système s'applique à Eysins, Nyon et Prangins et contribue à la formation de l'identité de chaque nouveau quartier et de l'agglomération compacte.»

Ces secteurs sont choisis en raison d'un profil particulièrement favorable, avec des qualités de densité et de mixité indispensables à la mise en place d'une stratégie des transports publics économiquement supportable.

Source : Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise, février 2006

Concept des transports publics

Objectifs

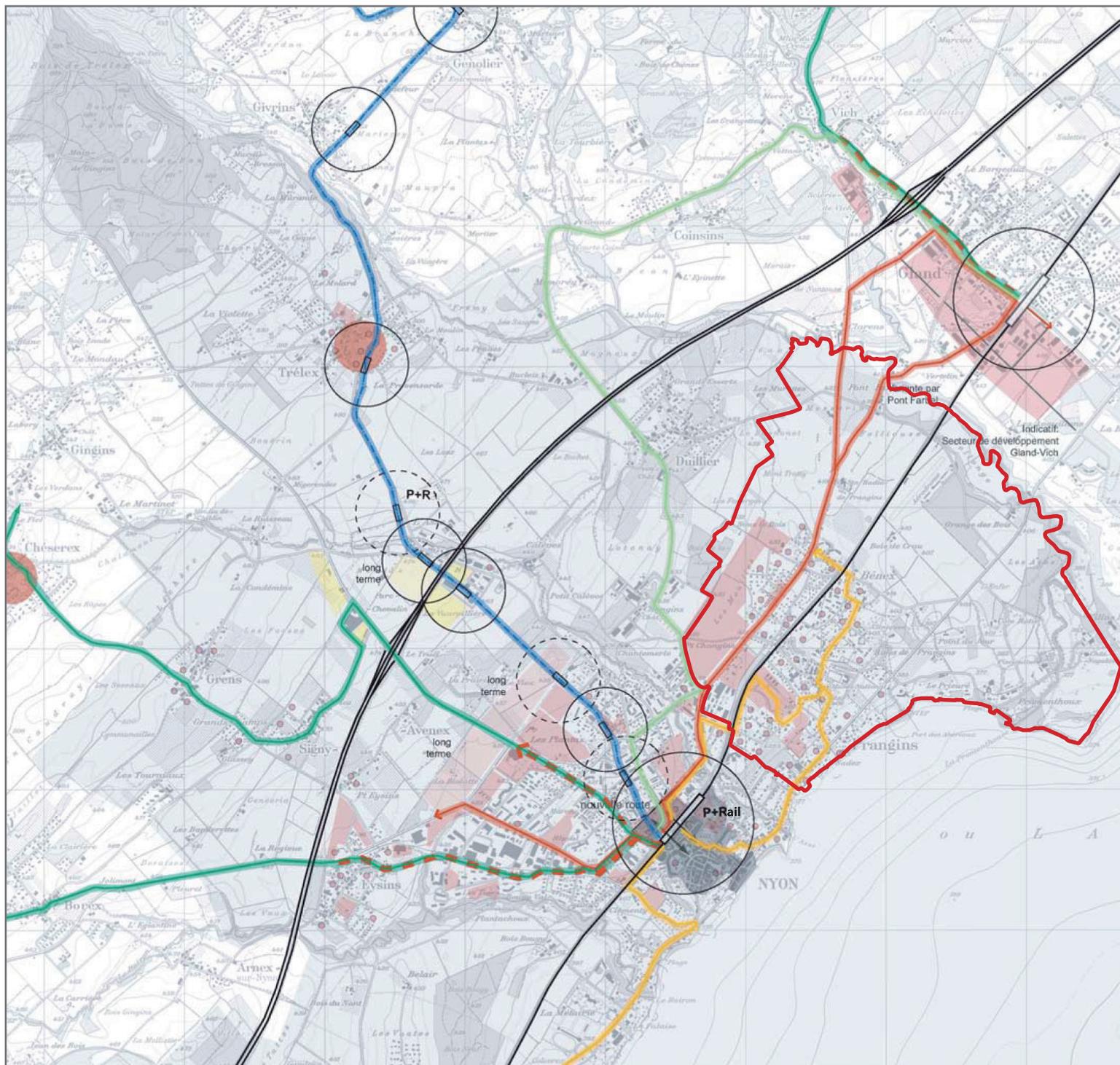
- «Développer un réseau coordonné avec l'urbanisation et une offre attractive comme alternative à l'usage de la voiture»,
- Développer une vraie desserte urbaine par les bus au sein de l'agglomération compacte (fréquence minimale de 15 minutes, liaisons directes et tendues vers les centres)
- «Certaines de ces liaisons urbaines s'étendent dans la région» (fréquence minimale de 30 minutes, éloignement maximum de 5/6 km de la gare principale)

«Les liaisons actuelles vers (...) Lausanne et Genève sont régulières, rapides et sûres» depuis Nyon, qui offre un point de correspondance toutes les 15 minutes. L'objectif est donc d'obtenir un «*rabattement optimal du système bus régional et local basé sur une fréquence minimale de 15 minutes*».

Les options proposées dans le cadre du Schéma directeur de l'Agglomération de Nyon et qui concernent Prangins sont les suivantes :

- création d'une ligne de bus urbain directe (en rouge), cadence 10 à 15 minutes, sur la route de l'Etraz, pour relier Nyon et Gland. Cette liaison nécessite avec l'urbanisation actuelle une fréquence de 30 minutes seulement aux heures de pointe. Avec les développements prévus par le Schéma directeur, le bus devra circuler avec une fréquence de 7.5 minutes aux heures de pointe. Cette cadence garantirait ainsi une offre TP attractive
- maintien d'une ligne de desserte du territoire de Prangins (en jaune), cadence 15 à 30 minutes.

Source : Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise, février 2006



Mobilité individuelle

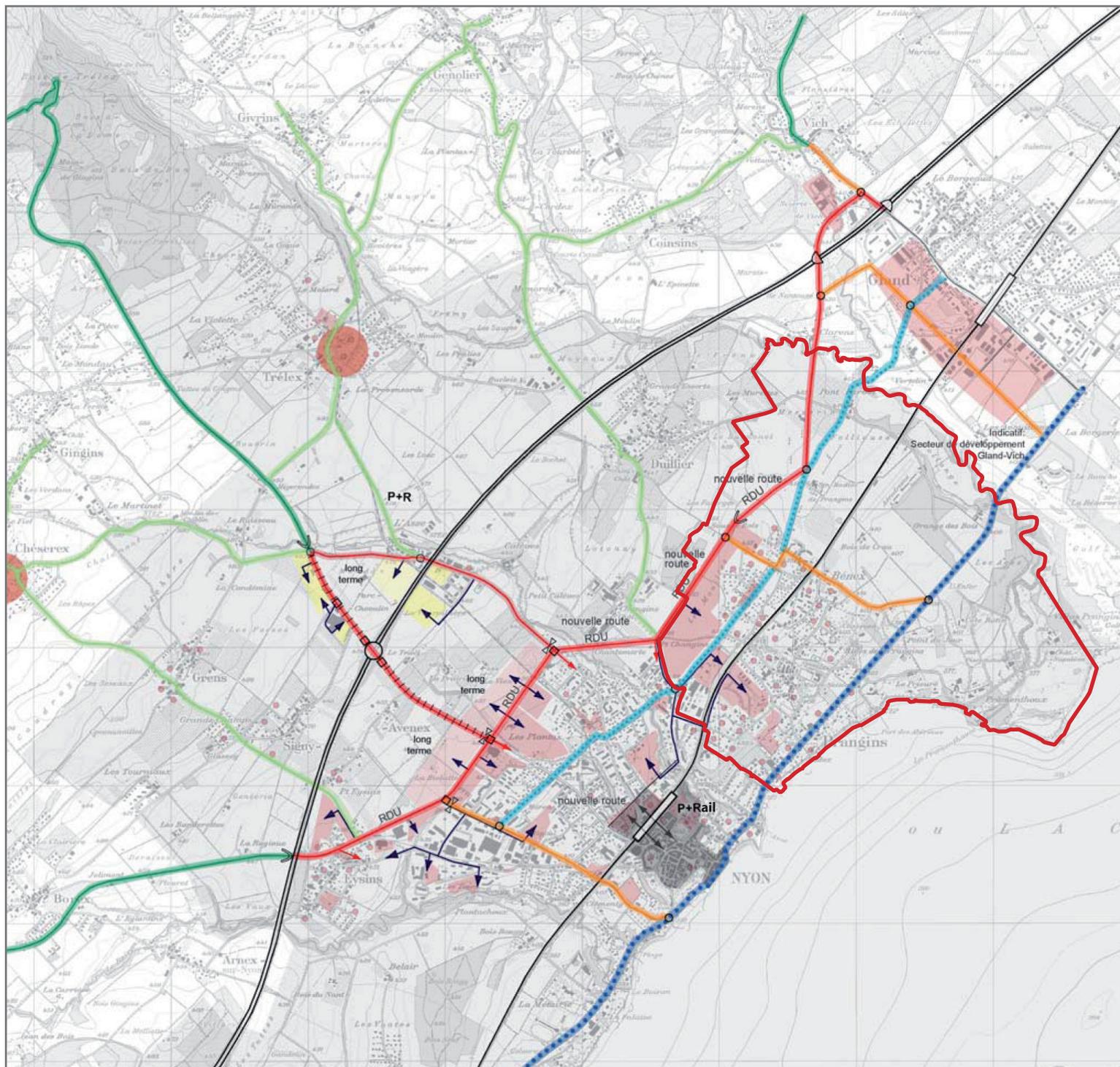
Objectifs

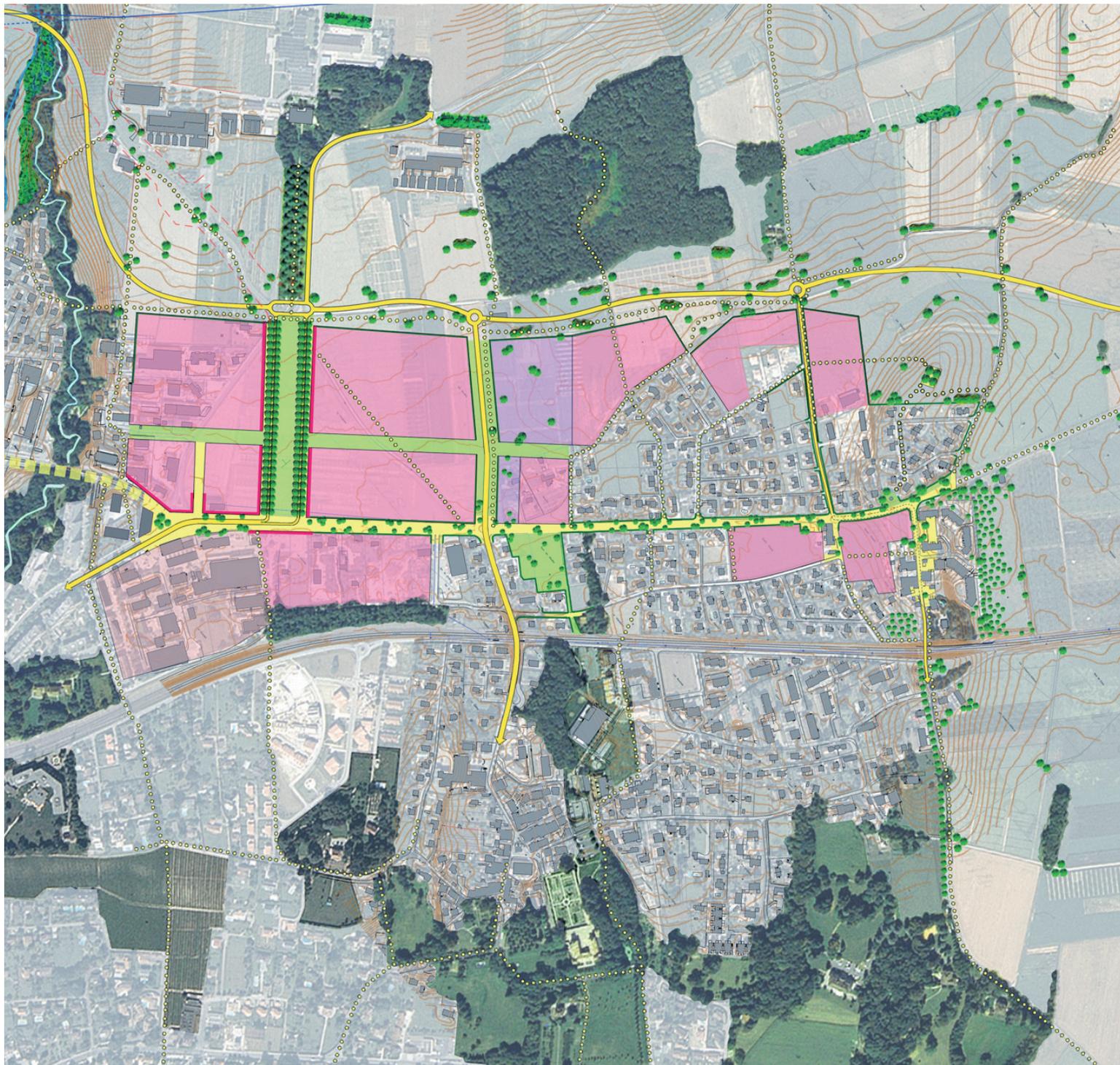
- « Assurer une offre attractive TP couplée à une priorité efficace des itinéraires TP sur la voirie
- Agir sur la demande TIM à la source par une politique de stationnement réduisant le nombre de cases selon le niveau de l'accessibilité TP
- Influencer la demande TIM par une politique de dosage des flux et de management des files d'attente dans des secteurs appropriés, et par la modération de la circulation dans les zones centrales et d'habitat.»

Les options prises dans le cadre du Schéma directeur de l'Agglomération de Nyon et ayant une forte influence sur la commune de Prangins sont les suivantes :

- création d'une nouvelle route de distribution urbaine (RDU – en rouge) en périphérie de la commune de Prangins. Elle constitue l'accès principal à l'agglomération compacte et distribue des accès directs à la ville et aux nouveaux secteurs de développement
- déclassement de la route de l'Etraz / route de Gland (axes urbains sans transit – en bleu clair), aménagée en priorité pour la circulation des bus, des vélos et des piétons.
- réaménagement de la route du Lac (en bleu foncé)
- création de routes de liaison entre la route du Lac et la RDU, dont une sur le territoire de Prangins (en jaune).

Source : Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise, février 2006





RDU

«La RDU est l'axe majeur de distribution urbaine qui doit drainer l'essentiel du trafic individuel de l'agglomération, afin de le détourner du centre-ville et des quartiers habités, et de soulager la «Médiane» (route de l'Etraz), où les transports publics et les mobilités douces auront la priorité et où le trafic automobile de transit sera découragé.»

Le projet s'appuie sur les principes énoncés par le SDAN, en particulier en termes d'image et d'identité, de densification, de qualité à la fois paysagère et de relation avec l'existant.

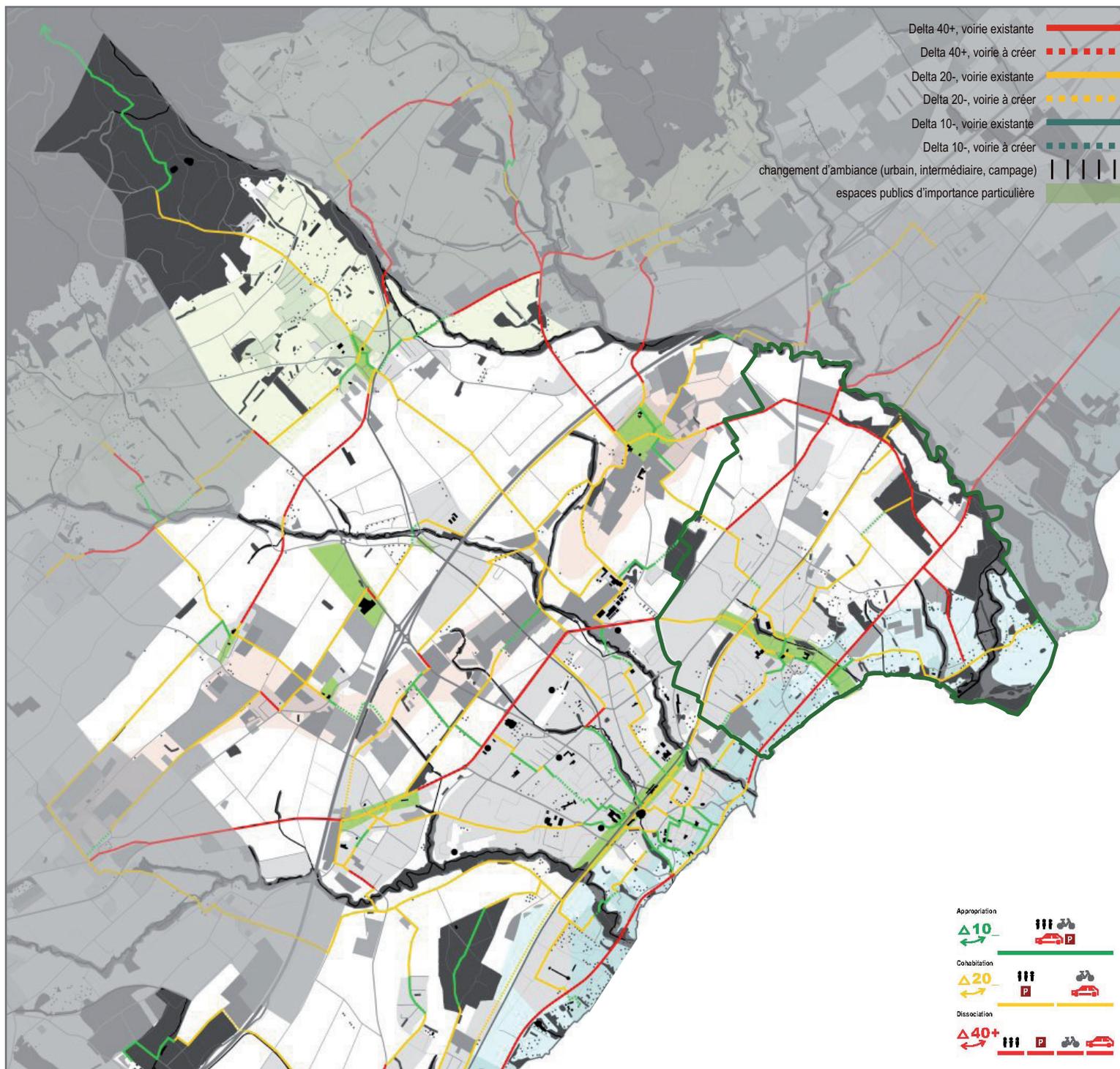
Il renforce la structure paysagère et écologique existante en articulant fortement éléments parallèles et perpendiculaires au lac. Il contribue à définir une limite d'urbanisation claire et aménagée et marque «la volonté de créer une voie de «caractère urbain», élément déterminant pour l'image de la frange Nord de l'agglomération et pour son dynamisme économique.»

«Il s'agit de faire mieux qu'une route de contournement banale, (...) c'est à dire de créer au plus vite une image et des ambiances de haute qualité afin d'attirer des activités internationales et des entreprises de la nouvelle économie, très sensibles au statut des lieux et à l'attrait des paysages.»

Au niveau de Prangins, la RDU se caractérise par un statut moins urbain du fait qu'elle traversera au début des territoires non urbanisés. Par la suite, elle marquera la limite de l'urbanisation dont le développement est prévu au sud de la voie. Dans l'intervalle elle sera constituée d'une «voie paysagère de 7m de large avec une piste isolée de 4m pour la mobilité douce.»

Source : Concept de développement urbain le long de la route de distribution urbaine (RDU), Feddersen et Klostermann

Chantier 3 - Mobilité douce



L'étude établit deux classifications pour hiérarchiser le réseau :

- une structuration du réseau basé sur la topologie, qui fait émerger un maillage de lignes de pente et de lignes d'horizon ; les lignes d'agglomération favorisent le « *saut de ligne* »

- une différenciation non par type de mobilité (piéton, vélos, etc.) mais par l'intensité du rapport entre modes doux et motorisés.

Les lignes sont également distinguées en fonction de leur contexte :

- urbain
- rural / campagnard
- intermédiaire, périphérique

Concernant Prangins, l'étude identifie les problèmes suivants :

- « *Suppression de la halte CFF (nuit à l'image et à l'accessibilité du musée)* »
- *Franchissement le long de la voie ferrée en direction de Nyon (pour les vélos)*
- *Parkings (Nord et Sud): clarifier les usages entre les habitants, les visiteurs du musée et les commerces du village*
- *Nécessité de l'amélioration de la liaison cycliste Gland-Prangins-Nyon*
- *Cheminements équestres à "désauvagiser"*
- *Nécessité de différenciation entre le "chemin didactique" et le chemin de promenade* »

Pour améliorer le réseau de mobilité douce de la commune, l'étude préconise :

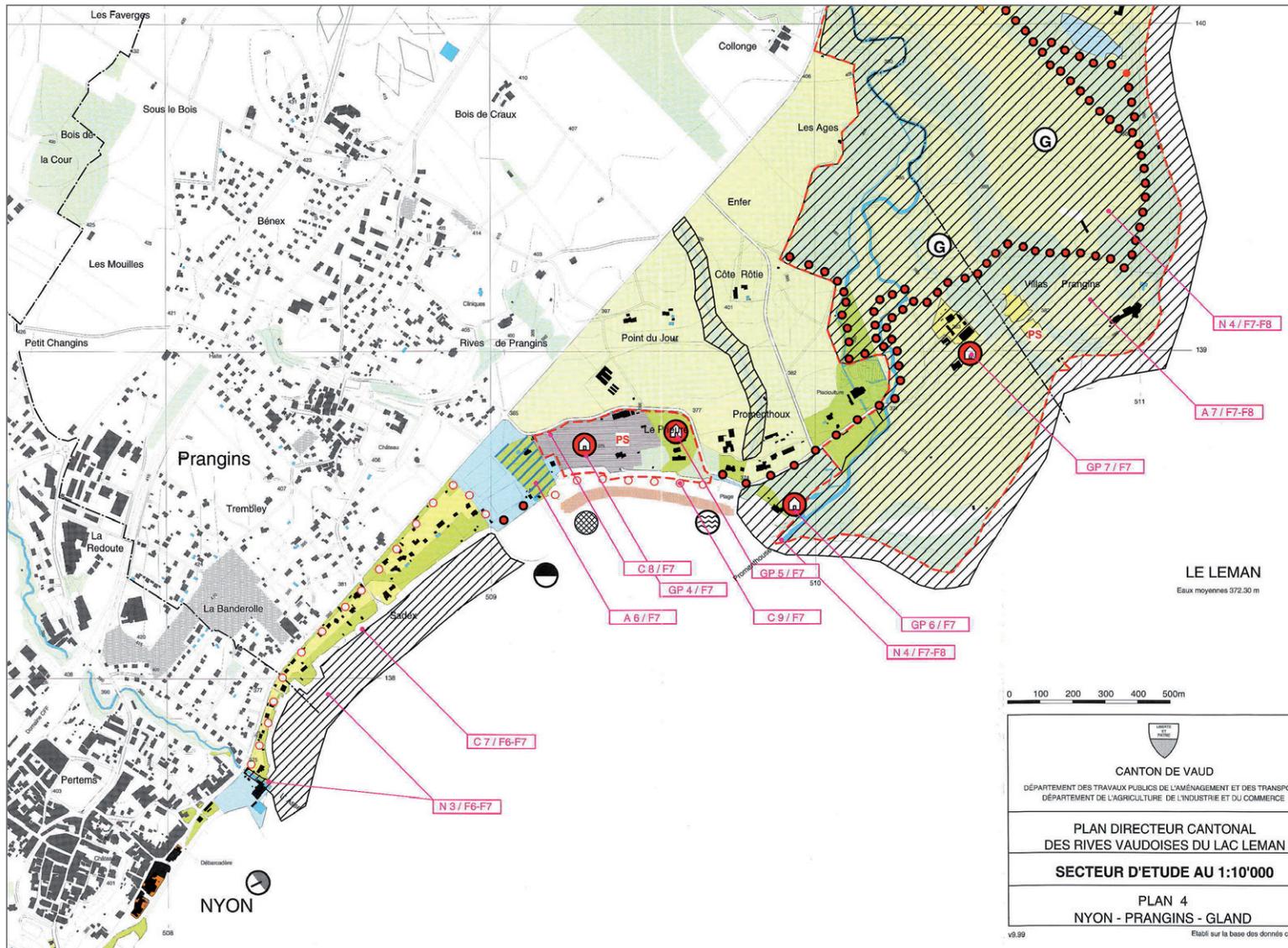
- « *de renforcer horizontalement et verticalement le réseau existant* »
- *de rechercher une alternance de cheminements (rectiligne et rapide, ondulant et lent).* »

Rives du Lac

Le Plan directeur cantonal des Rives du lac Léman définit les grandes stratégies d'aménagement et de préservation des rives, à travers cinq thématiques générales :

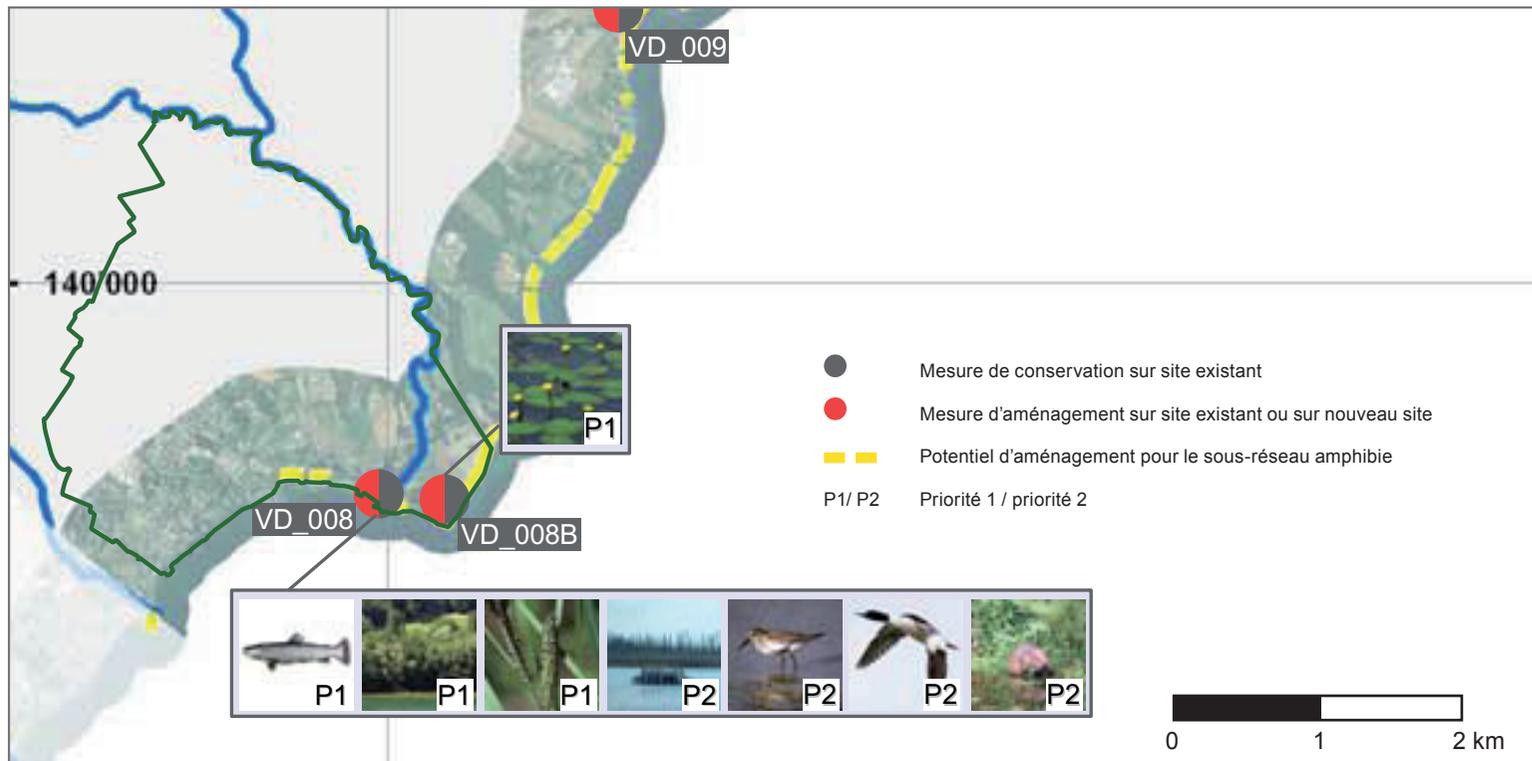
- l'aménagement du territoire, caractérisé par la recherche de faibles densités et le respect des qualités du site
- les sites, monuments et grandes propriétés, où il s'agit de trouver un équilibre entre intérêts public et privé
- la protection et la gestion des espaces naturels
- la gestion des plages et des ports, afin de promouvoir les activités lacustres lorsqu'elles sont compatibles avec le respect des éléments naturels
- les circulations en relation avec les rives, avec l'objectif de garantir des accessibilités et des promenades de qualité.

Ces thématiques générales sont complétées par des fiches qui analysent localement pour chaque commune les secteurs les plus caractéristiques, afin d'y définir la meilleure stratégie de valorisation et de préservation. Les lieux remarquables concernant Prangins sont recensés dans le tableau ci-contre, avec les préconisations qui s'y rapportent. Une attention particulière sera apportée aux fiches N3 et C8 concernant la protection des milieux naturels et la qualité des accessibilités.



EXISTANT	EQUIPEMENTS	EQUIPEMENTS A CREER OU A RESTRUCTURER	AFFECTATIONS	POTENTIALITES
zone d'utilité publique	golf	grandes propriétés	aire d'utilité publique à créer	chemin existant confirmé
zone de verdure	plage		zone de protection biologique supérieure	cheminement à créer dont l'assiette est proposée à +/-5m
zone agricole-maraichère	port		secteur de rive biologiquement sensible	cheminement à localiser par étude de détail
zone à plan spécial	STEP		cours d'eau	
			aire à restructurer par plan spécial	

	Fiches	Constat	Mesure(s) de référence	Applications
L'Asse - port des Abériaux	N3	Espace naturel de valeur Milieu lacustre à sensibilité élevée	N3 Conserver et restaurer les milieux les plus précieux et les plus sensibles aux influences humaines, en particulier les embouchures.	Protection des milieux naturels Classement en zone de protection biologique supérieure
	C7	Cheminement riverain interrompu à l'embouchure de L'Asse	E2 Créer le chemin directement en rive du lac, dans la mesure où sa construction n'entre pas en conflit avec des objectifs de protection de la nature (...)	Réalisation de la liaison piétonne entre l'embouchure de l'Asse et le port de Prangins en retrait de la rive, de manière à préserver les milieux naturels sensibles
Port des Abériaux	A6	Potentiel de développement en relation avec les activités lacustres	A2 Assurer le développement et l'aménagement des rives tout en respectant l'histoire de leur occupation, et en tenant compte des activités et aménagements caractéristiques de cet espace.	Aménagement d'équipements publics de détente et de tourisme au bord du lac
Abériaux - Plage	C9	Absence de liaison entre le port des Abériaux et la plage de Promenthoux, rendue nécessaire par le développement des installations de détente	E3 Assurer de manière prioritaire la liaison piétonne entre les équipements de détente et de loisirs existants ou à créer et les sites urbanisés	Amélioration des conditions de cheminement en retrait des propriétés riveraines Réalisation à terme de la liaison piétonne en rive du lac
Promenthoux	C8	Attrait touristique important (détente et loisirs) mais accessibilités (routes, chemins d'accès, stationnement, etc.) inadéquates	E9 Utiliser la route cantonale, dans ses tronçons largement dimensionnés, pour la création de parkings	Amélioration des accès, circulations et stationnement
Promenthouz	GP4	Zones et équipements à vocation publique et grandes propriétés Ensemble paysager de grande valeur	GP4 Les aménagements et les nouvelles constructions situés dans ces secteurs devront être compatibles avec les qualités écologiques, paysagères et patrimoniales du site.	Maintien des qualités architecturales, paysagères et écologiques du site Protection par plan spécial
Le Prieuré	GP5			
Les Bleuets	GP6			
Villa Napoléon	GP7	Vaste ensemble naturel dont les intérêts peuvent entrer en conflit avec les périmètres de construction définis dans le PPA «Villa Prangins - La Crique»		
Promenthouse	N4	Cohabitation entre des équipements de détente (golf, résidences), avec un potentiel encore à développer, et des milieux naturels et paysages de grande valeur	N4 Assurer la tranquillité des secteurs lacustres les plus sensibles, notamment en les maintenant libres de tout amarrage en pleine eau	Protection des milieux naturels Classement en zone de protection biologique supérieure
	A7		A4 Réviser l'ensemble des plans d'extension cantonaux riverains du lac Léman afin de les adapter aux objectifs du Plan directeur	Déplacement des droits à bâtir dans des secteurs moins sensibles Révision du plan d'extension partiel «Villa Prangins - la Crique»



CIPEL - Extrait de l'annexe 2d : Mesures de conservation et d'aménagement pour le secteur Nyon-Lausanne

CIPEL

CIPEL

Par son action en matière de protection des eaux, la CIPEL (Commission Internationale pour la Protection des Eaux du Lac) contribue à la coordination de la politique de l'eau à l'échelle du bassin lémanique. Dans ce sens, elle suggère ou fait effectuer les études nécessaires pour déterminer la nature, l'importance et l'origine des pollutions, puis les actions pour y remédier. Elle exprime ensuite ses résolutions sous forme de délibérations, à l'intention des gouvernements français et suisse.

Le Plan d'action 2001-2010 de la CIPEL «Pour que vivent le Léman et ses rivières» a entre autres objectifs celui de maintenir ou rétablir les fonctions écologiques des rives lacustres, en garantissant une bonne diversité et qualité du milieu physique et une protection des zones naturelles particulièrement importantes.

	Sous réseau terrestre	Sous réseau amphibie	Sous réseau aquatique
O	Mise en valeur des embouchures et des deltas lacustres peu construits Restauration de milieux ouverts pionniers (Nanocyperion, Bidention) et marais côtiers (Magnocaricion) Amélioration qualitative des forêts riveraines (Fraxinon)	Renforcer les populations de castor Créer 2 sites d'escale supplémentaires pour les limicoles Créer 2 nouvelles colonies de Sterne pierregarin Protéger la nidification des anatidés (Morillin, Nette rousse) Restaurer les lagunes	Restaurer les fonctions biologiques particulières des zones d'embouchure : reproduction et migration des poissons, zone de biodiversité particulière des invertébrés (microhabitats, galets, décolmatage, régénération des habitats lors des crues, etc.)
M	Cf. mesures du Plan directeur vaudois : réduire le dérangement, renforcer la protection, revitaliser les sites principaux (Aubonne, Promenthouse, Boiron de Morges, Venoge) Suppression des essences exotiques dans les forêts riveraines Renforcer et sécuriser les cours d'eau et les nants : Dullive, Eau Noire Restauration des sites humides pionniers (Coulet)	Rétablir liaison du marais des Bataix et de l'Etang Napoléon avec le lac Permettre l'alluvionnement naturel devant les embouchures des petits cours d'eau (éventuellement mettre en place des structures favorisant la formation de bancs de sable ainsi que la formation de petites roselières) Créer une lagune à l'embouchure de la Venoge Planter des bosquets de bois doux et protéger les arbres à cavité sur la rive	Supprimer pontons d'amarrage dans les embouchures (Dullive, Eau Noire, etc.) Réglementer les dragages sur les deltas lacustres (en particulier la Morge) Favoriser le développement de roselières en bordure des embouchures

O = objectifs - M = mesures
Mesures de conservation et d'aménagement proposées pour le secteur Nyon-Lausanne
D'après le rapport de la CIPEL