

## **ANNEXES**



### **Compte-rendus des ateliers de concertation**

- 23 juin 2007**
- 26 janvier 2008**

## Plan directeur de Prangins

**Ateliers du 23 juin 2007:  
rapport de synthèse à l'intention des participants****Introduction**

Ce rapport synthétise les principaux résultats des «ateliers pour l'élaboration du plan directeur communal» organisés samedi 23 juin 2007 à Prangins. Après un bref descriptif des objectifs et du déroulement de ces ateliers, il présente les principaux éléments de contenu ressortis des travaux des ateliers. Il se termine par une petite évaluation de la qualité des ateliers et de la dynamique qui en résulte. En revanche, les suites à donner (prochaines étapes de l'élaboration du plan directeur de Prangins, ainsi que nature des travaux à réaliser au sein des ateliers prévus au mois de novembre 2007) n'y sont pas évoquées: elles feront l'objet d'une information séparée, par la Municipalité de Prangins.

**Objectifs et déroulement des ateliers**

Les ateliers du 23 juin avaient pour principal objectif d'identifier ce qui, aux yeux des participants, constitue les **atouts** et les **contraintes** de Prangins dont il s'agit de tenir compte pour l'élaboration de son plan directeur, plus particulièrement dans les trois domaines de l'**urbanisme**, de la **mobilité** et du **paysage**. Accessoirement, il s'agissait également d'inventorier les préoccupations et questions des participants relatives au développement régional, en référence notamment aux implications du Schéma directeur de l'Agglomération de Nyon (SDAN), mais aussi en regard d'autres normes, processus et documents d'aménagement du territoire tels que le plan directeur valdois ou encore le développement de l'Agglomération franco-valdo-genevoise.

Après l'ouverture de la matinée par M. le Syndic et Mme la Municipale en charge de l'aménagement du territoire et urbanisme, deux présentations d'une quinzaine de minutes chacune, suivies à chaque fois d'une dizaine de minutes de questions de compréhension et réponses, ont été faites:

- le SDAN et ses implications pour Prangins (par M. Patrick Freudiger, secrétaire régional);
- l'état d'avancement de l'élaboration du plan directeur de Prangins (par M. Bruno Marchand, urbaniste mandaté par la Commune).

Ensuite de quoi les personnes présentes ont été réparties en trois groupes, travaillant d'abord une bonne heure en parallèle, chacun sur l'un des trois domaines considérés. Un second «round» a ensuite permis aux participants de travailler chacun sur un deuxième domaine de leur choix.

Chaque groupe était chargé de réaliser deux affiches sur le domaine considéré:

- l'une répertoriant les atouts et les contraintes de Prangins (en matière d'urbanisme ou de mobilité ou de paysage);
- l'autre inventoriant les préoccupations et questions liées au développement régional (idem).

Lors du deuxième «round», les groupes reconstitués étaient d'abord informés de ce que les premiers groupes avaient produit, puis avaient pour tâche de compléter les deux affiches élaborées. Au terme de la matinée, une demi-heure a été consacrée à la présentation des résultats de chacun des groupes à l'ensemble des participants.

Chaque groupe a pu s'appuyer d'une part sur un expert du domaine considéré (B. Marchand pour l'urbanisme, C. Jaeger pour la mobilité, et L. Daune pour le paysage), à disposition pour répondre aux questions de contenu; d'autre part sur un rapporteur choisi préalablement parmi les participants (C. Widmann pour l'urbanisme, P. Hanhart pour la mobilité, et D.-E. Christin pour le paysage). La tâche des rapporteurs consistait à synthétiser les avis, propositions et questions des participants sous forme de mots-clés, à réaliser l'affiche regroupant cet ensemble d'avis-propositions-questions, pour ensuite présenter les principaux éléments qui en ressortaient lors de la restitution au plénum, en fin de matinée.

Les instructions pour le travail en groupes, la gestion du temps tout au long de la matinée, l'encadrement méthodologique des groupes de travail ainsi que l'animation des discussions en plénière ont été assumés par L. Vodoz (C.E.A.T.).

**Résultats des ateliers**

Les résultats présentés ci-dessous proviennent de l'examen des affiches réalisées par les groupes de travail et de ce qu'on a entendu ici et là dans les groupes et en plénière, mais aussi des notes prises par les trois experts qui étaient à disposition des groupes. Il n'est certes pas possible de restituer tout ce qui s'est dit simultanément dans trois groupes, mais les notes prises par les experts présents reflètent certainement les principaux aspects pertinents à retenir. De plus, et au-delà du présent rapport, ce que les experts ont entendu – chacun dans son domaine spécifique – les aidera sans aucun doute à orienter leur travail en meilleure connaissance des avis, propositions et préoccupations des personnes présentes.

A noter encore que ce qui figure sous «atouts» peut être soit des atouts actuels effectifs, soit des atouts sous forme d'opportunités à exploiter dans le cadre du plan directeur. De même, les «contraintes» sont soit des contraintes actuelles dont on a simplement fait le constat, soit des contraintes que le plan directeur devrait permettre de dépasser. Il est donc normal que certaines préoccupations figurent à la fois dans les atouts et les contraintes.

Quant aux questions et préoccupations, certaines d'entre elles concernaient spécifiquement Prangins et l'élaboration de son plan directeur, mais d'autres se référaient explicitement aux enjeux liés au SDAN, dont en premier lieu ladite «grande ceinture» ou «RDU» et ses implications à Prangins.

Enfin, il est clair que le découpage thématique urbanisme – mobilité – paysage ne peut pas être strict, de nombreux aspects recoupant simultanément deux de ces thèmes voire les trois. Plusieurs atouts ou contraintes sont donc mentionnés simultanément au titre de thèmes différents.

**Urbanisme** (centre du village, patrimoine bâti, développement de l'habitat, activités, espaces publics)

*Urbanisme: principaux atouts de Prangins*

- Une commune dont l'image est positive, constituée de zones homogènes, clairement identifiables, avec une urbanisation agréable et une bonne qualité de vie
- Le centre historique du village «carte postale», calme et «aéré», avec des bâtiments de qualité

- Des espaces publics améliorables: réactiver et renforcer le centre, créer une esplanade pour l'Auberge communale, enlever les voitures de la place face à la Maison de Commune
- Une mixité harmonieuse combinant places de travail et logements (la présence de nombreuses professions libérales et la possibilité consécutive de créer des bureaux au centre du village a été présentée par certains comme un atout, par d'autres plutôt comme un risque pour la mixité)
- Les rives du lac peu construites, ainsi que des zones vertes conséquentes
- L'existence de petits commerces plutôt que d'un «centre commercial»
- L'opportunité de développer de nouveaux quartiers sans voiture, ainsi que d'offrir des incitations communales pour favoriser les constructions *Minergie* (à faible consommation d'énergie)
- Dans le secteur de l'hôpital, l'opportunité d'implanter des entreprises «de prestige» a été débattue (avis contradictoires). Cette opportunité paraît réelle pour autant que soient préservés les points de vue, les qualités paysagères et la possibilité pour le public de se promener dans les parcs
- Les possibilités d'extension du bâti, pour autant qu'il s'agisse de bâtiments bas (pas de «tours»); et l'opportunité de développer des quartiers écologiques

*Urbanisme: principales contraintes de Prangins*

- L'augmentation démographique rapide, qui suscite des craintes (risque de «cité-dortoir»)
- Maintenir l'axe historique château – village
- Les bâtiments classés, avec notamment la nécessité d'éviter des panneaux solaires au centre du village
- S'il y a urbanisation du coteau, il faut y maintenir les qualités paysagères, les espaces verts et promenades
- Un centre du village restreint, et un manque d'activités artisanales
- La nécessité de densifier les zones habitables, en particulier les zones villas
- La nécessaire intégration esthétique des zones industrielles et artisanales
- Les CUS (coefficient d'utilisation du sol) trop limités
- Penser à la qualité de vie des diverses catégories de population, y c. la population vieillissante (petits immeubles avec aussi de petits appartements, pour favoriser la mixité jeunes couples avec enfants + personnes âgées), et favoriser les quartiers comme lieux de vie
- La nécessité de développer les infrastructures scolaires avec les nouveaux quartiers
- Des problèmes de circulation: vitesse trop élevée des véhicules dans le centre de même que sur la Route du Lac; et des revêtements trop bruyants (pavés)
- Des problèmes de parcage (centre du village envahi), la nécessité de créer du parking souterrain

*Urbanisme: principales questions et préoccupations liées au développement régional*

- Quelles nuisances la RDU risque-t-elle d'amener?
- L'augmentation des habitants impliquera-t-elle de nouvelles écoles, y c. école enfantine? Ainsi que d'autres infrastructures (nouvelle salle communale...)?
- Une zone industrielle est-elle prévue?
- La place du village pourrait-elle être aménagée en «zone de rencontre» (zone 20 km/h avec priorité aux piétons)?

- Quels choix stratégiques la Commune va-t-elle faire, en relation avec les 3'000 nouveaux habitants attendus d'ici 15 à 20 ans: développer des places de travail à Prangins, ou bien favoriser la pendularité?

**Mobilité** (transports, circulation, mobilité douce, qualité des espaces publics, sécurité)

*Mobilité: principaux atouts de Prangins*

- L'existence de zones homogènes (village, zones résidentielles) est favorable à une bonne organisation de la mobilité
- La présence de la gare ferroviaire, dont il s'agirait de tirer parti (avec toutefois des interrogations quant à l'emprise possible de voies supplémentaires)
- La place du village, attractive mais mal utilisée, et dont la qualité esthétique devrait être améliorée
- L'opportunité de développer des «zones 30 km/h»
- La possibilité de poser des revêtements bitumés moins bruyants (la circulation sur les pavés est trop bruyante)
- La nécessité de renforcer les cheminements piétons et cyclables (sites propres). Compte tenu de la largeur de certaines routes et de la réduction de la vitesse des véhicules qui est souhaitée, une possibilité serait d'utiliser l'«excès» de largeur pour instaurer des bandes cyclables
- La nécessité d'améliorer les liaisons piétonnes et cyclables avec Gland, en particulier le long de la voie ferrée
- Le développement d'un parcours didactique Nyon – Château de Prangins, relié avec d'autres cheminements, et le long duquel pourrait être prodiguée de l'information-communication relative à la mobilité douce
- L'opportunité d'installer des sémaphores sur la Route de l'Etraz

*Mobilité: principales contraintes de Prangins*

- La position de Prangins, sur le parcours Gland – Nyon (présence d'axes de transport importants)
- Les bus mal organisés: arrêts mal placés, bus trop gros et trop bruyants, horaires difficiles à comprendre, manque de fiabilité aux horaires de pointe
- Les gros problèmes de sécurité à la Route de l'Etraz, ainsi que leur aggravation (transitoire) dès que le tronçon nyonnais de la RDU sera construit
- Des problèmes d'accessibilité pour les visiteurs du Château, la génération de trafic ainsi que les problèmes de stationnement au centre du village qui sont liés à ces visiteurs, et la question de savoir comment faire venir ces visiteurs en bus
- Les problèmes de parcage sauvage à Prangins, et le covoiturage comme étant l'une des pistes d'améliorations à creuser
- Le manque de sécurité pour les piétons et les deux-roues, en particulier sur les routes larges, et la question de savoir comment ralentir les véhicules (gendarmes couchés?)
- L'amélioration nécessaire de l'accès piéton à la plage, ainsi qu'à la gare (actuellement dangereux)
- La nécessité d'agir sur les comportements de déplacement
- Les déplacements multiples suscités par les horaires scolaires non harmonisés
- Le centre sportif décentré

- La nécessité d'un accès aisé à la gare de Nyon

*Mobilité: principales questions et préoccupations liées au développement régional*

- Comment sera faite la liaison entre Route du Lac et RDU? (Désaccord quant au tracé par Benex)
- Comment sera faite la RDU elle-même? (Craintes quant à la coupure que cela risque de créer)
- Qu'en est-il de nouvelles routes dans le centre, faut-il en créer? (Liaisons Morettes, Creux-du-Loup, etc.)
- Quels transports publics développer? Comment influencer les gens pour qu'ils les prennent? Pourquoi pas promouvoir d'autres modes de transport que les bus (vélos à la demande, vélos électriques, *Mobility*, etc.)?
- Pourquoi pas un arrêt du Navibus à Prangins?

**Paysage** (qualités paysagères, paysages caractéristiques, points de vue, agriculture, loisirs)

*Paysage: principaux atouts de Prangins*

- Des liaisons Jura – lac fortes, notamment à l'est, appuyées par des chemins piétons et cyclables de long des cours d'eaux et cordons boisés
- Le vallon du Château, et l'ouverture sur le lac
- Les jardins du Château, patrimoine paysager et de biodiversité à préserver. La Commune peut donner l'exemple en favorisant la biodiversité dans les espaces publics et prodiguer de l'information pour ce qui est des jardins privés
- Les arbres fruitiers dans les jardins privés, dont l'impact écologique est précieux. Et le souci de favoriser les espèces locales
- Les qualités paysagères de la périphérie du village: vignoble de Banderolle à préserver, de même que le point de vue de Trembley
- La tour d'eau et le parc de l'hôpital, espaces verts à l'intérieur du village
- Les forêts comme éléments structurants à conserver. Le Bois des Âges intact
- Le grand bois au ch. de l'Aérodrome, où il y a lieu de maintenir une circulation réduite; ainsi que la possibilité d'y développer une zone pour les loisirs des adolescents
- L'intérêt du vignoble à la limite entre Nyon et Prangins (belle vue)
- Des partenariats potentiels entre agriculteurs, Changins et propriétaires de villas, pour un aménagement concerté

*Paysage: principales contraintes de Prangins*

- Des terrains en mains de l'Etat avec des servitudes comme «réserves de vide» (antennes, gravières, aérodrome)
- De grandes zones villas, relativement figées
- La perte de terres agricoles
- Le manque d'équipements pour les adolescents
- Un manque de sentiers piétons, ou leur balisage insuffisant (avis contesté). Penser au cheminement piéton entre Trembley et la Mobilière (vignes)

- Des liaisons piétonnes et cyclables à améliorer (Nyon – Prangins – Gland)
- Les restrictions d'accès aux rives du lac
- La nécessité de conserver toutes les réserves naturelles, de maintenir les espaces verts protégés à l'intérieur du village, de créer des cordons ou couloirs écologiques entre les divers espaces et de valoriser ces liaisons
- Le développement de «zones 30 km/h» ou de «zones de rencontre» permettant aux usagers de cohabiter dans des espaces publics de qualité

*Paysage: principales questions et préoccupations liées au développement régional*

- La ligne à haute tension peut-elle être enterrée (simultanément la création d'une 3<sup>e</sup> voie CFF)?
- Comment gérer la divagation des chiens et leurs relations avec les agriculteurs notamment?
- Quelle est la valeur du paysage compte tenu des (faibles) nuisances sonores et olfactives?

**Evaluation des ateliers**

La réunion du 23 juin 2007 s'est déroulée dans un climat attentif et constructif. Les questions posées par les participants dès les présentations initiales ont montré leurs préoccupations et leurs craintes liées au développement démographique de Prangins ainsi qu'aux implications du développement régional en cours (dont les impacts de la RDU). Le parti pris de focaliser le dialogue sur les enjeux à traiter dans le cadre du plan directeur communal, mais sans débattre des implications du SDAN dans la mesure où celles-ci sont encore insuffisamment précises et connues, a été bien accepté par les personnes présentes – notamment dans la mesure où il a été précisé que les enjeux régionaux pourraient être abordés dans le cadre d'un prochain atelier, en principe en novembre 2007.

Globalement, bien que la dynamique collective et les modalités de travail aient sans doute varié d'un groupe à l'autre, les quelques remarques formulées par des participants – entendues au terme de la matinée – ont révélé une certaine satisfaction: ils se sont sentis écoutés. Bien entendu, de nombreux doutes et questions persistent, et les personnes présentes ont aussi exprimé des attentes quant à la suite des travaux – ce qui augure d'une bonne participation aux prochains ateliers.

Au-delà des apports de contenu formulés par les participants à cette réunion, l'instauration d'un dialogue ouvert et constructif entre Pranginoises et Pranginois attentifs au développement de leur commune doit aussi être relevée: non seulement cette dynamique constitue-t-elle une modalité de diffusion au sein de la population de Prangins d'informations pertinentes quant aux travaux engagés par la Municipalité; mais elle contribue certainement aussi à la création d'un noyau de supporters potentiels pour la finalisation puis la mise en œuvre de la planification directrice communale.

Lausanne, 3 juillet 2007  
Luc Vodoz



## Plan directeur de Prangins

### Ateliers du 26 janvier 2008: rapport de synthèse à l'intention de la Municipalité

#### Introduction

Ce rapport synthétise les principaux résultats des «ateliers pour l'élaboration du plan directeur communal» organisés samedi 26 janvier 2008 à Prangins. Après un bref descriptif des objectifs et du déroulement de ces ateliers, il présente les principaux éléments de contenu ressortis des travaux des ateliers, ainsi que de la discussion finale en plénière. Il se termine par une petite évaluation de la qualité des ateliers et de la dynamique qui en résulte. Les suites à donner à ces ateliers d'information et de consultation sont brièvement indiquées en fin de document.

#### Objectifs et déroulement des ateliers

Les ateliers du 26 janvier 2008 s'inscrivent dans le prolongement de ceux tenus le 23 juin 2007. Pour mémoire, rappelons que ces derniers avaient pour principaux objectifs (a) d'identifier les atouts et les contraintes de Prangins dont il s'agissait de tenir compte pour l'élaboration de son plan directeur, ainsi que (b) d'inventorier les préoccupations et questions des participants relatives au développement régional, en référence notamment aux implications du Schéma directeur de l'Agglomération de Nyon (SDAN) – dont la création d'une route de distribution urbaine dite «RDU».

Ces deuxièmes ateliers, le 26 janvier 2008, visaient dès lors à compléter l'information des participants ainsi qu'à les consulter:

- sur l'évolution du projet de plan directeur, dans chacun des trois domaines thématiques essentiels considérés: l'urbanisme, la mobilité et le paysage;
- sur le projet de «RDU» et ses implications pour Prangins.

Après l'ouverture de la matinée par M. le Syndic et Mme la Municipale en charge de l'aménagement du territoire et urbanisme, trois brèves présentations ont été faites, suivies à chaque fois de questions de compréhension et réponses:

- l'état d'avancement du projet de «RDU» et ses implications pour Prangins (par M. Patrick Freudiger, secrétaire régional);
- des commentaires sur les projets régionaux, dont la «RDU» (par Mme Martine Baud, Municipale en charge de l'aménagement du territoire et urbanisme);
- le plan directeur de Prangins tel qu'il a évolué depuis les ateliers de juin 2007 (par M. Bruno Marchand, urbaniste mandaté par la Commune).

Ensuite de quoi les personnes présentes ont été réparties en deux groupes, travaillant d'abord une heure en parallèle, chacun sur l'un des deux domaines considérés: projet de plan directeur et projet de «RDU». Un second «round», d'une petite heure, a ensuite permis à chacun des participants de travailler dans l'autre groupe et d'aborder ainsi l'ensemble des thématiques mises en discussion.

#### Groupe plan directeur

Le groupe attelé au projet de plan directeur avait pour mission de réaliser trois affiches, portant sur (a) l'urbanisme, (b) la mobilité et (c) le paysage. Sur chacune de ces affiches, les participants étaient invités à mentionner les «+» (points positifs), les «-» (points négatifs) ainsi que le «?» (doutes, questions et propositions) relatifs aux options prises dans le projet de plan directeur. Lors du deuxième «round», ces affiches ont été complétées par le second groupe.

#### Groupe «RDU»

Les experts présents ont tout d'abord dû prendre le temps de répondre aux nombreuses demandes d'informations supplémentaires émises par les participants, au début de chacun des deux ateliers consacrés à la «RDU». Puis les groupes attelés au projet de «RDU» ont réalisé trois affiches, portant (a) sur les attentes, espoirs, craintes et doutes relatifs au projet de «RDU»; (b) sur les propositions qui permettraient de répondre aux attentes et espoirs formulés et/ou d'atténuer les craintes et doutes exprimés; et (c) sur les préférences entre deux variantes de tracé de la «RDU» sur le territoire communal de Prangins. La quatrième affiche prévue, consacrée au contenu souhaitable de l'extension urbaine liée à la «RDU» (en termes d'éco-quartier notamment), n'a pas pu réalisée faute de temps – cet aspect a néanmoins été abordé sous l'angle des espoirs relatifs à la «RDU».

#### Animation des groupes

Chaque groupe a pu s'appuyer d'une part sur des experts des domaines considérés (C. Jaeger et L. Daune pour le Groupe plan directeur; P. Freudiger et B. Marchand pour le Groupe «RDU»), à disposition pour donner des précisions et répondre aux questions de contenu; d'autre part sur un rapporteur choisi préalablement parmi les participants (G. Mauroux pour le Groupe plan directeur; B. Cartier pour le Groupe «RDU»). La tâche des rapporteurs consistait à synthétiser les avis, propositions et questions des participants sous forme de mots-clés, à réaliser l'affiche regroupant cet ensemble d'avis, propositions et questions, pour ensuite présenter les principaux éléments qui en ressortaient lors de la restitution au plénum, en fin de matinée.

Les instructions pour le travail en groupes, la gestion du temps tout au long de la matinée, l'encadrement méthodologique des groupes de travail ainsi que l'animation des discussions en plénière ont été assumés par L. Vodoz (C.E.A.T.).

#### Résultats des ateliers

Les résultats présentés ci-dessous proviennent de l'examen des affiches réalisées par les groupes de travail et de ce qu'on a entendu ici et là dans les groupes et en plénière, mais aussi des notes prises par les experts qui étaient à disposition des groupes. Il n'est certes pas possible de restituer tout ce qui s'est dit simultanément dans deux groupes, mais les notes prises par les experts présents reflètent certainement les principaux aspects pertinents à retenir. De plus, et au-delà du présent rapport, ce que les experts ont entendu – chacun dans son domaine spécifique – les aidera sans aucun doute à orienter leur travail en meilleure connaissance des avis, propositions et préoccupations des personnes présentes.

## Remarques:

- 1) Pratiquement toutes les opinions, questions ou propositions formulées lors des ateliers ont été reprises dans cette note. Cependant, vu les recoupements thématiques et lorsque cela permettait de clarifier le propos, ces opinions / questions / propositions ont parfois été regroupées, ou rapportées dans d'autres catégories que celles initialement visées par leurs auteurs – une question pouvant p. ex. figurer ici sous forme de proposition, ou un point relatif au paysage dans la rubrique mobilité.
- 2) Les questions abordées en plénière, au terme des présentations des résultats des ateliers par leurs rapporteurs respectifs, sont évoquées ci-après sous le titre «Discussion finale». Ces questions concernent principalement les enjeux liés à la RDU, mais aussi la question de l'implantation d'entreprises de prestige dans le secteur des «Jardins de Prangins», situé entre l'hôpital Hauterive et le lac.

**Atelier plan directeur – thématique *urbanisme****Options prises en matière d'urbanisme: aspects positifs*

- L'idée de favoriser l'artisanat (pas trop «lourd») le long de la RDU, en tant que «rideau» protecteur
- Le projet de réaliser un éco-quartier
- La préservation du centre «tel quel», avec circulation douce
- La priorité aux piétons au centre (favorise les relations)
- La limitation des bâtiments à 4 étages, et l'implantation de tels bâtiments plutôt à l'ouest (et au-delà de la route de l'Etraz)
- Une densification modérée de la zone villa

*Options prises en matière d'urbanisme: aspects négatifs*

- Les grands immeubles prévus
- Le temps qui sera nécessaire pour parvenir à la densification du bâti

*Options prises en matière d'urbanisme: doutes, questions, propositions*

## Doutes et questions:

- La densification concerne-t-elle toutes les parties de Prangins?
- Efficacité de l'incitation écologique, aussi au centre du village?
- Répartition souhaitable entre immeubles et villas?
- L'urbanisation se traduira-t-elle par une hausse des impôts?
- Comment bien préserver l'environnement?
- Pourquoi prévoir des entreprises de prestige aux «Jardins de Prangins»? Est-ce bien opportun?

## Propositions:

- Pouvoir accueillir aussi des activités commerciales le long de la RDU (en plus de l'artisanat)
- Prévoir une zone horticole

- Concentrer les zones artisanales à certains endroits, le long de la RDU, et ne pas les mélanger avec l'habitat
- Prévoir une zone de loisirs pour les jeunes, p. ex. dans une zone verte

**Atelier plan directeur – thématique *mobilité****Options prises en matière de mobilité: aspects positifs*

- L'amélioration des cadences des transports publics
- La zone de rencontre (zone 20 km/h) au centre du village
- L'extension des zones dévolues aux piétons et cyclistes
- Le projet de favoriser la mobilité douce, y c. pour la liaison avec Nyon
- La mobilité douce et les espaces de rencontre en tant que contributions à l'esprit de quartier, en particulier aux Morettes

*Options prises en matière de mobilité: aspects négatifs*

- L'absence de ligne de transports publics sur Nyon au sud des voies CFF
- La dénivellation trop importante du parcours vélo (côté Nyon)
- L'absence d'un cheminement vélo vers la plage
- Le tracé de la ligne urbaine ne dessert pas le quartier des Mélézes

*Options prises en matière de mobilité: doutes, questions, propositions*

## Doutes et questions:

- Quid d'un parking centralisé aux Fossés, sur plusieurs étages?
- Quid d'un parking à l'extérieur de Prangins?
- Quid d'une sortie d'autoroute supplémentaire?
- Comment gérer au mieux les nuisances sonores?
- Quel délai nécessaire pour parvenir à une modération du trafic au centre?
- Quel maillage prévu pour la mobilité douce, entre Prangins et Nyon?
- Quels cheminements piétonniers vers les écoles (notamment celle du Rocher)?

## Propositions:

- Prévoir un badge pour la traversée de Prangins
- Supprimer les parkings gratuits, limiter leur usage dans le temps
- Envisager des bus plus petits (hors heures de pointe)
- Prolonger le cheminement piéton à travers les vignes, vers la gare de Nyon
- Réaliser une piste cyclable Nyon-Prangins
- Envisager un tram, sur la route de l'Etraz
- Prévoir un cheminement pour piétons et vélos au-dessus du tunnel de l'Etraz (sur Nyon)

**Atelier plan directeur – thématique paysage***Options prises en matière de paysage: aspects positifs*

- Préservation des points de vue et des zones «ouvertes»
- Le cheminement le long des rives du lac (on l'espère continu entre Prangins et Nyon)
- Les structures linéaires vertes, les trois cordons boisés préservant Prangins en tant que commune verte, écologique
- La remise des cours d'eaux à l'air libre
- L'amélioration des zones de détente
- Le plan d'eau tampon dans la zone humide au bas du ch. de la Bertoule (zone écologique)
- La zone verte ch. de Duillier
- La préservation du vignoble entre Nyon et Prangins
- Passer avec la route à travers le bois de la C..... et étendre la forêt de part et d'autre sur la longueur

**Il s'agit du bois carré et c'est bien de la RDU dont il s'agit.***Options prises en matière de paysage: aspects négatifs*

- L'allée de Changins, qui n'amène rien (un parc?)
- Perte de zone agricole
- Le Bois Carré coupé par la RDU
- Il ne faut pas couper le Grand Bois par un axe nord-sud
- Moins de possibilités de promenades dans la verdure

*Options prises en matière de paysage: doutes, questions, propositions*

## Doutes et questions:

- L'Allée de Changins ne sert à rien, on ne la comprend pas
- «Espaces ouverts»: qu'est-ce que cela signifie?
- L'arborisation et les cours d'eau sont bien traités, mais qu'en est-il de plans d'eau (étangs)?
- Quid de la protection de la faune et de la biodiversité?

## Propositions:

- Prévoir des plans d'eau
- Ne pas déclasser les zones vertes au cœur du village, leur préservation est vivement souhaitée

**Atelier «RDU» – espoirs, craintes et propositions***Attentes et espoirs relatifs à la RDU*

- Une vision claire du futur

- Une diminution du trafic sur la route de l'Etraz
- Un éloignement du trafic, la tranquillisation du trafic à l'intérieur de l'agglomération
- Une route d'accès (à 60 km/h)
- L'intégration au paysage, une route non rectiligne
- L'amélioration de la mobilité douce le long de la RDU – des pistes cyclables en sites propres
- Le caractère vivifiant d'ateliers d'artistes et d'espaces de création, dans un quartier écologique
- Des commerces de proximité et des équipements tels que jardin d'enfants, ainsi qu'une mixité de la population au sein du futur éco-quartier

*Craintes, doutes et questions relatifs à la RDU*

- Les risques du retard de Prangins, en particulier si Nyon construit sa portion de RDU mais pas Prangins (problèmes de trafic, notamment en direction de Vich et Gland, via la route de l'Etraz actuelle)
- Les émissions de CO2
- Les risques d'atteintes à la faune, au paysage et à la biodiversité
- Le manque de fluidité dû à une vitesse insuffisante (pour une route de dégagement et de transit)
- L'esthétique des constructions de la zone artisanale
- L'augmentation du bruit et des kilomètres parcourus dans l'agglomération
- D'éventuelles atteintes au Bois Carré (zone de loisirs verts)
- Le raccord au Pont de Bénex-Dessus
- La disparition de zones rurales et de promenade
- Un village coupé en deux
- A terme, la RDU deviendra comme la route de l'Etraz: une infrastructure problématique au sein du village
- Les pistes cyclables vont-elles attendre 2018?
- La zone artisanale est-elle justifiée?
- Un éco-quartier, est-ce suffisant?
- Quid du dénivelé (nuisances!)?

*Propositions (mesures d'accompagnement) relatives à la RDU*

- Faire une RDU rectiligne
- Enterrer la RDU
- Dissimuler la RDU dans la forêt, boiser les abords de la RDU
- Une route aménagée pour les cycles et piétons
- Une piste cyclable directe vers Nyon
- Prévoir une zone horticole
- Traversée de Bénex à 30 km/h

- Prangins doit rattraper son retard (dans la réalisation de la RDU)
- Développer conjointement la RDU et l'extension urbaine correspondante
- Il faut la 3<sup>e</sup> voie CFF

#### Atelier «RDU» – variantes de tracé

Entre les deux tracés proposés, le tracé dit «initial» et le tracé dit «alternatif» (ce dernier étant une variante proposée par B. Marchand), la plupart des participants se sont prononcés pour le tracé alternatif, notamment afin de ne pas attirer le trafic intercommunal au centre de Prangins, et pour revaloriser l'aérodrome. Par ailleurs, certains participants souhaiteraient approfondir la possibilité d'une variante passant au nord du Bois Carré.

#### Discussion finale

Sont regroupés sous ce titre les principaux points discutés au terme des présentations faites par les rapporteurs des deux ateliers, après les travaux de groupes, auxquels sont ajoutées quelques questions abordées dans le prolongement des commentaires sur les projets régionaux faits par Mme Baud en début de matinée. Ces points concernent essentiellement:

- le projet de RDU;
- l'idée d'implanter des entreprises de prestige dans le secteur des «Jardins de Prangins».

#### Discussion finale relative au projet de RDU

Plusieurs personnes ont manifesté une certaine insatisfaction de n'avoir pas été consultées sur le principe même de la RDU. La Municipale en charge de l'aménagement du territoire et urbanisme a expliqué comment, après avoir douté du bien-fondé de ce projet, la Municipalité de Prangins a fait le choix d'une collaboration à l'échelle régionale, y compris pour la réalisation de cette infrastructure dont l'intérêt public est évident au niveau régional.

Le tracé – hormis les variantes discutées au cours de l'atelier – est déjà bien défini. Le choix d'un tel tracé répond à plusieurs préoccupations:

- ne pas traverser le Bois Carré (non-sens écologique, qui serait d'ailleurs certainement refusé par l'autorité cantonale), ni le contourner par le nord (notamment parce que cela reviendrait à coincer Duillier entre l'autoroute et la RDU);
- décharger la route de l'Etraz (ce qui ne serait pas le cas si la RDU est trop éloignée du village), tout en irriguant efficacement les quartiers actuels et futurs de Prangins;
- marquer la limite de l'urbanisation souhaitée (éviter le mitage du territoire non urbanisé).

Par ailleurs, un tunnel n'est pas réalisable, non seulement en raison du coût, mais aussi parce que cela empêcherait les multiples connexions au réseau de desserte locale qui sont nécessaires. Enfin, bien que Changins ait encore des réticences, les discussions avancent et la Municipalité souhaite qu'elles progressent encore – sur la base des options déjà prises.

La Municipalité est convaincue que le projet de RDU est bon pour Prangins et son système de circulations, compte tenu des diverses fonctions que cette route devra remplir (desserte locale, soulagement du trafic sur la route de l'Etraz et délimitation de l'extension urbaine). Elle reste bien sûr ouverte aux propositions de mesures d'accompagnement, telles qu'aménagements paysagers,

#### A propos de l'implantation d'entreprises de prestige

Ce point n'a pas fait l'objet de discussions détaillées dans les ateliers. L'opportunité d'implanter des entreprises de prestige dans le secteur des «Jardins de Prangins» a toutefois suscité des doutes et des questions durant la discussion finale. Il a été expliqué que dans un document comme le plan directeur figurent des intentions, mais pas des projets concrets. Inscrire cette possibilité au plan directeur offre ainsi de la marge de manoeuvre à la Commune, pour le cas où une opportunité se présenterait. Il n'en reste pas moins qu'en cas de possibilité concrète, les propriétaires des terrains en question conservent bien entendu leurs droits (ils ne sont pas liés par le plan directeur); et que des procédures supplémentaires (plan d'affectation, puis permis de construire) sont nécessaires, qui offrent aux citoyens des droits de s'opposer le cas échéant.

#### Evaluation des ateliers

La plupart des participants aux ateliers du 23 juin 2007 étaient de nouveau là le 26 janvier 2008. En outre, quelques personnes supplémentaires sont venues étoffer le nombre de participants.

A l'instar de celle du 23 juin 2007, la réunion du 26 janvier 2007 s'est déroulée dans un climat attentif et constructif. Un certain nombre de critiques ont néanmoins été émises. Les questions posées par les participants dès les présentations initiales ont montré leurs préoccupations quant à l'avenir du village, et plus particulièrement quant aux enjeux liés à la «RDU». Par ailleurs, les personnes venues pour la première fois étaient visiblement davantage demandeuses d'informations – en particulier concernant le plan directeur – ce qui montre que les informations données en juin 2007 avaient déjà répondu à de nombreuses interrogations.

Les doutes et les critiques exprimés ont concerné principalement la «RDU», divers participants s'interrogeant sur la possibilité de remettre en question les choix municipaux y relatifs. L'étroite marge de manoeuvre restante sur ce plan ayant été explicitée par Mme Baud – au nom de la Municipalité – les participants l'ont bien comprise. Ils ont néanmoins exprimé diverses craintes, attentes et questions relatives à ce projet de «RDU», tout en proposant des mesures d'accompagnement envisageables.

Par rapport à l'organisation des ateliers, les participants ont émis trois propositions d'améliorations utiles en vue d'éventuels ateliers ultérieurs:

- leur remettre la documentation plus précocement (envoi préalable), de sorte qu'ils aient le temps d'en prendre connaissance préalablement et plus en détail;
- prévoir davantage de temps pour les périodes d'ateliers à proprement parler (moments de travail en groupes);
- essayer de mobiliser davantage d'habitants, pour une participation quantitativement accrue.

#### Les prochaines étapes

Comme annoncé au terme de la manifestation du 26 janvier, la Municipalité informera les participants de l'évolution des deux dossiers discutés (plan directeur et «RDU»), sous une forme qui doit encore être déterminée (séance d'information ad hoc, invitation des habitants à une séance du Conseil communal, ou autre modalité). L'opportunité d'organiser éventuellement des ateliers supplémentaires – p. ex. début 2009 – pour prendre connaissance du contenu définitif du plan directeur et aborder les aspects encore en suspens (évolution du projet de «RDU» plus particulièrement) reste également ouverte: la Municipalité informera la population à ce sujet d'ici la fin 2008.

Lausanne, 6 février 2008  
Luc Vodoz