

## 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.

Dans ce cadre, les dispositions du Plan directeur des carrières de même que les dispositions du Plan cantonal de gestion des déchets (plan sectoriel du PDCom) seront prises en considération.

- 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

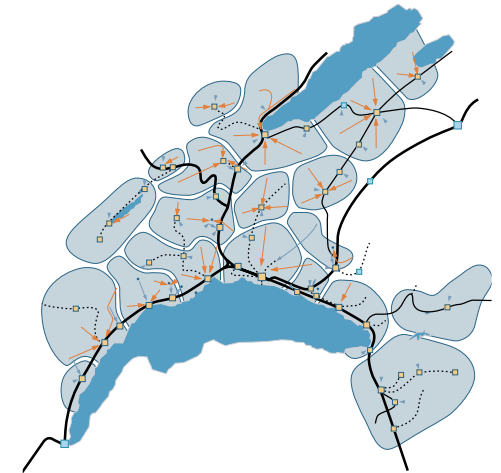
9. Organiser la cohabitation des différentes fonctions du territoire rural (agriculture, environnement, habitat, loisirs, tourisme, etc.)

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.

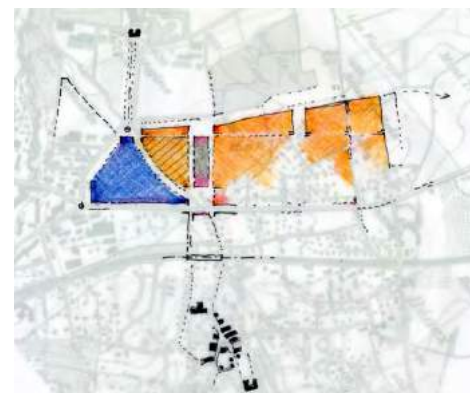
### Secteur-clé

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.»*

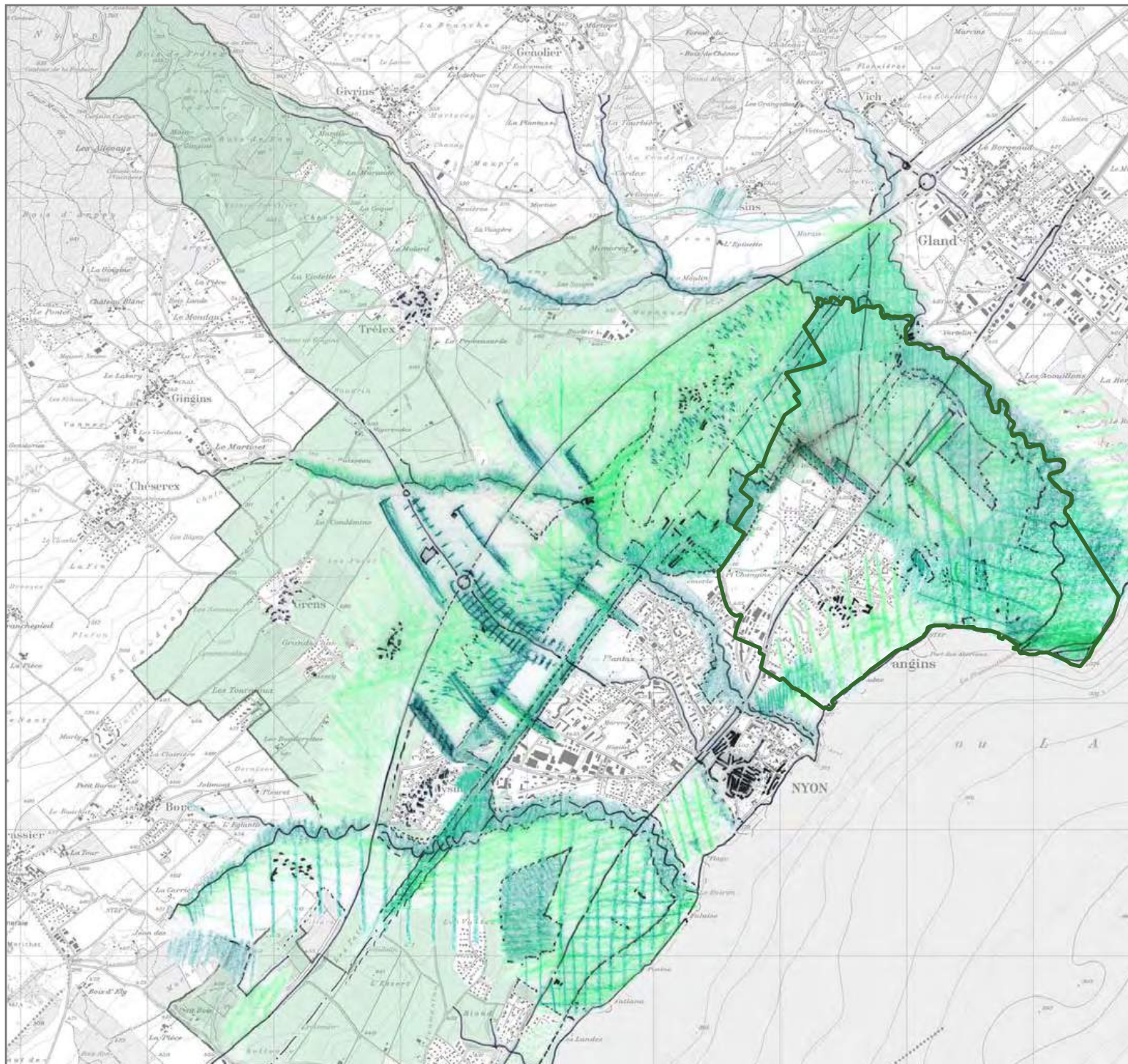
Source : Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise, février 2006

## 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.**»

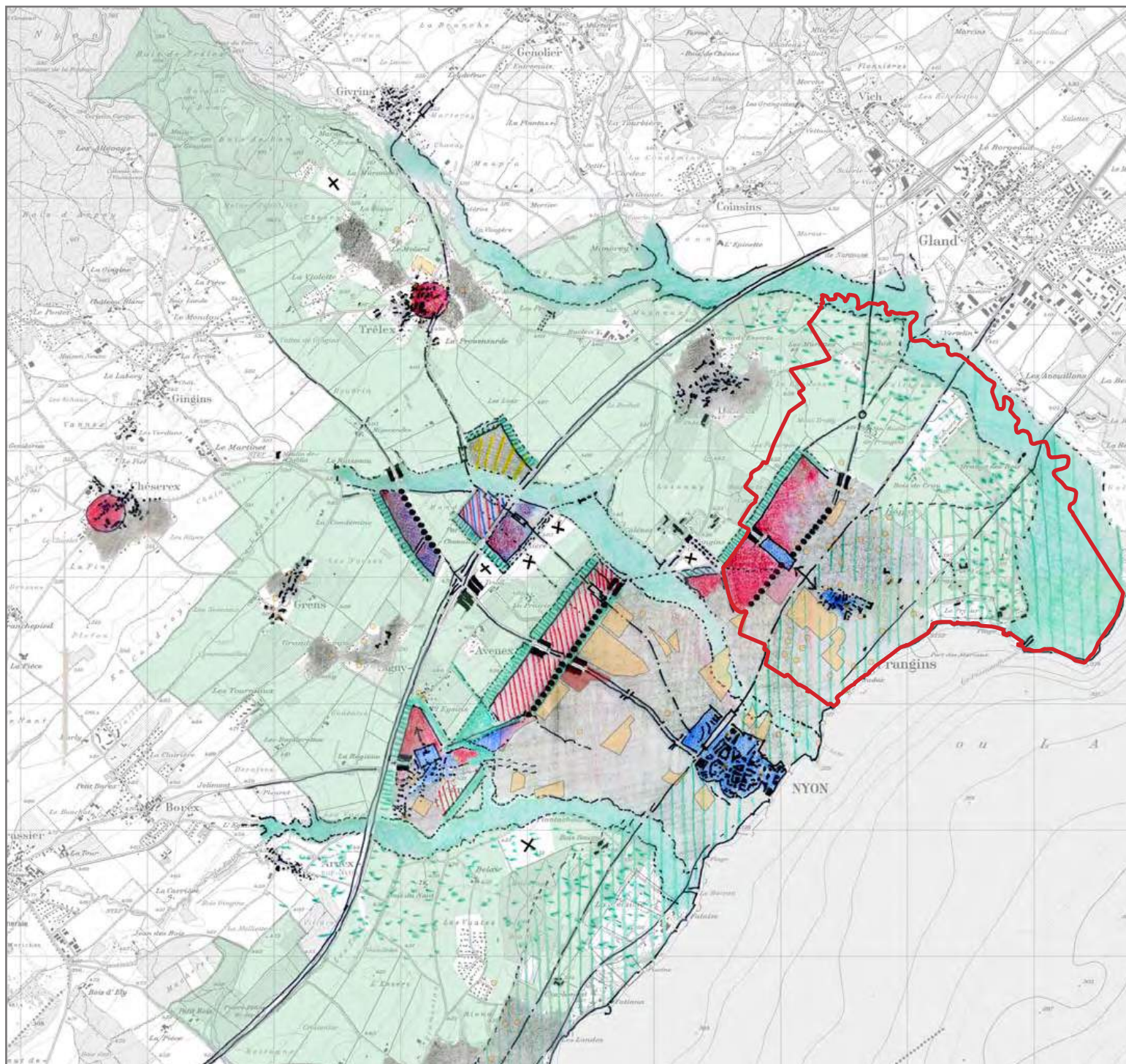
«Les structures vertes caractérisent et lient la campagne et la ville. Les structures existantes sont à préserver, à mettre en valeur et à développer. Pour cela, la région peut s'appuyer sur une longue et riche tradition d'aménagement.

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

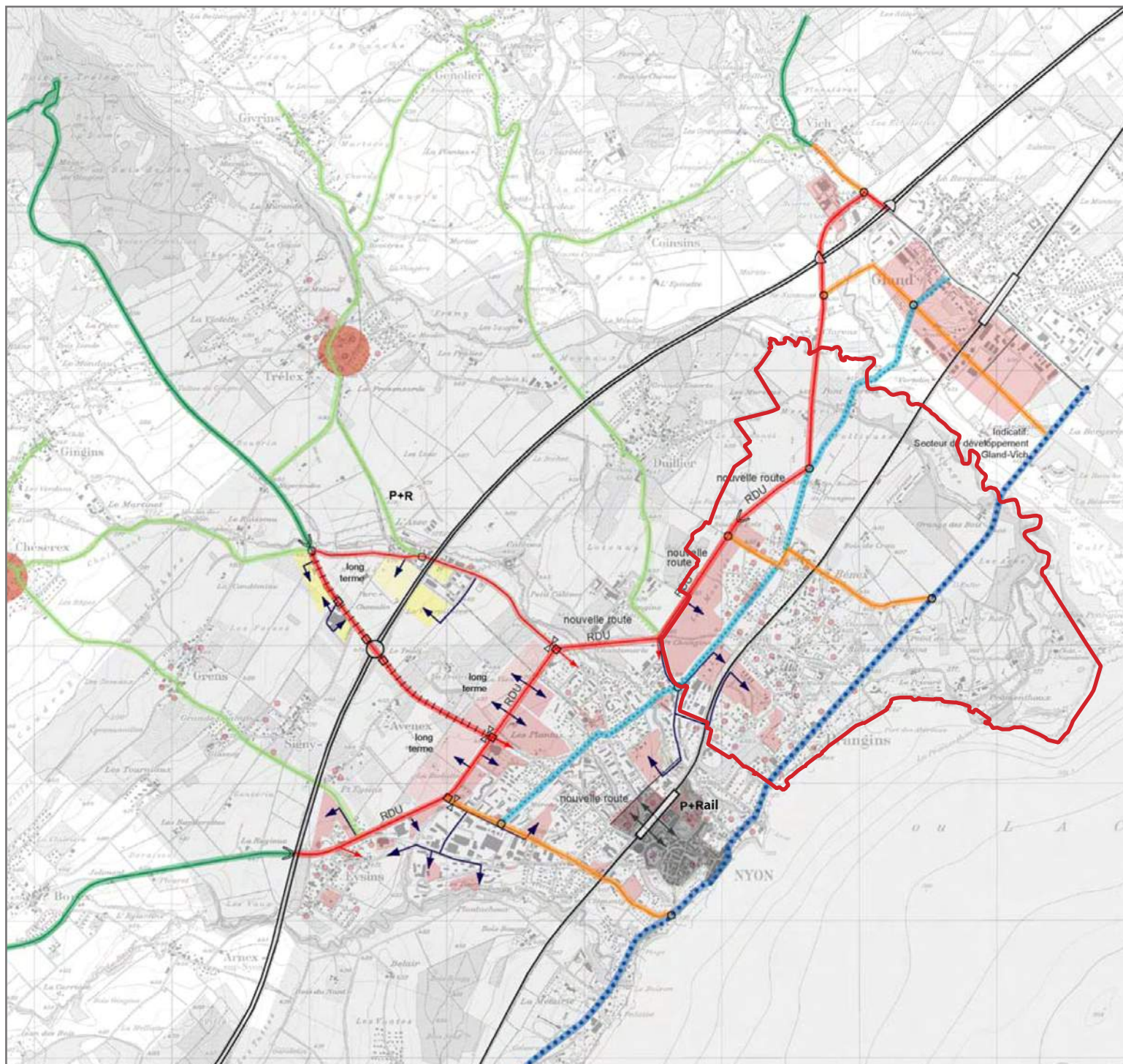
### Objectifs

- « 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.»

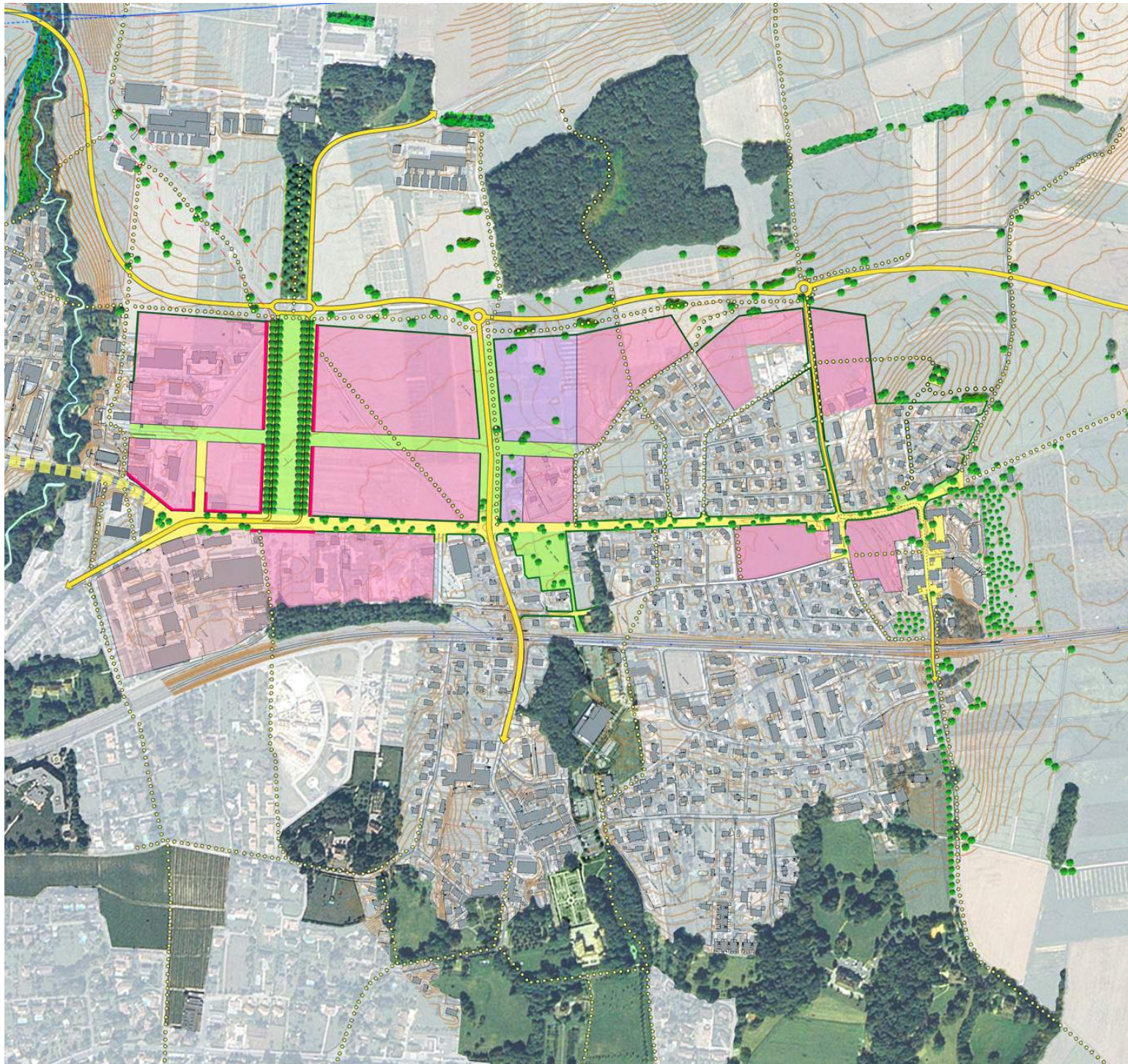
Les options prises dans le cadre du Schéma directeur de l'Agglomération de Nyon et ayant une forte influence sur la commune de Prangins sont les suivantes :

- 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.

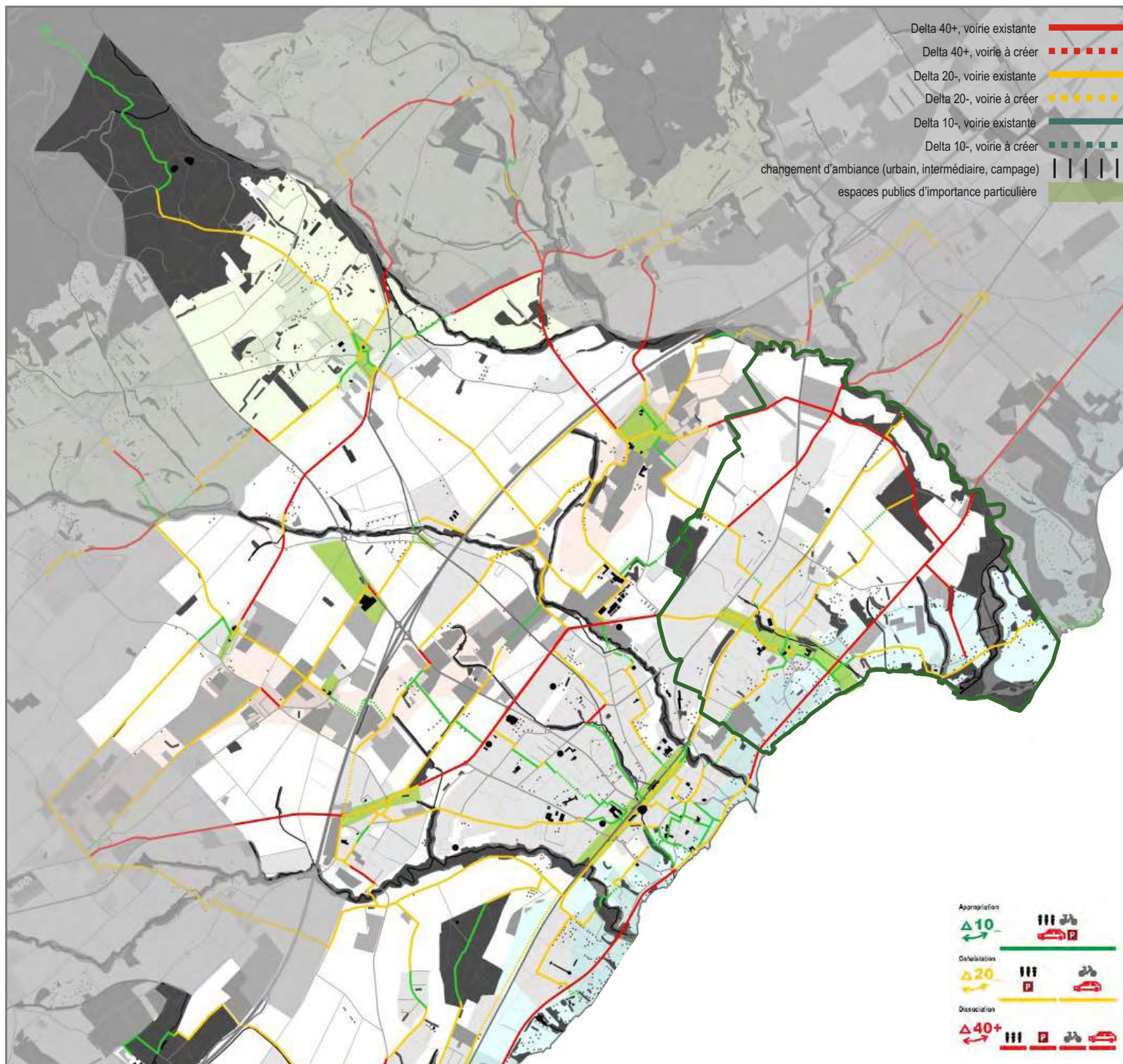
Il renforce la structure paysagère et écologique existante en articulant fortement éléments parallèles et perpendiculaires au lac. Il contribue à définir une limite d'urbanisation claire et aménagée et marque «la volonté de créer une voie de «caractère urbain», élément déterminant pour l'image de la 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 chemine-ments (rectiligne et rapide, ondulant et lent).»*

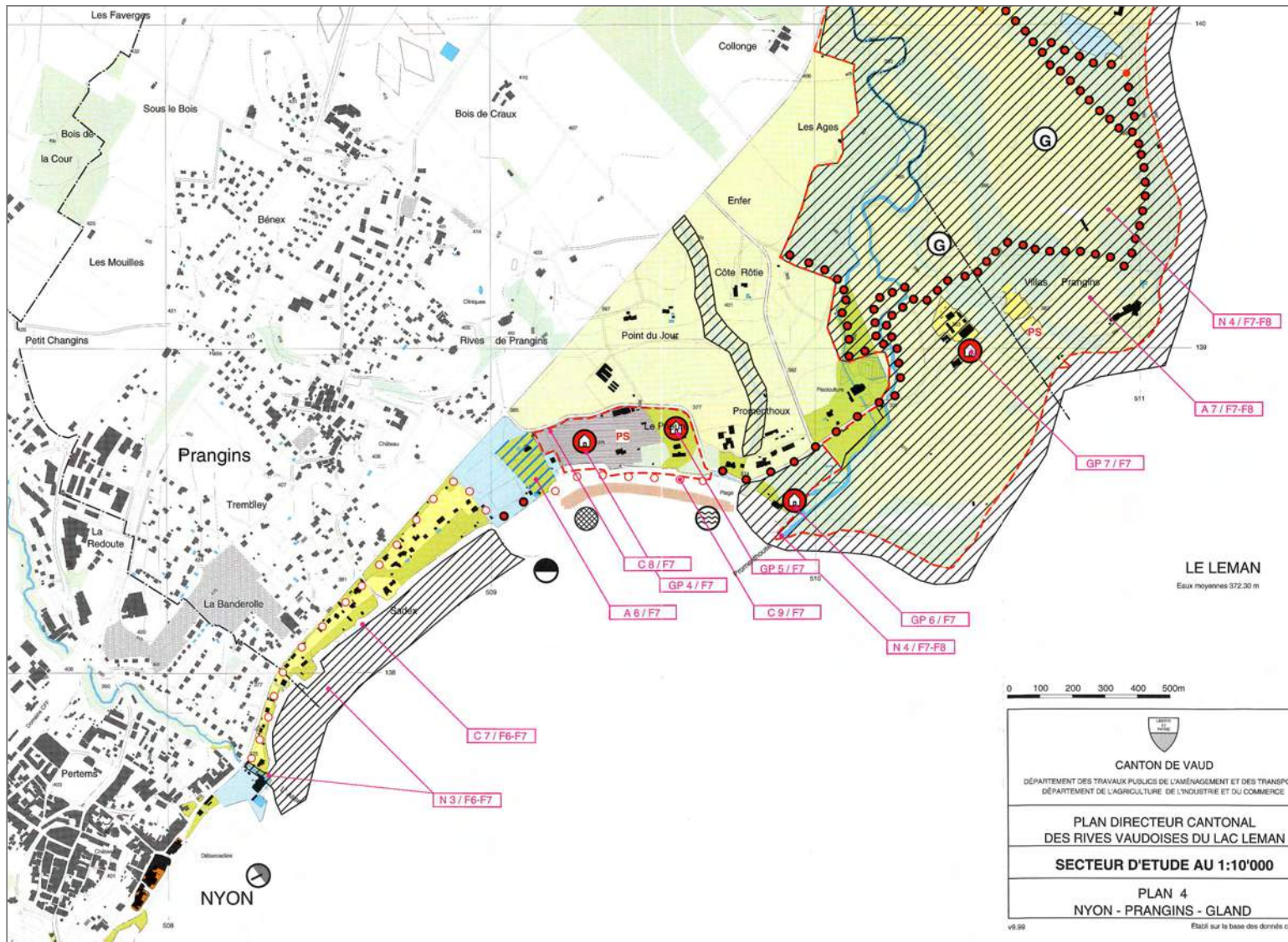


## Rives du Lac

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-maraîchère	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.

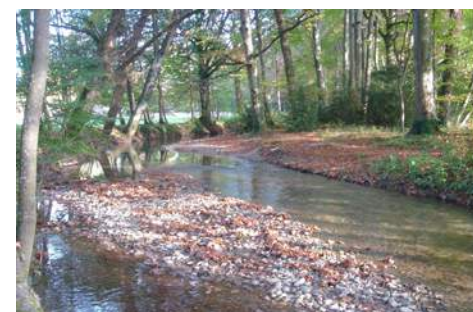
Le Plan d'action 2001-2010 de la CIPEL «Pour que vivent le Léman et ses rivières» a entre autres objectifs celui de maintenir ou rétablir les fonctions écologiques des rives lacustres, en garantissant une bonne diversité et qualité du milieu physique et une protection des zones naturelles particulièrement 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 ( <b>Aubonne, Promenthouse, Boiron de Morges, Venoge</b> ) Suppression des essences exotiques dans les forêts riveraines Renforcer et sécuriser les cours d'eau et les nants : <b>Dullive, Eau Noire</b> Restauration des sites humides pionniers (Coulet)	<b>Rétablir liaison du marais des Bataix et de l'Etang Napoléon avec le lac</b> 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) <b>Créer une lagune à l'embouchure de la Venoge</b> Planter des bosquets de bois doux et protéger les arbres à cavité sur la rive	<b>Supprimer pontons d'amarrage dans les embouchures (Dullive, Eau Noire, etc.)</b> 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



<b>1. Structures paysagères .....</b>	<b>112</b>
1.1 Limite d'urbanisation.....	113
1.2 Liaisons végétales.....	114
1.3 Remise à l'air libre des cours d'eau .....	115
1.4 Coupes paysagères .....	116
<b>2. Milieux naturels .....</b>	<b>117</b>
2.1 Faune et flore .....	118
<b>3. Agriculture .....</b>	<b>120</b>
<b>4. Environnement .....</b>	<b>121</b>



Les principales entités paysagères historiques sont encore lisibles sur le territoire et vont permettre de dessiner un paysage cohérent et durable pour les années à venir. La définition des différents secteurs prendra en compte la question de leur gestion économique.

## Objectifs

- Renforcer les structures existantes et conforter leur rôle
- Redonner une cohérence d'ensemble à la végétation et aux différentes utilisations du sol, notamment par la liaison des éléments territoriaux
- Mettre en valeur et compléter les grandes structures végétales: cordons boisés, forêts, etc.
- Développer une politique locale de sensibilisation aux structures végétales

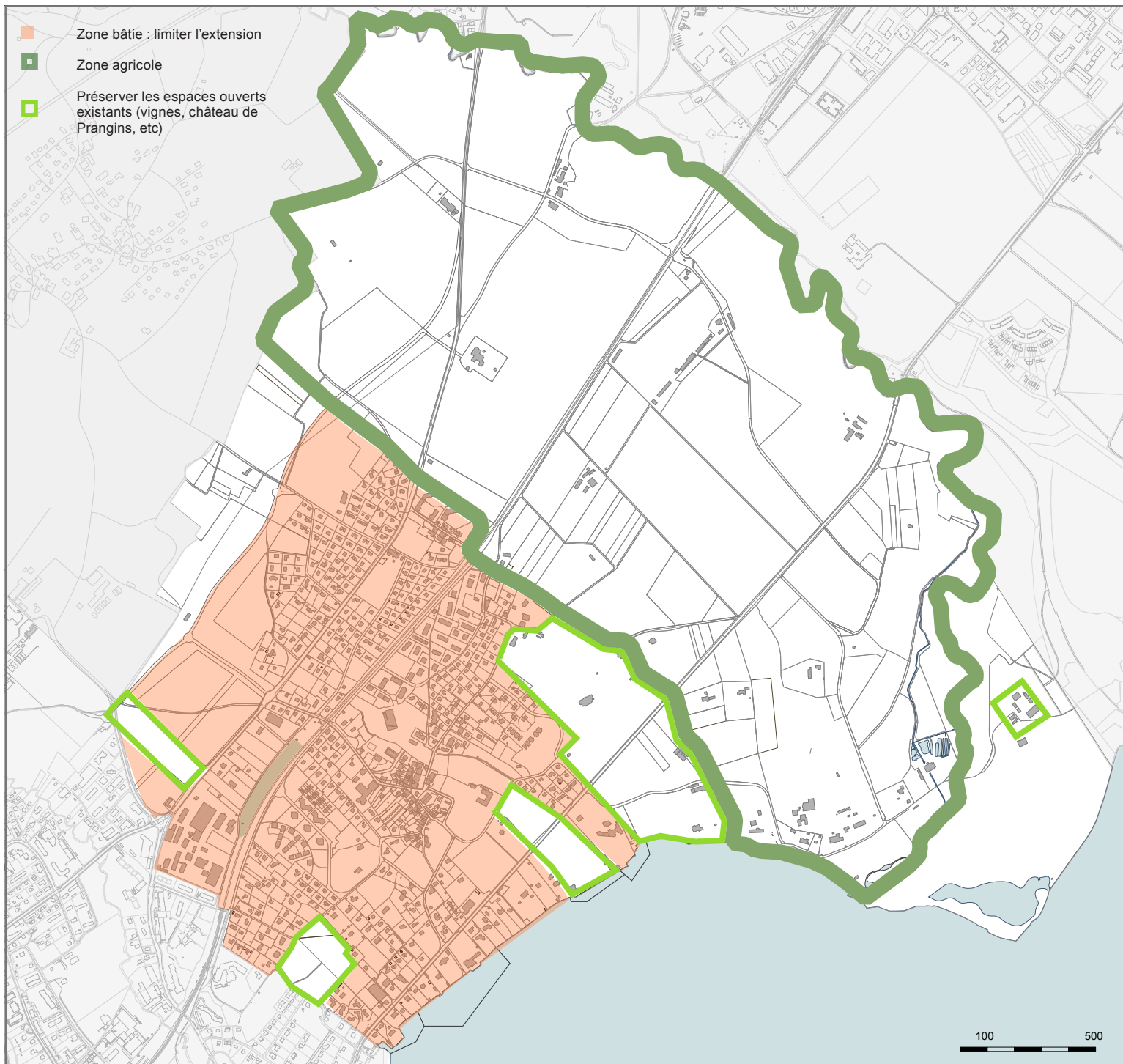
## Principes

- Mettre en valeur les coulées vertes
- Définir clairement la zone bâtie afin d'éviter son expansion sur la zone agricole
- Etablir des règles simples de constitution des limites entre les différentes zones
- Remettre à ciel ouvert le réseau hydrologique initial

## 1. Structures paysagères







## 1.1 Limite d'urbanisation

**Proposer une structure formée de deux entités, la zone bâtie et la zone agricole, avec une limite d'urbanisation claire**

### Principes

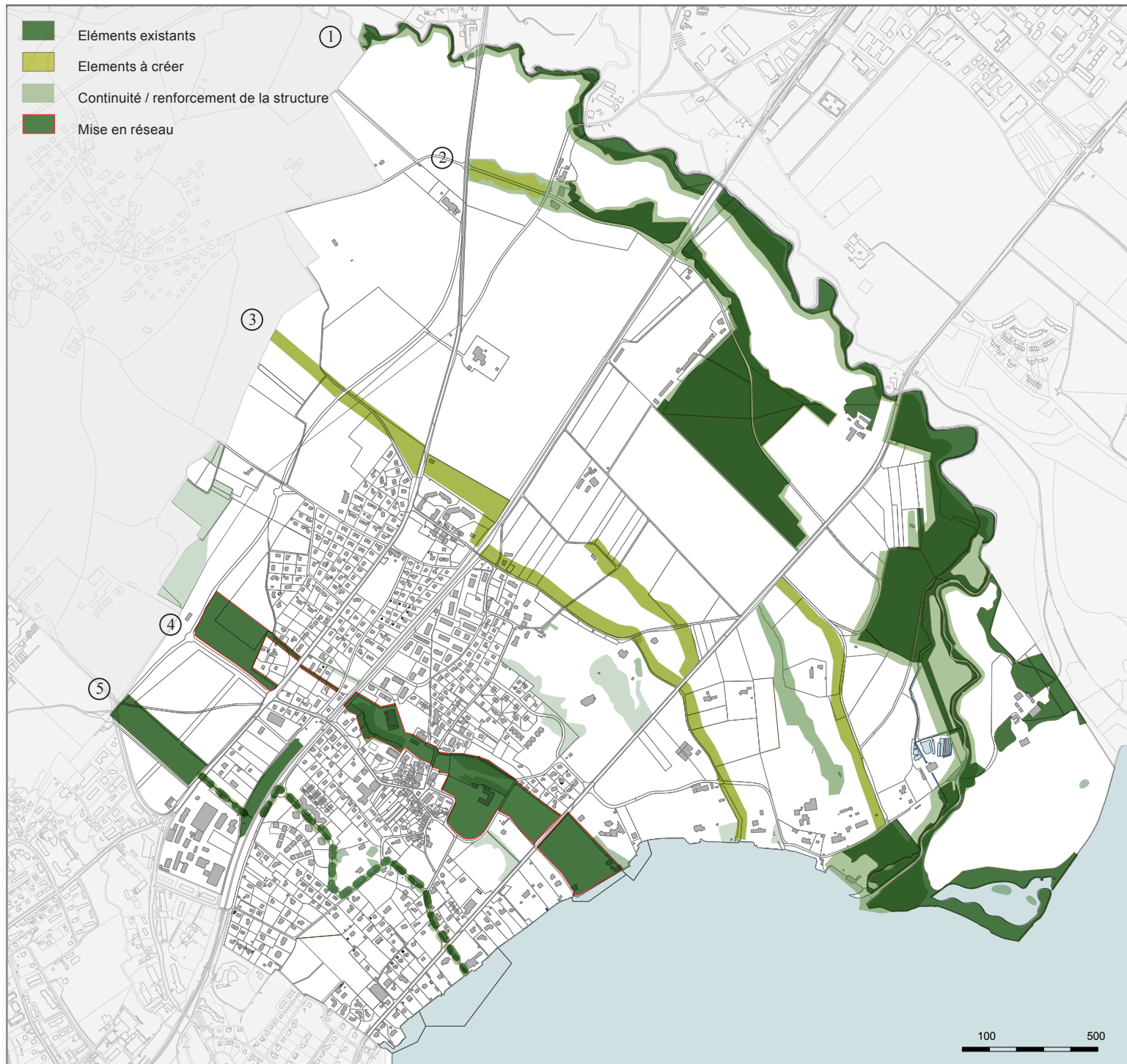
- Définir des limites claires pour la zone agricole
- Contenir l'urbanisation à l'intérieur de cette limite
- Eviter le mitage des espaces naturels et agricoles par des installations étrangères à leur fonctionnement
- Préserver les vues majeures, à l'intérieur des deux zones et l'une sur l'autre

### Mesures

- Par une planification adéquate, n'autoriser sur la zone agricole que des équipements de petite taille et bien intégrés au paysage
- Matérialiser, par des plantations, la limite entre le bâti et les espaces naturels et/ou cultivés
- Empêcher les constructions et les installations qui pourraient altérer les grandes échappées visuelles vers le lac et le Jura

### Rappel des avis des habitants lors du premier atelier de concertation (23 juin 2007)

- *Maintenir le vignoble entre Nyon et Prangins*
- *Préserver les jardins du Château, patrimoine paysager et de biodiversité*
- *Conserver toutes les réserves naturelles*
- *Maintenir les espaces verts dans le village*
- *Créer des couloirs écologiques*



## 1.2 Liaisons végétales

### Affirmer clairement les structures paysagères existantes

#### Principes

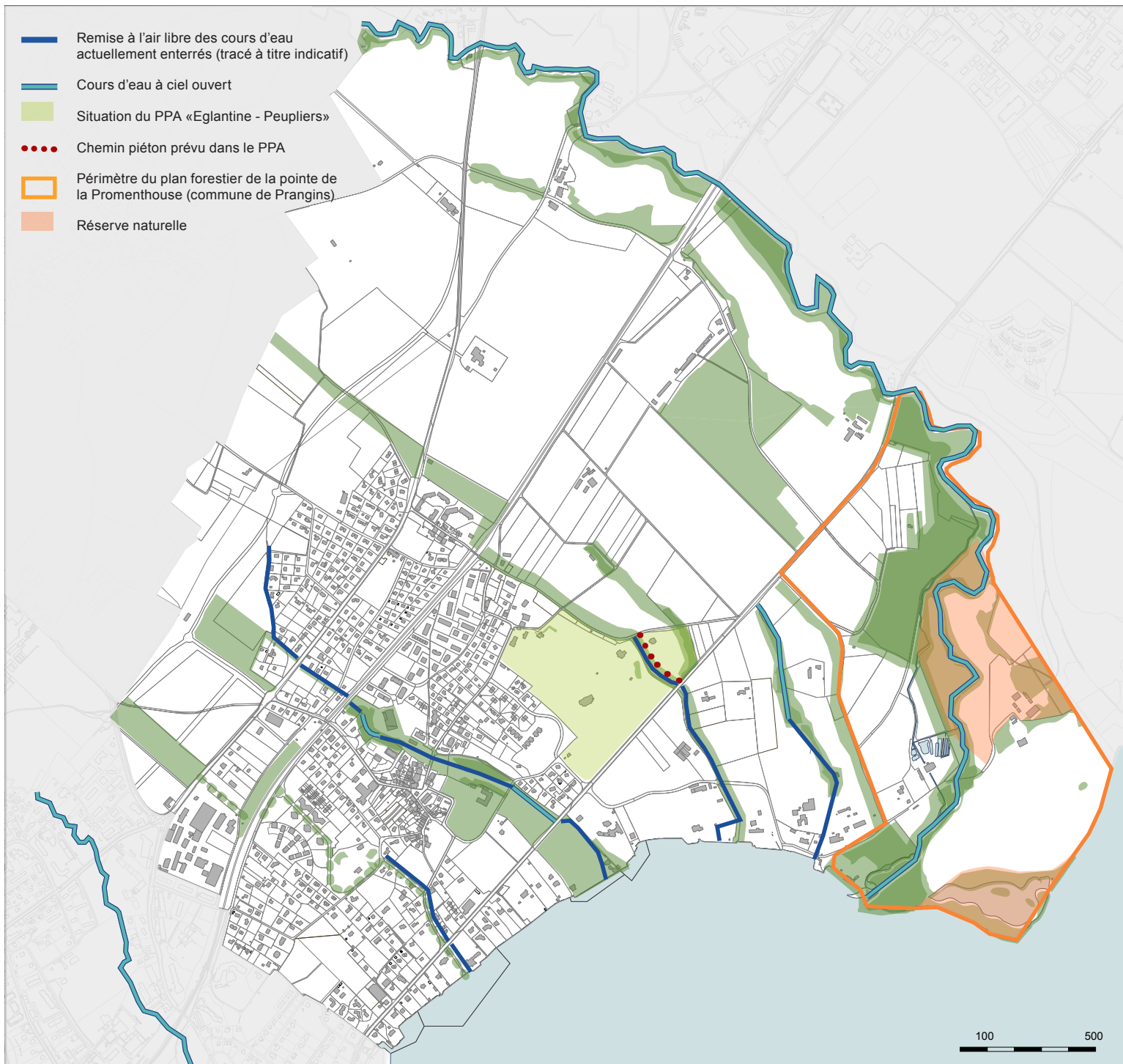
- Développer la continuité des structures paysagères majeures, pour en renforcer la cohérence et la lisibilité, assurant ainsi la pérennité de la composition territoriale
- Assurer le maintien des corridors écologiques
- Délimiter clairement les différentes entités : zone agricole / zone bâtie / zone naturelle (Promenthouse)

#### Mesures

- Conforter le cordon de la Promenthouse (1)
- Mettre en place une continuité verte du Grand Bois jusqu'au delta par l'aménagement de deux tronçons, sur la route de l'Aérodrome et le long de la route de la Côte Rôtie (2)
- Etablir une démarcation claire entre zones agricole et bâtie en épaississant et en prolongeant les alignements d'arbres existants côté lac, et en suivant la limite de l'urbanisation (3)
- Créer une bande verte institutionnelle basée sur l'enchaînement actuel d'espaces publics (jardins et «parcs» du château, installations sportives du bord du lac, espace des Morettes). Ce réseau paysager permettra de développer l'offre d'équipements (4)
- Créer une promenade piétonne s'appuyant sur la plantation d'arbres dans les rues, bordée de jardins privés, du lac jusqu'aux allées de Changins (5)

**Rappel des avis des habitants lors du premier atelier de concertation (23 juin 2007)**  
*Conserver les forêts comme éléments structurants*





### 1.3 Remise à l'air libre des cours d'eau

**Remettre les ruisseaux à l'air libre pour un bénéfice écologique autant que territorial (lisibilité du territoire)**

#### Principes

- Accueillir à terme une partie des eaux pluviales
- Dans la zone agricole, profiter de la remise à l'air libre des ruisseaux pour regrouper l'ensemble des jachères de compensation écologique

#### Mesures

- Remettre progressivement les ruisseaux à l'air libre en accompagnement des bandes végétales
- Sensibiliser les collectivités, les propriétaires de terres agricoles et de jardins privés
- Utiliser des plantes de zones humides adaptées
- Inciter dans les nouveaux projets à gérer les eaux pluviales en aérien et en favorisant l'infiltration

**Rappel des avis des habitants lors du second atelier de concertation (26 janvier 2008)**

- *Quels traitements des plans d'eau (étangs, etc.)*

## 1.4 Coupes paysagères

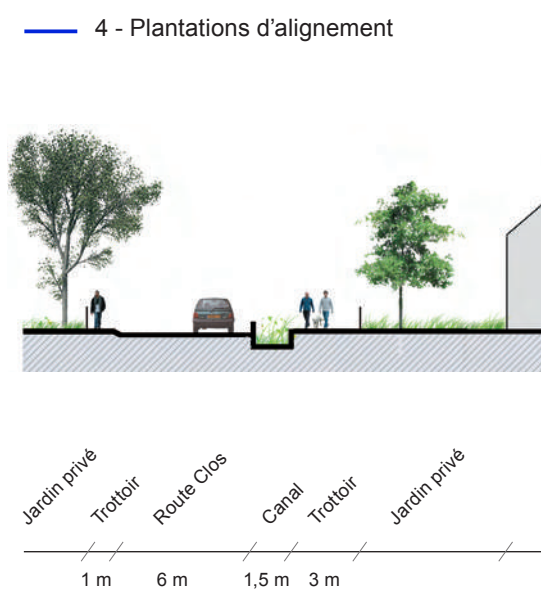
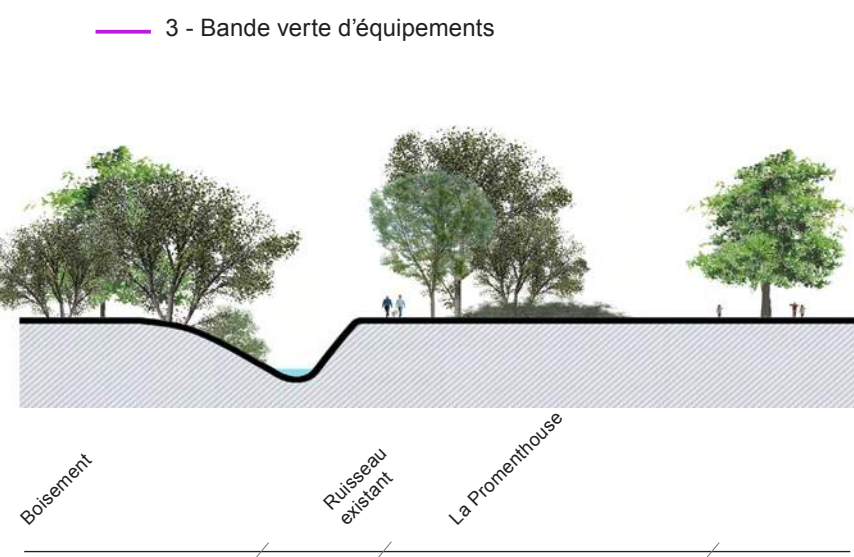
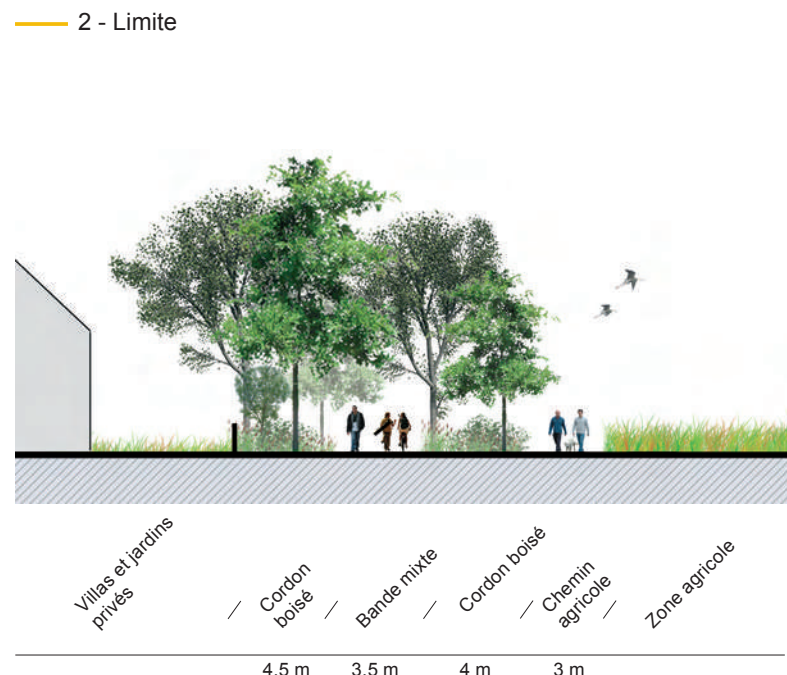
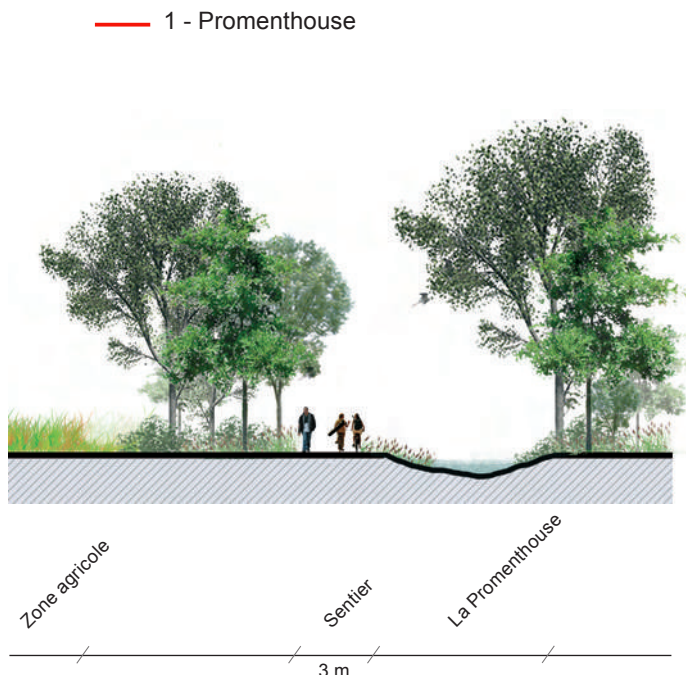
**Différencier les structures linéaires selon leurs spécificités en termes de hauteur, largeur, composition et fonction (production, gestion des eaux pluviales, ombrage, etc.)**

### Principes

- 1 - Associer le cordon de la Promenthouse à un cheminement piéton
- 2 - Distinguer les surfaces agricoles des surfaces bâties par une bande boisée
- 3 - Relier les équipements publics situés à l'intérieur de la bande verte d'équipements (parc du château, terrains de sport)
- 4- Plantation d'une même essence d'arbre dans les quartiers traversés

### Mesures

- Gestion des eaux pluviales au moyen de noues et de fossés
- Plan de gestion à l'échelle de la commune pour assurer la diversité des espèces, en privilégiant en particulier les essences locales
- Sensibilisation des habitants à une gestion respectueuse de l'environnement.





Dans le développement actuel des communes riveraines du Léman, il semble difficile de conserver la richesse et la diversité de milieux naturels.

Prangins, qui possède quelques milieux importants peut construire une politique de maintien de ces milieux et leur mise en réseau.

### Objectifs

- Améliorer les qualités environnementales du territoire communal
- Conserver la biodiversité et la richesse des milieux existants
- Développer de nouveaux milieux et les mettre en réseau
- Inciter les habitants, les propriétaires et les promoteurs à participer au développement de la biodiversité
- Valoriser la zone agricole et impliquer les agriculteurs dans des actions communales
- Maintenir le renouvellement en eau des nappes souterraines pour en assurer l'approvisionnement

### Principes

- Rouvrir au maximum les ruisseaux
- Constituer des cordons boisés linéaires à l'échelle de la commune
- Stabiliser les surfaces agricoles et matérialiser leurs limites
- Travailler à la réduction des différentes nuisances. (bruits nocturnes et diurnes, rayonnements...)
- Veiller à la qualité des eaux de ruissellement et à leur infiltration
- Inciter à la plantation d'essences indigènes en milieu bâti, afin d'augmenter la biodiversité et la valeur biologique de ces secteurs

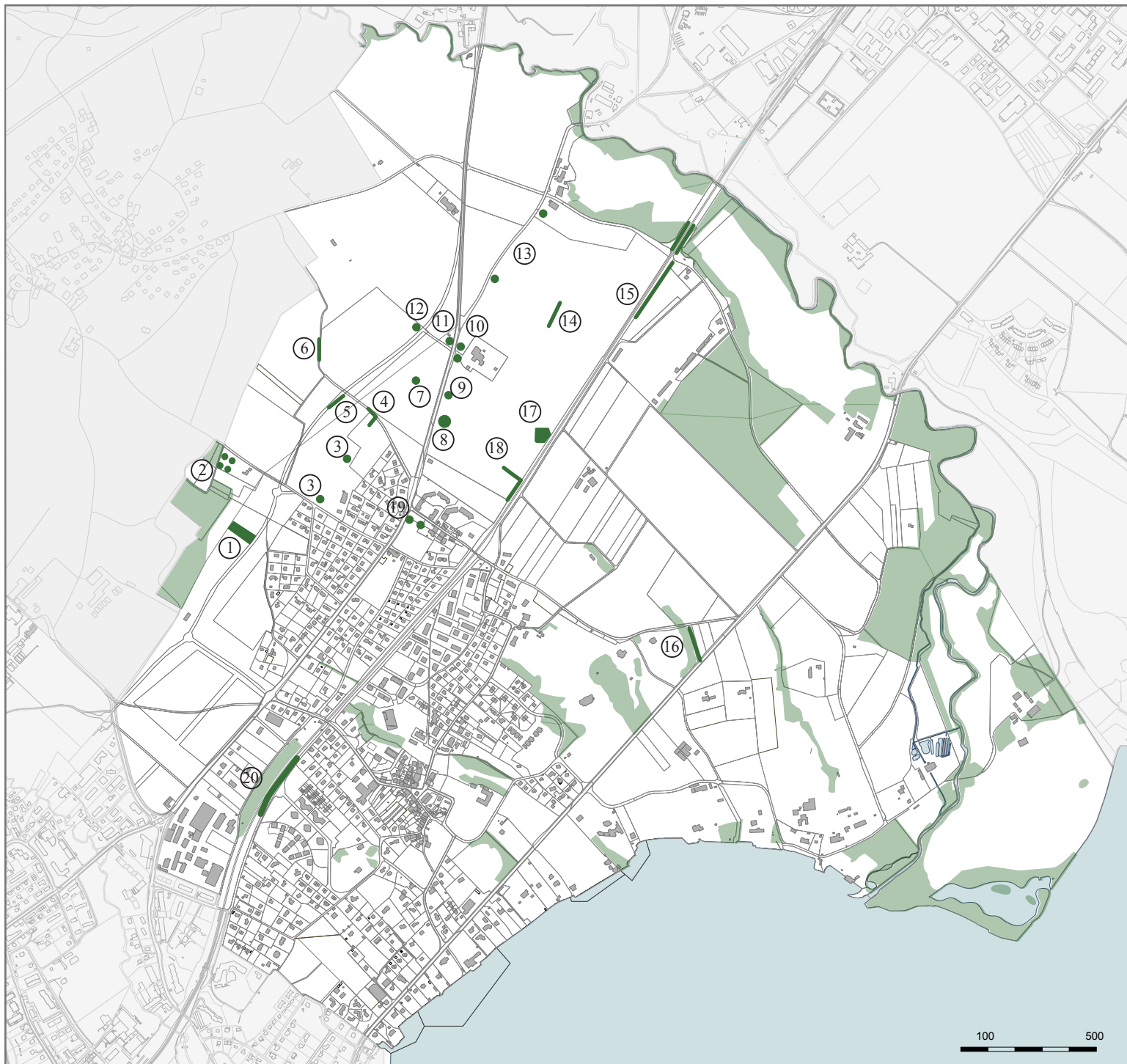


## 2.1 Faune et flore

### Relevé 2009

Les nouveaux objets inventoriés sont les suivants :

- ① Haie mise en place par la station de recherche agronomique de Changins
- ② Verger : 4 arbres fruitiers, avec gui
- ③ Arbres isolés : 2 noyers
- ④ Bosquet
- ⑤ Roncier
- ⑥ Haies : 3 haies
- ⑦ Haie
- ⑧ Roncier
- ⑨ Arbre fruitier : pommier
- ⑩ Tilleuls : 2 tilleuls en début d'allée
- ⑪ Arbre isolé : noyer
- ⑫ Haie
- ⑬ Arbres isolés : 3 noyers (1 avec lierre)
- ⑭ Talus buissonnant
- ⑮ Talus buissonnants : talus CFF
- ⑯ Haie bocagère
- ⑰ Etang : bassin de pompage pour l'arrosage des vergers avec ceinture de roseaux et bosquet
- ⑱ Talus buissonnant
- ⑲ Arbres fruitiers : 4 pommiers + cerisiers
- ⑳ Bosquet : bosquet et manteau arbustif (chênes, frênes, noisetiers, ronces...)



### Introduction

Les objectifs de cet inventaire nature correspondent aux exigences du Centre de conservation de la faune et de la nature, à savoir :

- réactualiser l'inventaire des biotopes de 1980,
- définir des objectifs nature,
- proposer des mesures d'aménagement et de revitalisation de milieux.

### Méthode

L'inventaire des milieux naturels et la vérification de l'inventaire des biotopes de 1980 ont été réalisés le 6 mars 2009 sur l'ensemble du territoire de la commune. Il ne s'agit pas de répertorier l'intégralité des espèces végétales ou animales, mais de constater la disparition de certains objets relevés en 1980 et d'en localiser de nouveaux. Une photographie accompagne chaque objet inventorié. Une évaluation des nouveaux milieux naturels et des objets inventoriés en 1980, ainsi que la mise en évidence des conflits et atteintes, permet de proposer des mesures d'aménagement et de revitalisation des milieux perturbés.

### Evaluation globale des milieux naturels

Les principaux objets naturels de la commune sont constitués du cordon boisé, de la rivière La Promenthouse et de l'étang de la pointe de Promenthoux. La zone agricole est exploitée de manière intensive et contient très peu de surfaces de compensation écologique, exception faite du secteur de la station agronomique de Changins (haie et jachère) et de quelques éléments résiduels dans les secteurs de Mont Trotty (haies, arbres isolés) et Point du jour – Côte Rôtie (haies, cordons boisés). La qualité de ces milieux est toutefois fortement diminuée par un entretien intensif qui compromet le maintien et le développement (élagage important des haies et lisières, éclaircie des cordons boisés). La qualité générale des lisières forestières est faible, car l'étagement naturel n'est pas respecté (ourlet herbacé et manteau arbustif absents ou réduits, chemin agricole ou route en limite de la futaie).

La commune compte un nombre important de parcs privés ou publics avec une forte valeur paysagère, liée à la

présence de grands arbres ou d'alignements et présentant un intérêt écologique pour certains groupes faunistiques (rapaces, pics, chauves-souris).

### Zones protégées

La Promenthouse et l'étang de la pointe de Promenthoux figurent à l'Inventaire des monuments naturels et des sites du canton de Vaud. Le cordon boisé de La Promenthouse et les milieux attenants font office de corridors à faune inventoriés par le canton. Trois sites font l'objet de décisions de classement par le canton : une allée de charmes à l'hôpital psychiatrique de Prangins, les forêts dans le secteur « La Promenthouse – Villas Prangins » et la zone naturelle située sur la rive droite de l'embouchure de La Promenthouse. La pointe de Promenthoux, lac et rives, constitue une réserve d'oiseaux d'eau et de migrateurs d'importance internationale et nationale.

### Nouveau milieux naturels inventoriés (page ci-contre)

L'inventaire réalisé le 6 mars 2009 dans la zone agricole a permis de relever des objets naturels supplémentaires à ceux de l'inventaire des biotopes de 1980, en particulier dans la zone agricole au nord de la commune (voir ci-contre). Ces objets ne présentent toutefois pas un intérêt écologique majeur, mais peuvent servir de base pour une extension future de la zone agricole.

### Mesures

Les mesures préconisées pour la nature concernent l'entretien actuel des milieux et l'aménagement de futurs milieux.

En ce qui concerne l'entretien, il s'agit d'adapter les mesures actuelles de façon à respecter la structure naturelle des haies, lisières et cordons boisés. La structure « ourlet herbacé, manteau arbustif et futaie arborée » devrait être maintenue ou remise en état dans tous les secteurs non bordés par une route ou un chemin agricole.

Dans le contexte d'une extensification future des milieux agricoles et forestiers, il convient de réhabiliter les haies, lisières et cordons boisés en densifiant les strates arbustives et arborées et en complétant les réseaux de nouveaux

éléments, à l'exemple de la haie bocagère plantée en limite du parc de l'Hôpital comme compensation aux travaux d'aménagement réalisés. Les milieux inventoriés peuvent servir de base pour constituer des réseaux et initier des aménagements de compensation écologique. Les restes de vergers devraient être préservés et des arbres fruitiers haute tige devraient être plantés pour les compléter et les rajeunir. Une politique de compensation écologique devrait être menée activement auprès des agriculteurs.

### Conclusion

L'inventaire des milieux naturels de la commune de Prangins ne met pas en évidence des milieux de grande valeur écologique, mise à part la pointe de Promenthoux, La Promenthouse et ses rives. Toutefois, les éléments résiduels inventoriés (haies, cordons boisés, bosquets, arbres isolés) présentent un fort potentiel d'amélioration, soit par un entretien prenant en compte leur valeur écologique, soit par la réhabilitation ou l'aménagement de nouveaux milieux afin de constituer un réseau cohérent, à forte valeur écologique et paysagère.

La zone agricole fait partie du paysage de Prangins. Sa conservation représente un enjeu majeur du Schéma directeur.

L'agriculture peut représenter un système économique viable à condition de réaliser quelques adaptations et évolutions.

### Principes

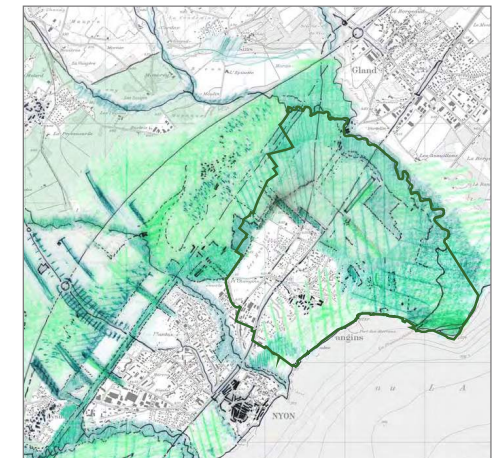
- Maintenir la zone agricole
- Impliquer les agriculteurs dans la gestion communale (déchetterie verte, promenade, etc.)
- Rapprocher les agriculteurs des habitants
- Faciliter l'exploitation des terrains agricoles
- Compenser les terrains de l'ACW Changins, à proximité de la station

### Mesures

- Dessiner des contours fermes à la zone agricole, notamment grâce au tracé de la future RDU
- Inciter les agriculteurs à une agriculture de proximité (panier de légumes pour les habitants)
- Dessiner des sentiers en accord avec les paysans

### Rappel SDAN

- «exprimer une limite claire avec le paysage agricole». *SDAN, Idées directrices, p. 5*
- «assurer à la population un paysage de détente et de ressourcement, dans le respect des fonctions agricoles et écologiques du paysage». *SDAN, Concept d'aménagement paysager et des espaces publics, p. 32*



Espace agricole sous pression à conserver, avec ses vignes et ses vergers





### 3. Agriculture

Les développements prévus par le SDAN ainsi que le projet de RDU auront un impact majeur sur le territoire agricole communal. Ils mettent en effet à contribution des terrains appartenant à la Confédération et utilisés par la station d'essai et d'expérimentation de Changins. L'avenir de cette station, unique en Suisse occidentale pour les grandes cultures, n'est assuré que si elle dispose des terrains requis. Il sera donc nécessaire de compenser à proximité les surfaces prélevées pour réaliser les aménagements.

## Nuisances sonores

- D'une façon générale, réduire les nuisances dans l'ensemble du territoire communal
- Améliorer certains secteurs critiques de façon à protéger la population exposée aux nuisances

## Gestion des eaux météoriques

- Diminuer et contrôler l'évacuation des eaux météoriques, notamment par rétention et infiltration, dans le réseau des canalisations
- Remise à ciel ouvert des ruisseaux

## Gestion des déchets

- Améliorer la gestion des déchets au niveau communal (éventuellement intercommunal)
- D'une façon générale, diminuer la quantité des déchets, notamment à travers le recyclage
- Sensibiliser la population au problème du traitement des déchets

## Rayonnements

- Protéger la population contre les rayonnements non ionisants

## Protection de l'air

- Contribuer à l'assainissement de la qualité de l'air
- Encourager les mobilités douces et, entre autres, améliorer les cheminements piétonniers existants et créer un véritable réseau cyclable
- Modérer la circulation dans l'ensemble du territoire communal
- Promouvoir l'utilisation du label «minergie» dans les rénovations et les nouvelles constructions
- Utiliser des énergies renouvelables dans les équipements publics

## Energie

- Limiter les besoins en énergie fossile.
- Favoriser les énergies renouvelables (solaire, géothermique, biomasse, etc...)
- Utiliser des chauffages à distance pour les nouveaux développements, notamment l'extension au nord de la route de l'Etraz (pour plus de détails voir les propositions du Plan directeur régional de Nyon à la page 124, 4.6 Energie)



## 4.1 Dangers naturels

### Principes

- Gérer le danger de manière préventive pour réduire les risques de dommages à un niveau acceptable
- Assurer une gestion globale du danger, c'est-à-dire tenir compte des dangers naturels à tous les stades de la planification et en intégrant toutes les mesures prises dans d'autres domaines, globalement et dans leur interaction: aménagement du territoire, ouvrages techniques, entretien des forêts protectrices et des cours d'eau, protection de la nature et du paysage, système d'alerte et d'intervention, imperméabilisation des sols, etc.

### Mesures

Le Canton établit et tient à jour des cartes indicatives de dangers. Sur cette base les communes élaborent en concertation avec le Canton les cartes de dangers et les plans de mesures d'ici le délai fédéral de 2011. Les autorités intègrent les cartes de dangers et les plans de mesures dans leurs planifications, notamment dans les plans d'affectation. Ces cartes sont mises à disposition du public.

La protection des secteurs construits et des ouvrages importants est assurée en priorité. Des dispositions techniques et organisationnelles empêchent l'apparition de nouveaux risques et réduisent les risques existants. Les terrains fortement menacés par des dangers doivent être rendus inconstructibles.

Lorsqu'elles sont menacées par un risque élevé ou moyen, les zones d'affectation spéciale (par exemple pour un camping) font l'objet d'études de risques approfondies. En dehors des secteurs construits et lorsque les terrains sont soumis à des dangers moyens, la priorité est donnée au rétablissement des dynamiques naturelles. Le Canton définit les conditions d'affectation à l'urbanisation

Source : Fiche E13 - Volet opérationnel du Plan Directeur cantonal

La prise en compte des dangers naturels est susceptible de renforcer les objectifs formulés en termes de revitalisation des cours d'eau, développement des liaisons végétales et de la forêt.

## 4.2 Nuisances sonores

### Principes

- D'une façon générale, favoriser la modération de la circulation
- Mettre en place des zones à vitesse limitée (zone 30, zone modérée)
- Assainir les voies particulièrement nuisantes

### Mesures

- Lancer une étude d'assainissement des deux tronçons les plus générateurs de bruit
- Utiliser des revêtements phono-absorbants lors des travaux dans ces chaussées

## 4.3 Gestion des déchets

### Principes

- Favoriser la création d'une nouvelle déchetterie intercommunale

### Mesures

- Entamer les démarches auprès des communes voisines et des autorités compétentes pour consolider la création d'une nouvelle déchetterie dans le site « En Messerin »
- Etudier les conditions nécessaires à l'installation de cette déchetterie
- Etablir la planification nécessaire à sa légalisation
- Coordonner cette étude avec les études de la RDU

Ces mesures correspondent aux dispositions de l'article 14 de la loi Vaudoise sur la gestion des déchets (LGD).

Il faut également prendre en considération la question des sites pollués, abordée par le bureau Feddersen et Klostermann dans le cadre de l'aménagement de la RDU : «Le périmètre de projet inclut l'ancienne décharge «Mont Trotty» inscrite au cadastre des sites pollués. Elle se situe à proximité du tracé de la RDU sur le territoire de la commune de Prangins. Cette ancienne décharge, dont le volume est estimé à 3'000 m<sup>3</sup>, ne nécessite ni surveillance ni assainissement. Cependant des mesures sont à prévoir, si les travaux de construction de la RDU devaient toucher ce site pollué.»

Source : Concept de développement urbain le long de la route de distribution urbaine de l'agglomération yonnaise, p. 19)

## 4.4 Rayonnements

### Principes

- Intégrer dans la planification les contraintes liées au passage de lignes de haute tension et des CFF
- Contrôler et limiter l'implantation des antennes de téléphonie mobile

### Mesures

- Contrôler l'intégration paysagère des antennes de téléphonie mobile lors des autorisations

*Les valeurs limites d'immission doivent être respectées partout où des gens peuvent séjourner (article 13, ORNI). Ces valeurs doivent non seulement être respectées dans les lieux à utilisation sensible, mais aussi partout où des personnes peuvent séjourner momentanément. Les valeurs limites de l'installation (plus sévères que les valeurs limites d'immission) doivent être respectées dans les lieux à utilisation sensible.*

## 4.5 Protection des eaux

### Principes

- Limiter l'étendue des surfaces imperméables dans les aménagements extérieurs
- Retenir et infiltrer l'eau avant qu'elle n'atteigne le réseau de canalisations (toitures végétalisées, bassins de rétention, biotopes, etc.)
- Remise à l'air libre des ruisseaux

### Mesures

- Actualiser le plan général d'évacuation des eaux

## 4.6 Energie

### A11 Besoins et consommation énergétiques

*Les performances énergétiques dans le bâtiment doivent être améliorées dans l'existant comme dans les nouvelles réalisations ou rénovations. Les standards énergétiques existants (Minergie ou HQE-Haute qualité environnementale) doivent être privilégiés.*

*La Région et les communes se doivent d'être exemplaires en termes de consommation énergétique. Les collectivités doivent prendre en main la gestion énergétique de leur patrimoine bâti, locatif et administratif et se doter en parallèle de critères d'exemplarité pour toutes les infrastructures publiques, lors de rénovations ou de nouvelles réalisations (bâtiments administratifs, équipements publics, éclairage, etc.)*

*Il s'agit de :*

- *Amener les collectivités à établir un diagnostic énergétique des infrastructures publiques (bâtiments administratifs, équipements publics, éclairage public), planifier un programme d'amélioration des performances et réaliser leur suivi annuel de consommation*
- *Promouvoir l'utilisation des standards énergétiques exigeants (Minergie, Minergie-ECO, Minergie-P, HQE) pour tous les bâtiments communaux et régionaux ainsi que pour les nouvelles constructions et les rénovations des bâtiments privés dont la capacité d'accueil est supérieure à 50 personnes*
- *Demander des plans d'utilisation rationnelle de l'énergie aux gros consommateurs énergétiques (consommation annuelle de chaleur supérieure à 5 GW/h ou consommation annuelle en électricité supérieure à 0.5 GW/h). Planifier un programme de soutien pour la mise en place de mesures compensatoires.*
- *Fixer des objectifs précis de réduction de consommation d'énergie et de rejets de CO2 sous la forme d'une convention dont les gros consommateurs énergétiques volontaires seront signataires.*

### A12 Energies renouvelables et indigènes

*L'accès aux énergies renouvelables et indigènes doit être facilité. Pour cela, la Région doit encourager et soutenir les projets de production d'énergie renouvelable et locale. D'autre part, des concepts énergétiques globaux, comme des réseaux de chauffage à distance, doivent être encouragés, en tenant compte de la capacité de l'offre locale.*

*Il s'agit de :*

- *Etablir à l'échelle communale ou intercommunale, un «cadastre énergétique» présentant la localisation des ressources énergétiques locales, des rejets de chaleur et des besoins énergétiques.*
- *Exiger l'étude de la faisabilité d'un réseau de chauffage alimenté par une énergie renouvelable pour toute nouvelle zone d'urbanisation et imposer sa mise en oeuvre s'il est rationnellement réalisable et économiquement supportable.*
- *Imposer le raccordement au réseau à distance des bâtiments existants (résidentiels et industriels), non équipés eux-mêmes d'énergies renouvelables.»*

Source : Plan directeur régional du district de Nyon, Stratégie, principes opérationnels\* A11 et A12, p.22

<sup>6</sup> Les principes opérationnels sont énoncés, plus ou moins précisément selon les chapitres. Ils évolueront pour former le volet opérationnel.

## Objectifs et principes

### 4. Environnement



<b>1. Mobilité douce .....</b>	<b>128</b>
1.1 Aménagements cyclables.....	129
1.2 Cheminements piétons .....	131
1.3 Rives du lac .....	132
<b>2. Mobilité individuelle .....</b>	<b>134</b>
2.2 Hiérarchisation du réseau routier.....	136
2.3 Requalification de la route de l'Etraz (RC30b)...	138
2.4 Requalification de la route du Lac (RC1a) .....	139
<b>3. Transports publics .....</b>	<b>140</b>
3.1 Réseau futur .....	141
3.2 Réseau ferroviaire.....	143
<b>4. Aéronautique .....</b>	<b>144</b>





## Objectifs

### Société

- Assurer un accès adapté et équitable à tous les secteurs de la commune, aussi sûr que possible et qui ne mette pas la santé des usagers en danger. Ceci ne signifie pas que tout doit être accessible en tout lieu, en tout temps et par tous les moyens. Il s'agit de tenir compte des accès existants ou projetés ainsi que des besoins de la population et des possibilités financières.

### Economie

- Promouvoir le développement économique et touristique de la commune. L'augmentation de l'attractivité se fera par l'amélioration de la qualité de vie et une meilleure accessibilité.

### Environnement

- Réduire les impacts principaux sur l'environnement (climat, nuisances sonores, pollution atmosphérique, biodiversité, paysage), tout en cherchant une grande efficacité de transport.

## Principes

- Favoriser la densification et la concentration des activités

et de l'habitat par une politique de transport volontariste.

- Assurer le développement territorial de la commune en utilisant de manière optimale les infrastructures de transport existantes ou prévues. Une priorité devra être accordée aux zones desservies de manière performante par les transports collectifs.

- Favoriser l'implantation des équipements générant de nombreux déplacements en des lieux où l'offre de transports est plurielle.

- Mettre en place une stratégie de maîtrise de la mobilité grâce à des mesures telles que :

- établissement de plans de mobilité d'entreprise
- sensibilisation dans les écoles, associations de quartier, etc.
- campagne d'information (affichage, tout-ménages)
- marketing des TP
- mesures de police en matière de stationnement
- pedibus, etc.

Ces actions se feront par une information au Conseil communal ainsi qu'aux personnes ou groupements concernés (écoliers, associations de quartiers, usagers, etc.). Des informations «tous-ménages» ou des campagnes d'affichage pourront également être faites.



### Rappel RDU - Feddersen et Klostermann

La Route de distribution urbaine (RDU), appelée aussi « grande ceinture », représente l'accès principal à l'agglomération compacte.

Les circulations sont organisées et contrôlées à partir de cet axe, avec des accès principaux vers les centres et des accès directs aux secteurs de développement nouveaux.

L'accrochage de la RDU à l'autoroute se fait par deux liaisons (Rte Blanche, Rte de l'Etraz).

L'axe urbain transversal de Gland à Eysins (constitué de la Rte de l'Etraz et de la « moyenne ceinture ») est aménagé en priorité pour la circulation des bus, des vélos et des piétons. Le transit des voitures y est découragé.

Deux axes urbains en limite de l'agglomération compacte assurent les liaisons entre la RDU au nord et la RC1 au sud.

## Objectifs

- Garantir des trajets piétons et cyclistes sûrs, attractifs, directs et performants à l'intérieur de la commune et entre les différentes entités génératrices de déplacements. Un accent particulier est mis sur l'aménagement des "chemins de l'école".
- Assurer une coordination avec le réseau TP pour encourager le transfert modal.
- Connecter le réseau urbain de mobilité douce avec les itinéraires de randonnées pédestres et de cyclotourisme.

## Principes

### Continuité et sécurité des cheminements

- Compléter et améliorer les cheminements piétons et mixtes (piétons / deux-roues légers) de manière à assurer des liaisons sûres, confortables et directes entre les différentes entités et équipements de la commune. Font également partie des équipements les arrêts de transports publics.

### Aménagements cyclables

- Compléter et améliorer les aménagements cyclables. Cette mesure concerne principalement les routes de l'Etraz et du Lac dans la mesure où, dans les quartiers résidentiels, l'introduction de zones à vitesse modérée peut se substituer à la création d'aménagement spécifiques pour les vélos.



### Rappel SDAN Chantier 3

- Concernant Prangins l'étude préconise :
- de renforcer horizontalement et verticalement le réseau de mobilité douce existant
  - de rechercher une alternance de cheminements (rectiligne et rapide, ondulant et lent)



### Objectifs

Le potentiel de déplacement à vélo est sous-exploité à Prangins. Les faibles distances d'une part et la topographie d'autre part (favorable en tout cas pour les déplacements parallèles au lac) en font pourtant un mode dont la performance peut concurrencer la voiture. Dans ce contexte, il a un rôle important à jouer.

L'objectif est de développer un réseau de mobilité douce performant qui permette aux usagers de se déplacer rapidement, confortablement et en effectuant le moins de détours possible. Il sera en particulier nécessaire de construire un certain nombre de liaisons manquantes, de réaménager des liaisons peu efficaces ou peu sûres et d'assurer une perméabilité du territoire la plus fine possible.

### Principes

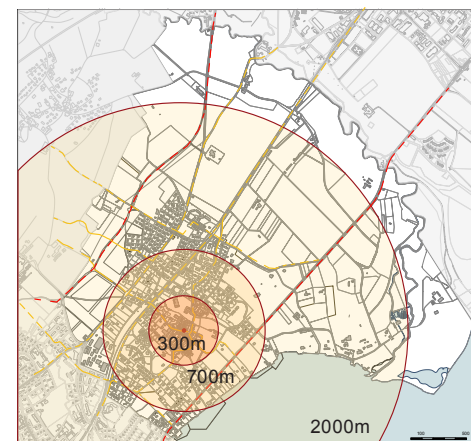
- Renforcer et aménager des liaisons entre Prangins et les communes voisines, notamment entre les quartiers denses et le centre de Nyon.

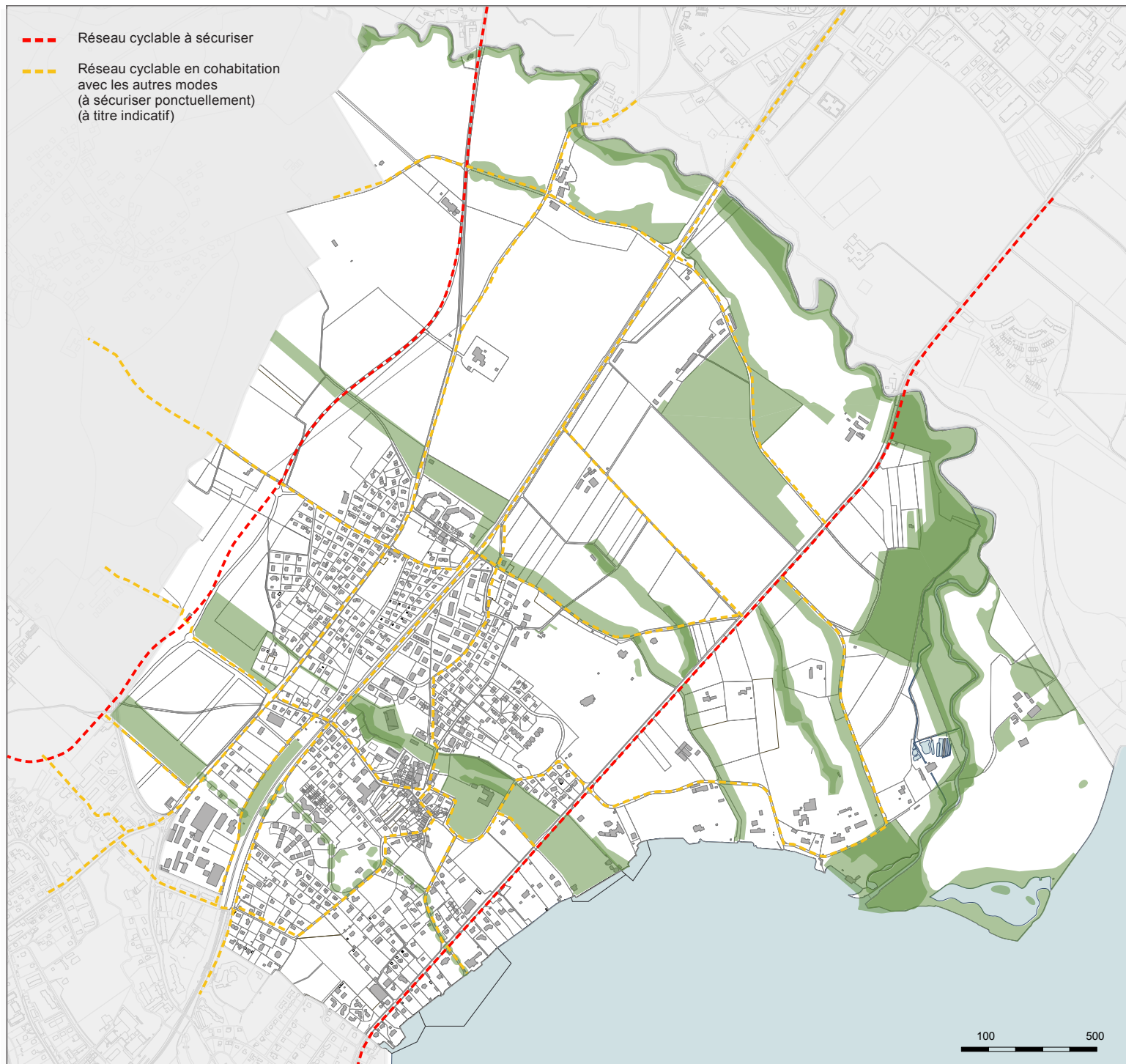
Ce renforcement comprend le réaménagement de liaisons en site propre mais également celui des axes routiers reliant le centre-ville.

- Assurer des liaisons entre les quartiers et les pôles d'attraction de la commune, notamment le centre du village. Ces liaisons pourront se faire par le réseau existant complété et amélioré ainsi que par les rues de quartier mises en zones à vitesse modérée. Cette mesure doit être complétée par une offre en équipements de parcage pour les deux-roues dans les pôles d'attraction (village, écoles, zone sportive, Château, etc.)

- Compléter le réseau par des dessertes de loisirs sûres, confortables et attractives. Ces liaisons pourront se faire par le réseau existant complété et amélioré.

- Assurer la continuité des cheminements "urbains" vers les itinéraires de randonnées.





## 1.1 Aménagements cyclables

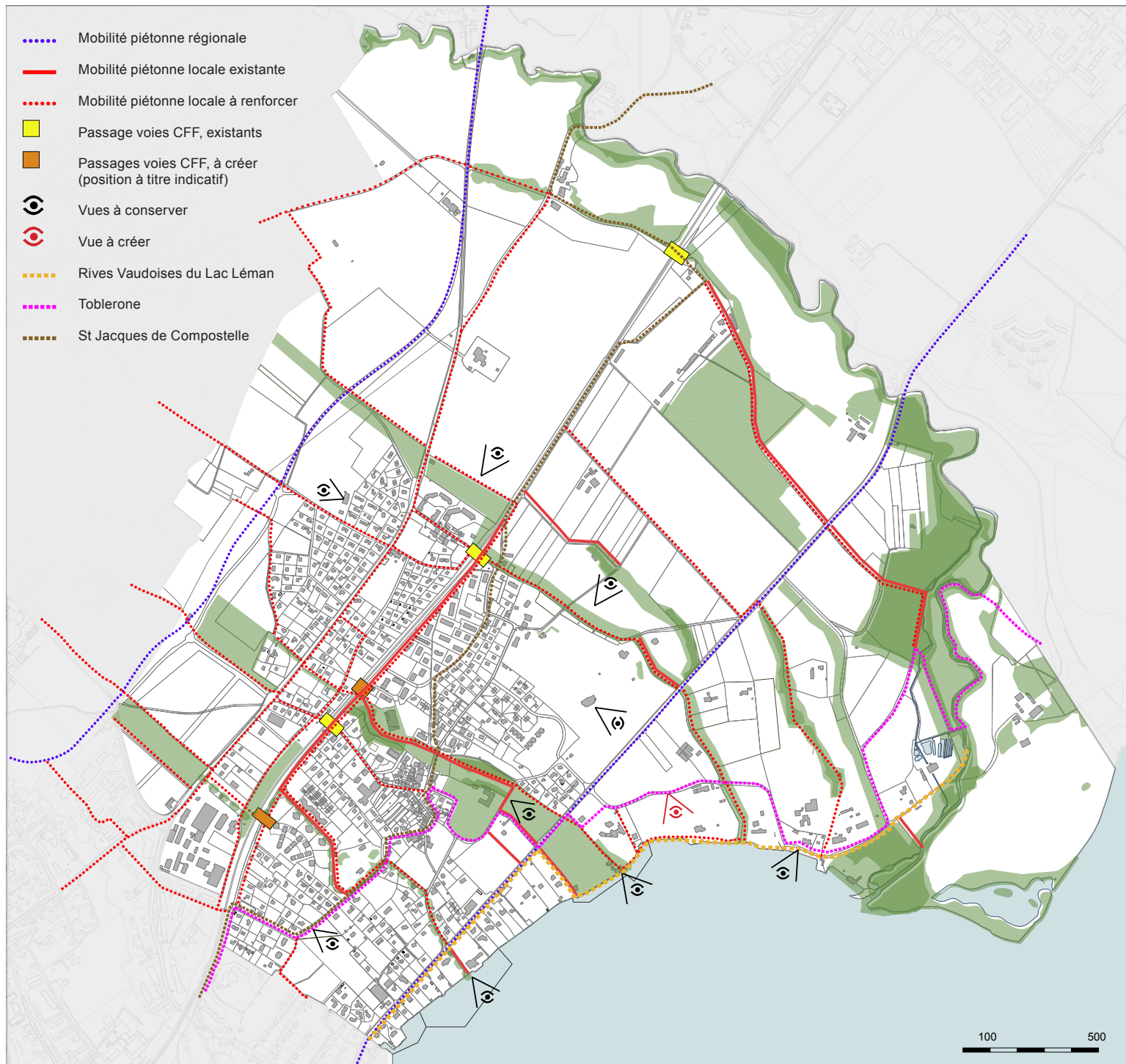
### Principes

- Développer deux types de réseaux : pendulaire et loisirs
- Sécuriser les cheminements cyclables
- Exploiter les vues pittoresques
- Aménager des places de parcage pour les vélos, au domicile et à destination (château, centre du village, écoles, centre sportif, plage, etc.)

### Mesures

- Planifier et budgétiser les itinéraires proposés
- Organiser la coordination avec les communes voisines
- Coordonner la sécurisation des cheminements de mobilité douce avec la planification des zones à vitesse modérée
- Intégrer le réseau cyclable aux développements urbains et routiers futurs
- Développer une stratégie de communication et de valorisation
- Satisfaire les besoins de parcage par la création d'infrastructures de stationnement adaptées. Ces équipements publics devront être situés à proximité des points d'intérêts tels que arrêts TP, écoles, centre du village, etc.). Pour être attractifs, ils devront être abrités et idéalement offrir des systèmes efficaces contre le vol et le vandalisme. Sur la base de l'art. 32 RLATC, des abris à vélos fonctionnels doivent être systématiquement aménagés dans les immeubles d'habitation. Dans le cadre d'une politique visant le développement de la mobilité douce, ce type d'équipement devrait être étendu à tous les bâtiments (entreprises, équipements publics, etc.)





## 1.2 Cheminement piétons

### Principes

Compléter et améliorer les cheminements piétons et mixtes (piétons / deux-roues légers) de manière à assurer des liaisons sûres, confortables et directes entre les différentes entités et équipements de la commune. Font également partie des équipements les arrêts de transports publics.

### Mesures

De manière générale, il y a lieu de compléter et d'améliorer le réseau existant. Dans les quartiers résidentiels, l'introduction des zones à vitesse modérée peut se substituer à la création de cheminements en site propre.

La continuité de ces cheminements doit par ailleurs franchir les frontières communales afin d'assurer des liaisons avec les communes voisines et les itinéraires de randonnées.

Un soin particulier sera apporté aux "chemins de l'école" et aux liaisons perpendiculaires (lac-jura).

- Définir un traitement homogène de ces parcours pour en faciliter l'identification
- Sécuriser les traversées de route
- Accompagner les éléments de gestion des eaux pluviales : fossés, noues, bassins, etc.
- Soigner les connexions avec les chemins piétons transversaux

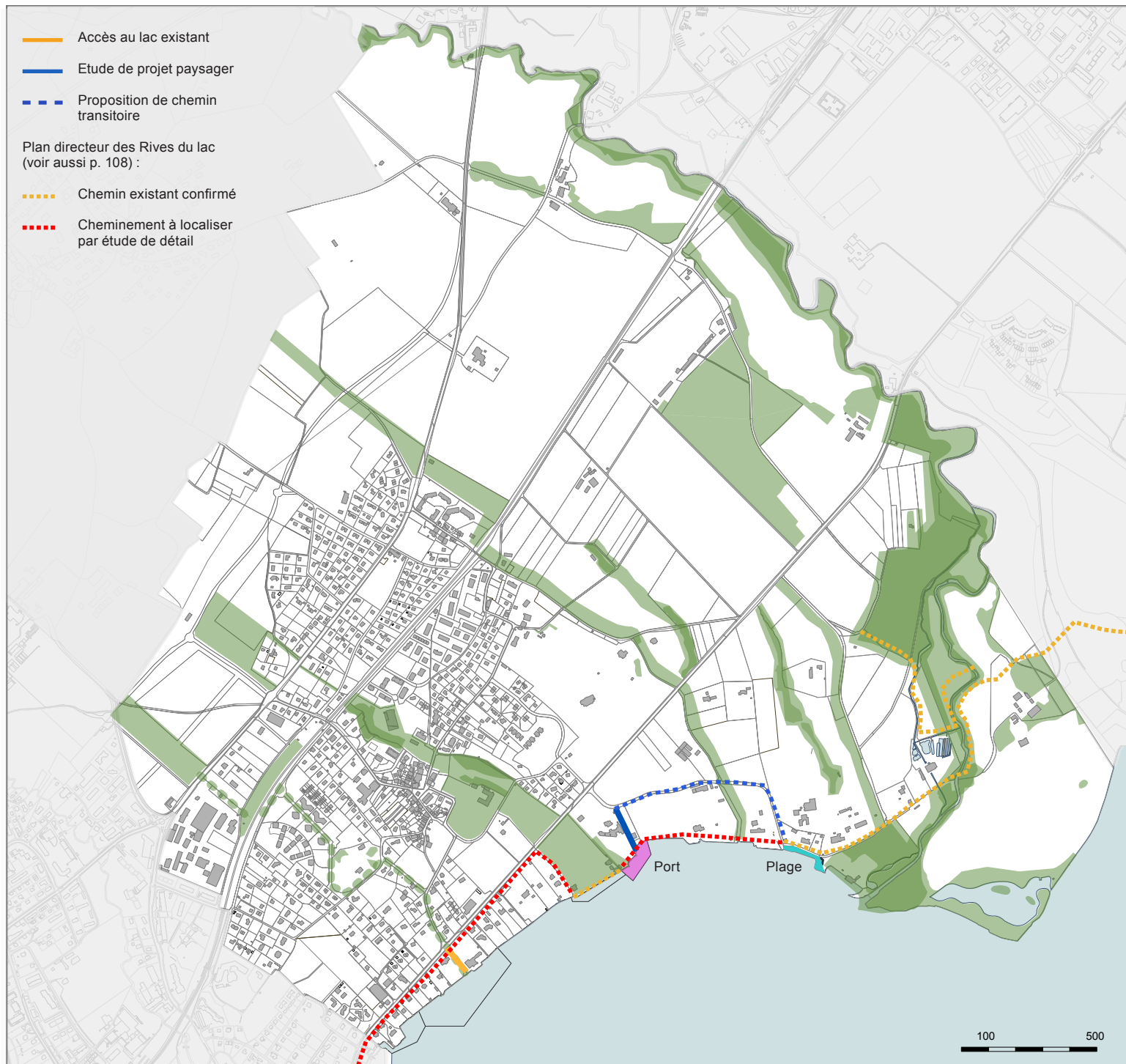
La coordination cycles-piétons ainsi que la mise en évidence des obstacles, hiérarchies et priorités sont à développer dans une étude ultérieure plus détaillée sur les mobilités douces.

#### Rappel des avis des habitants lors du premier atelier de concertation (23 juin 2007)

- Manque de sentiers piétons, balisage insuffisant
- Nécessaire amélioration de l'accès piéton au lac

#### Atelier du 26 janvier 2008

- Prévoir un chemin de mobilité douce au dessus du tunnel de l'Etraz (sur Nyon)
- Prolonger le chemin piéton vers la gare de Nyon à travers les vignes
- Chemins piétons vers les écoles



## 1.3 Rives du lac

### Principes

- « Assurer, dans la mesure du possible, un cheminement continu sur l'ensemble des rives vaudoises du lac
- 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 et où il est techniquement réalisable
- Favoriser la création ou l'agrandissement des plages, dans la mesure où ces projets n'entrent pas en contradiction notamment avec la loi fédérale sur la protection des eaux. »

Source : Plan directeur cantonal des Rives Vaudoises

### Mesures

- Pointillés bleus : aménager provisoirement les accès à l'arrière des propriétés pour améliorer la relation entre le port et la plage, dans l'attente d'une vraie promenade au bord du lac (fiche C9, plan des Rives, voir p.109)
- Réaliser la liaison piétonne entre l'embouchure de l'Asse et le port de Prangins en retrait de la rive, pour y préserver les milieux naturels sensibles (voir aussi p.149 et fiche C7)
- Revoir la qualité des accessibilités à la plage (fiche C8)

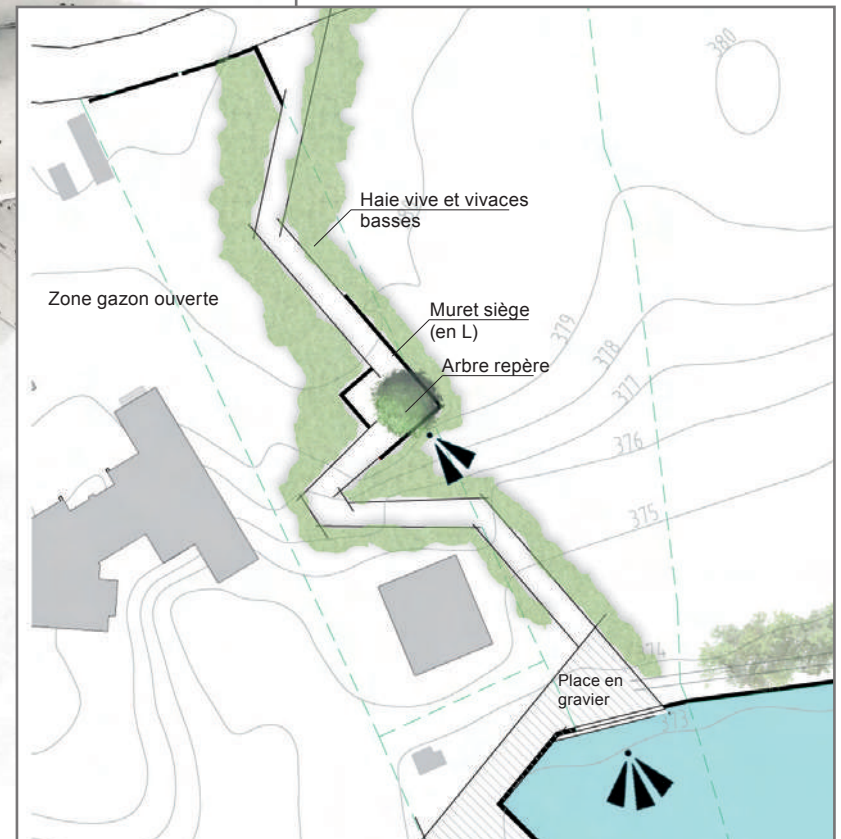
Concernant le stationnement lié aux activités lacustres, il y a peu de marge de manœuvre pour améliorer le fonctionnement du secteur. Celui-ci est en outre peu dangereux en cas de forte affluence en raison de la saturation du réseau automobile.

Une amélioration du cheminement deux-roues sur la route du Lac et du stationnement deux-roues dans le secteur de la plage permettrait de diminuer la pression de la voiture à cet endroit.



### 1.3 Rives du lac

Proposition à titre indicatif d'un nouvel accès au lac.  
Projet paysager d'aménagement de cheminement (HEPIA, Genève)



## Objectifs

- Hiérarchiser et aménager le réseau routier de manière à ce que la ou les fonctions attribuées à chaque voie soient respectées.
- Aménager les entrées dans la zone urbaine de manière à renforcer l'effet de porte et à souligner la sensibilité du milieu traversé.
- Réduire le trafic dans la commune et encourager le transfert modal vers les TP et la mobilité douce par des mesures de stationnement adéquates.
- Eviter un report du stationnement des pendulaires dans les quartiers résidentiels allant à l'encontre du bon fonctionnement de ceux-ci.
- Pour les nouvelles constructions et les transformations, différencier le nombre de places de stationnement à usage privé par secteur, en fonction de la desserte TP, du potentiel de déplacement à pied ou à vélo.
- Pour les zones d'activités, inciter le personnel des différentes entreprises à ne pas utiliser leur voiture pour le trafic pendulaire par l'adoption d'une politique de mobilité d'entreprise au sein des sociétés.

## Principes

Le réseau routier de Prangins est réorganisé sur la base de la problématique relevée ainsi que des problèmes de nuisances dans les lieux les plus sensibles. Le tableau ci-après décrit la fonction et les critères d'aménagement prévus pour les différentes catégories de routes.

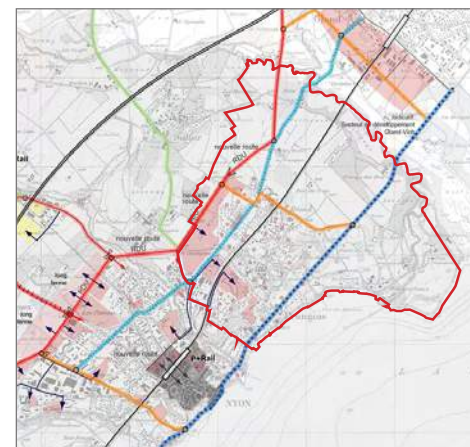
Cette hiérarchie routière tient compte des options prises dans le Schéma directeur de l'Agglomération de Nyon. Certaines de ces options sont remises en question et devront être réexaminées dans le cadre de l'élaboration du Plan directeur régional. Une coordination est par ailleurs assurée avec les études du Concept de mobilité de Nyon. La création du "verrou" sur la route de l'Etraz dépend de la réalisation de la RDU. Pour cette dernière, la proposition de tracé permet de dissuader au maximum le trafic d'emprunter la route de l'Etraz en traversée de Prangins. Enfin, la nécessité de la route de liaison entre la route du Lac et la RDU doit encore être démontrée. En cas de réelle nécessité, le tracé via l'aérodrome est largement préféré à celui passant par le chemin de Chaux, cette dernière solution ayant l'inconvénient majeur d'inciter le trafic à emprunter la route de l'Etraz.

Enfin, la construction du tracé de la RDU sur le territoire de Prangins doit être faite simultanément avec celle du tronçon situé entre la voie du Nyon-St-Cergue – Morez et le carrefour des Murettes afin d'éviter une surcharge de trafic sur la route de l'Etraz. Par ailleurs, cette dernière étape de réalisation doit être coordonnée avec la réorganisation de la jonction autoroutière de Gland.

*Tout projet d'aménagement routier fera l'objet d'un examen préalable conformément aux articles 3 et 10 de la LR.*

## Objectifs et principes

### 2. Mobilité individuelle



#### Rappel SDAN

- création d'une nouvelle route de distribution urbaine (RDU – **en rouge**) en périphérie de la commune de Prangins.
- déclassement de la route de l'Etraz / route de Gland (axes urbains sans transit - **en bleu clair**)
- 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**).

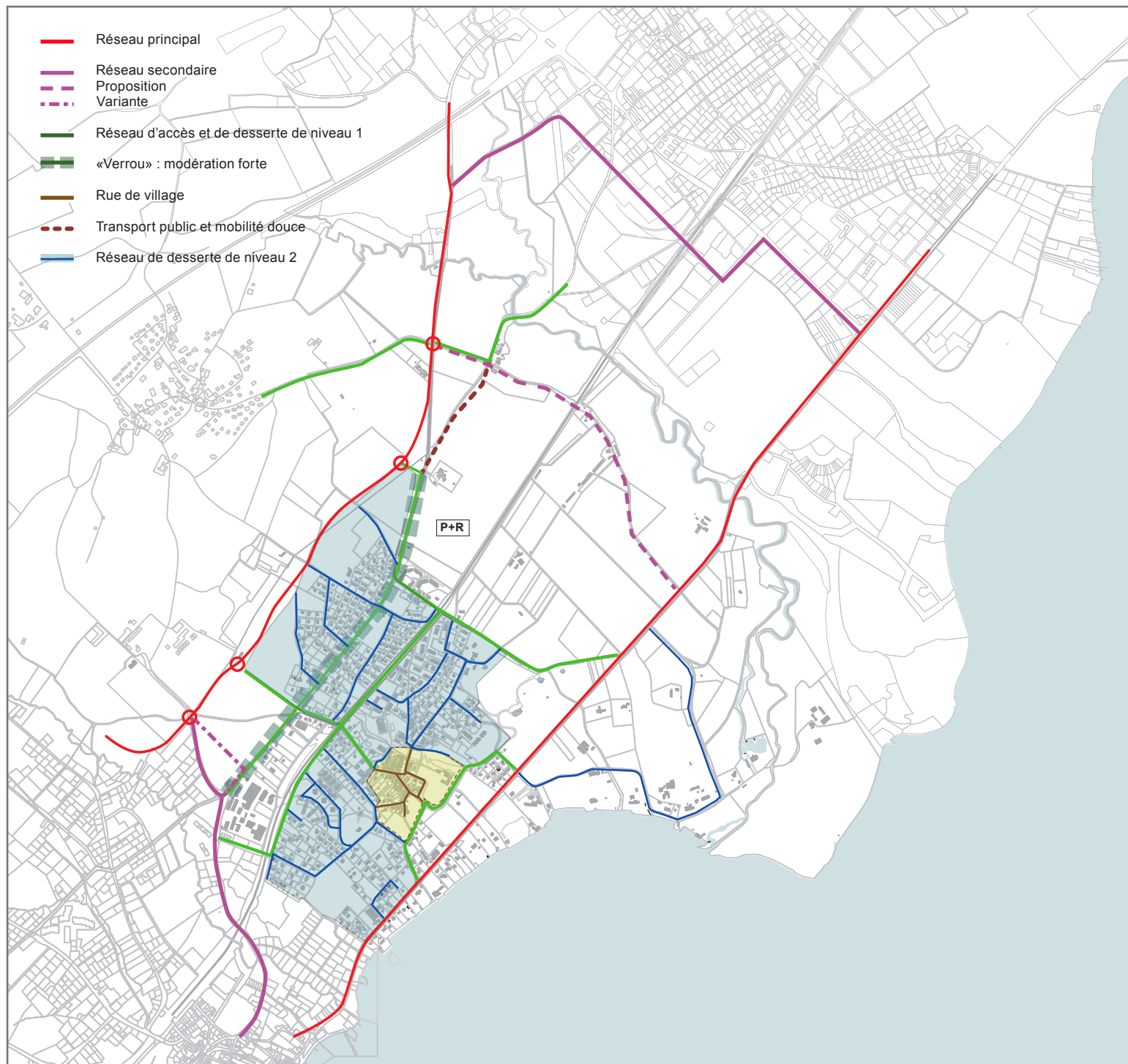


	Fonctions	Critères d'aménagement
<b>Routes / rues principales</b>	Elles évitent les territoires urbanisés de la commune et écoulent le trafic de transit. Elles relient le réseau urbain de la commune à l'extérieur (réseau cantonal et autoroute). Elles distribuent le trafic en direction des différents quartiers.	sécurité, capacité et intégration
<b>Routes / rues secondaires</b>	Elles assurent l'accès au centre de l'agglomération et les échanges entre les routes principales (route du Lac et RDU).	sécurité et intégration
<b>Routes / rues d'accès et de desserte niveau 1</b>	Elles permettent l'accès au centre du village et aux différents quartiers. Elles collectent les rues de desserte secondaires et desservent les bâtiments qui les bordent. Elles peuvent faire partie de zones à vitesse modérée (zones 30 notamment)	sécurité, modération, intégration, limitation des nuisances, cohabitation voitures /mobilité douce ou sécurisation légère des deux-roues
<b>Rues de desserte Niveau 2</b>	Elles assurent la desserte fine des quartiers et permettent d'accéder jusqu'aux habitations. Elles font partie de zones à vitesse modérée.	sécurité, modération, intégration, limitation des nuisances, mixité voitures/ mobilité douce possible
<b>Rues de village</b>	Elles assurent la desserte fine du village et permettent d'accéder jusqu'aux activités et habitations. Elles constituent le noyau historique et font partie de zones à vitesse modérée.	sécurité, modération, intégration, limitation des nuisances, mixité voitures/ mobilité douce



Rappel RDU (Feddersen et Klostermann)

Le PDCn reprend les grandes options de la RDU dont le phasage du projet devra être coordonné avec la planification à l'échelle de l'agglomération.



## 2.2 Hiérarchisation du réseau routier

### Principes

- Hiérarchiser le réseau afin d'optimiser la future RDU
- Inciter au respect de chaque spécificité de voie
- Favoriser la maîtrise du trafic dans la commune et l'utilisation des transports publics ainsi que la mobilité douce
- Organiser le stationnement de manière à limiter le trafic dans les endroits sensibles (voir également chap. II.1.3 pour le centre du village)

### Mesures

- Requalification de la route de L'Etraz (aménagement dissuasif pour le trafic de transit- contrôle d'accès par la fermeture du tronçon entre le carrefour route de l'Etraz / route de Gland et le carrefour «En Messerin»)
- Requalification de la route du Lac
- Introduction de zones à vitesse modérée dans les quartiers résidentiels
- Introduction de mesures d'accompagnement dans les quartiers (besoins en stationnement, lutte contre le parking sauvage, etc.)
- Requalifier les centralités (village et Benex-Dessus)

#### Avis des habitants lors du second atelier de concertation (26 janvier 2008)

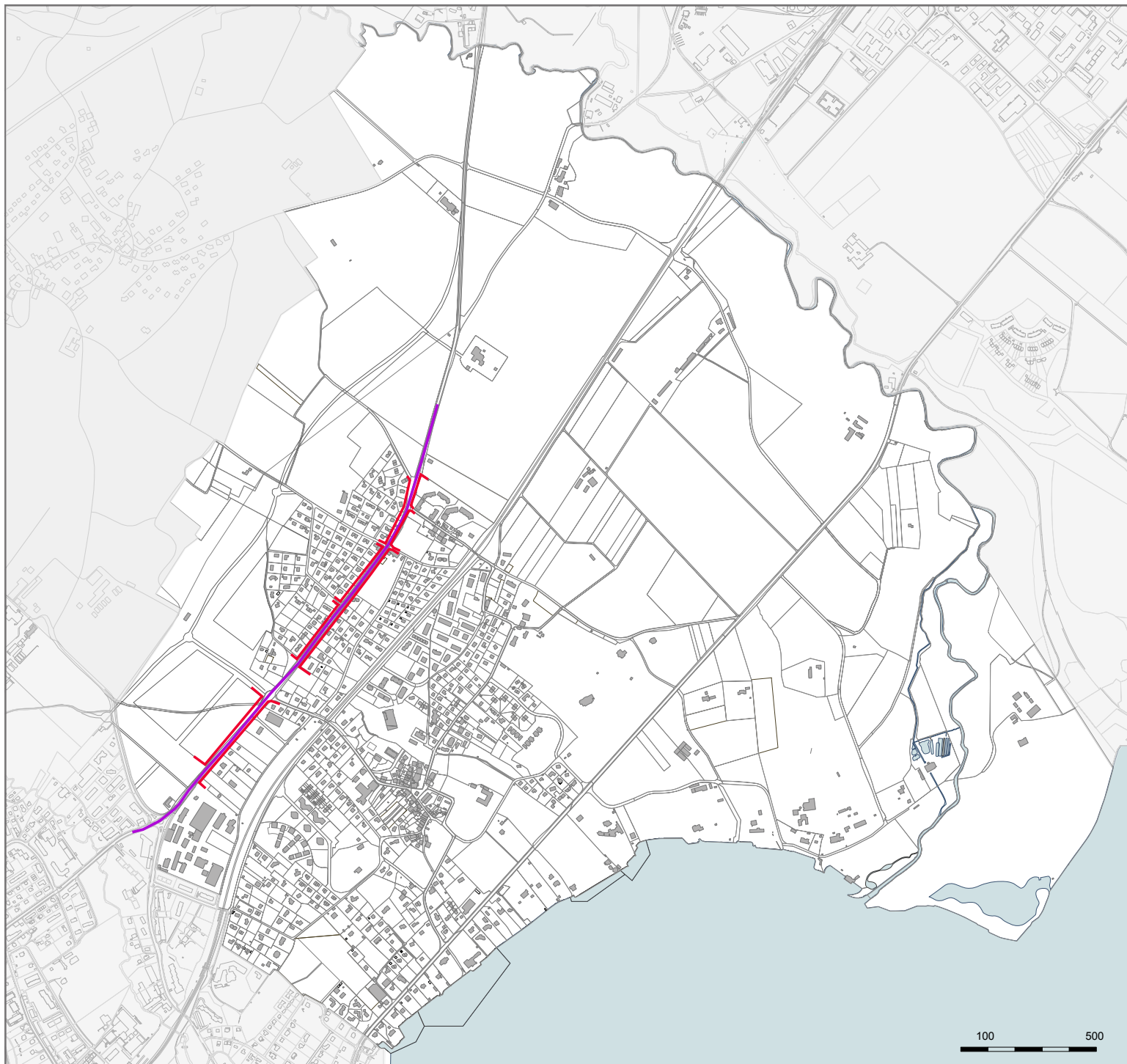
Traversée de Benex à 30 km/h ou débouché de la route de l'Etraz sur quartiers à 30 km/h

La hiérarchie du réseau routier reprend celle du SDAN en proposant les adaptations ou variantes suivantes:

- Conservation du tracé actuel de la route de Duillier de manière à rendre plus direct l'itinéraire de et vers la RDU (dissuasion maximale du trafic sur la route de l'Etraz)
- Liaison route du Lac / RDU éventuellement par la route de l'Aérodrome, déclassement du chemin de Chaux en voie d'accès et de desserte principale
- Suppression de la liaison route de l'Etraz / RDU via le chemin sous le Bois et création d'un barreau de liaison en dehors de la zone urbanisée
- création d'un noeud à l'intersection RDU / chemin des Morettes / route de l'Aérodrome et maintien de la route de Gland en réseau d'accès (uniquement depuis la route de l'Aérodrome).

Ces modifications ont été approuvées par la Région.





## 2.3 Requalification de la route de l'Etraz (RC30b)

### Principes

Compte tenu de la nouvelle organisation du réseau routier, il y a lieu de revaloriser cette route à long terme et de lui donner un rôle plus local et un caractère plus urbain. Reste néanmoins à gérer la situation actuelle et la situation intermédiaire durant lesquelles un trafic important s'écoulera sur cette route. Il s'agit donc d'améliorer la sécurité aux abords de la route de l'Etraz et de réduire ses nuisances. Ces solutions doivent néanmoins s'appuyer sur un concept d'aménagement de cette rue à long terme.

### Mesures

**Court terme :** Trouver des solutions économiques pour améliorer la sécurité aux abords de cette route et en diminuer les impacts sur les habitations riveraines. Anticiper le moyen terme.

**Moyen terme :** Absorber le trafic généré par la construction du premier tronçon de la RDU sur le territoire nyonnais.

**Long terme :** Requalifier la route de l'Etraz en traversée de Prangins de manière à lui redonner une fonction plus locale et un caractère plus urbain.

(Pour plus de détails, voir fiche de coordination S3, pp.184-187)



## 2.4 Requalification de la route du Lac (RC1a)

### Principes

La route de Lac a été aménagée alors que l'autoroute A1 n'existait pas. Elle était alors chargée d'écouler tout le trafic de transit. Actuellement, la fonction de cette route a changé. Même si elle doit encore écouler du trafic de transit, elle joue également un rôle local important. Son tracé est par ailleurs bordé d'habitations et d'activités. Il y a donc lieu de revaloriser cette route à long terme et de lui donner un rôle plus local et un caractère plus paysager. Il s'agit également d'améliorer la sécurité des usagers y circulant (véhicules, deux-roues et piétons), y accédant (bordiers et utilisateurs des activités riveraines) et la traversant. A terme c'est l'ensemble de l'axe Genève-Lausanne qui est concerné par une requalification.

### Mesures

**Court terme :** Trouver des solutions économiques pour améliorer la sécurité aux abords de cette route et en diminuer les impacts sur les habitations riveraines.

**Moyen terme :** Requalifier la route du Lac sur le territoire de Prangins. Redonner à cette rue une fonction plus locale et un caractère plus paysager.

S'inspirer de l'approche en cours de requalification de la RC1 entre Mies et Founex. Dans l'ensemble ce type de réaménagement doit tendre vers une approche globale assurée à l'échelle intercommunale.

(Pour plus de détails, voir fiche de coordination S1, pp.176-179)

## Objectifs

- Mettre en place une offre en transports collectifs qui représente une alternative crédible aux transports individuels motorisés.
- Garantir aux pendulaires une offre attractive en termes de temps de parcours, de desserte du territoire et de confort, depuis et en direction du centre de l'agglomération
- Assurer pour tous les quartiers de Prangins une liaison efficace avec le village et avec Nyon, y compris les nouveaux quartiers prévus entre la route de l'Etraz et la future RDU.

## Principes

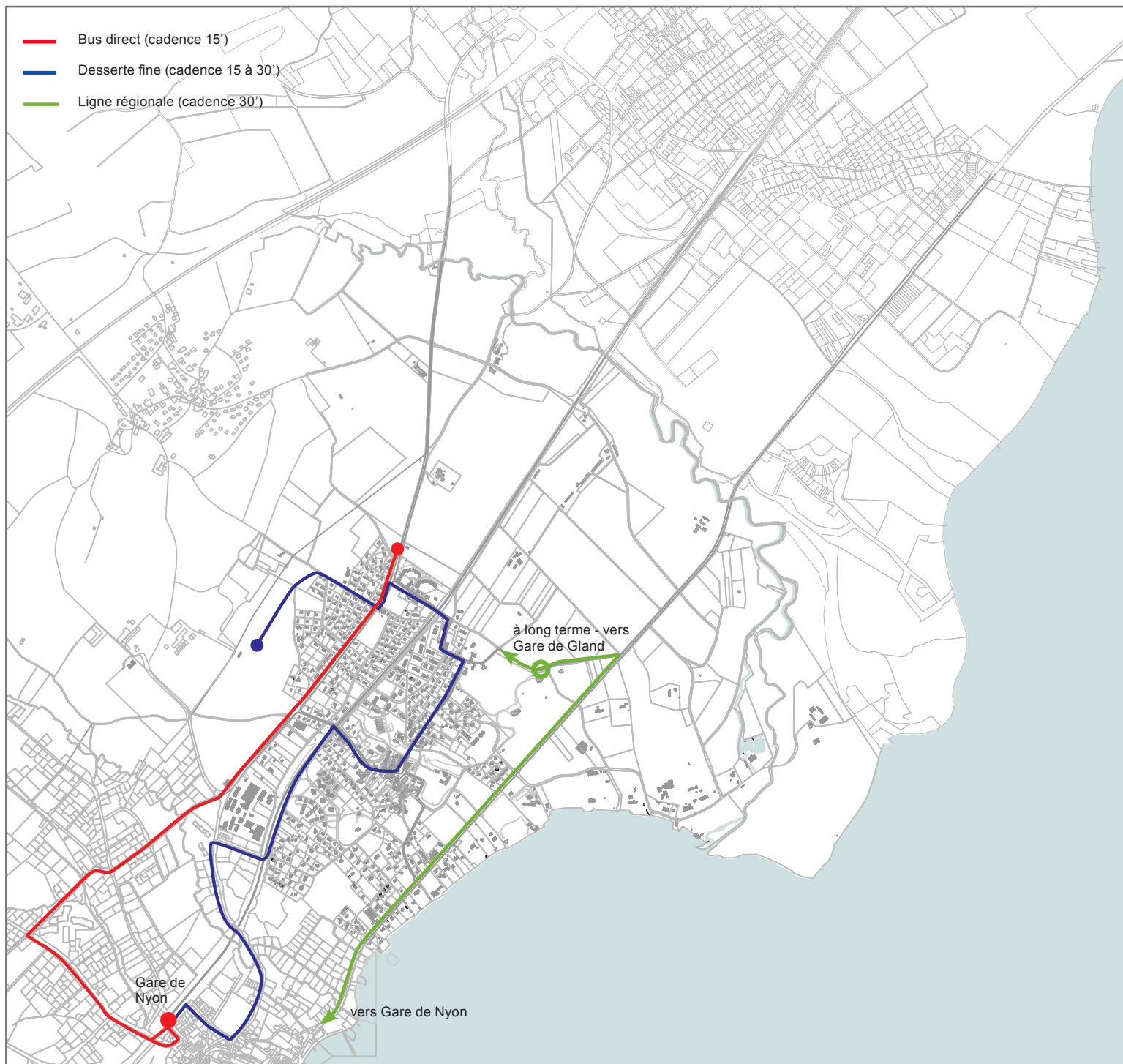
- Requalifier la route de l'Etraz, située au centre des quartiers les plus densément urbanisés, comme axe structurant des TP.
- Créer une ligne performante sur cet axe reliant les nouveaux quartiers de Prangins au centre et à la gare de Nyon
- Assurer la desserte de l'ensemble des quartiers par une deuxième ligne couvrant plus finement le territoire de Prangins. Le système en boucle est remplacé, à terme, par un système bidirectionnel sur l'ensemble du tracé.



#### Rappel SDAN

- 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.





### 3.1 Réseau futur

#### Principes

Le réseau est constitué d'une ligne directe, d'une ligne assurant la desserte fine et d'une ligne régionale connectée à Gland.

La ligne directe passe sur la route de l'Etraz et vise à relier rapidement les nouveaux quartiers au centre de l'agglomération. En ce sens, elle n'est prévue qu'à moyen/long termes. Elle contribue à la requalification urbaine de la route de l'Etraz.

Les arrêts situés sur cette route devront être reliés de manière performante aux quartiers denses par des chemins de mobilité douce. Des équipements de parcage pour deux-roues devront y être aménagés.

La ligne assurant la desserte fine relie le centre et la gare de Nyon avec le centre de Prangins et offre une desserte TP au reste du territoire de Prangins. En particulier, la proposition de tracé permet de relier les nouveaux quartiers nord au centre du village. Cette ligne devrait également assurer les liaisons scolaires. A court terme, elle garde le même tracé qu'actuellement avec une boucle village/route de Benex/route de l'Etraz/village.

Enfin, une ligne régionale relie la gare de Nyon à l'Hôpital de Prangins, en desservant les habitations et équipements du bord du lac. A terme et si le besoin l'exige, cette ligne pourrait constituer la liaison avec Gland.

#### Mesures

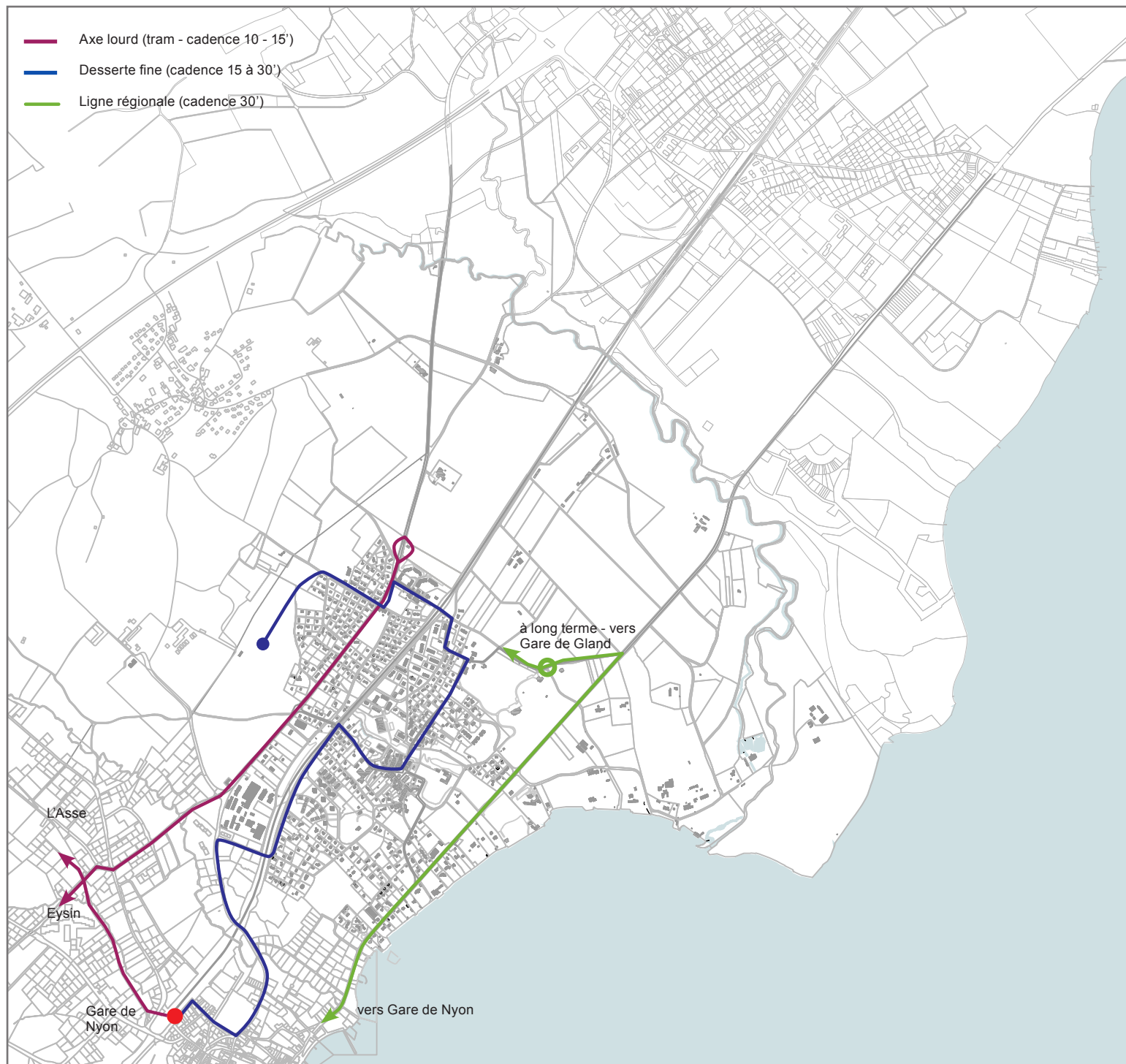
- Créer une ligne performante sur la route de l'Etraz
- Améliorer/adapter la ligne urbaine existante
- Assurer la desserte des équipements et habitations du bord du lac
- Assurer une bonne accessibilité aux arrêts pour la mobilité douce
- Garantir une coordination intercommunale

#### Rappel des avis des habitants lors du premier atelier de concertation (23 juin 2007)

*Mauvaise organisation du transport public : arrêts mal placés, bus bruyants, horaires peu clairs et peu fiables aux heures de pointe*

#### Atelier du 26 janvier 2008

*Pas de desserte dans le quartier des Mélézes  
Envisager des bus plus petits*



### 3.1a Variante à long terme

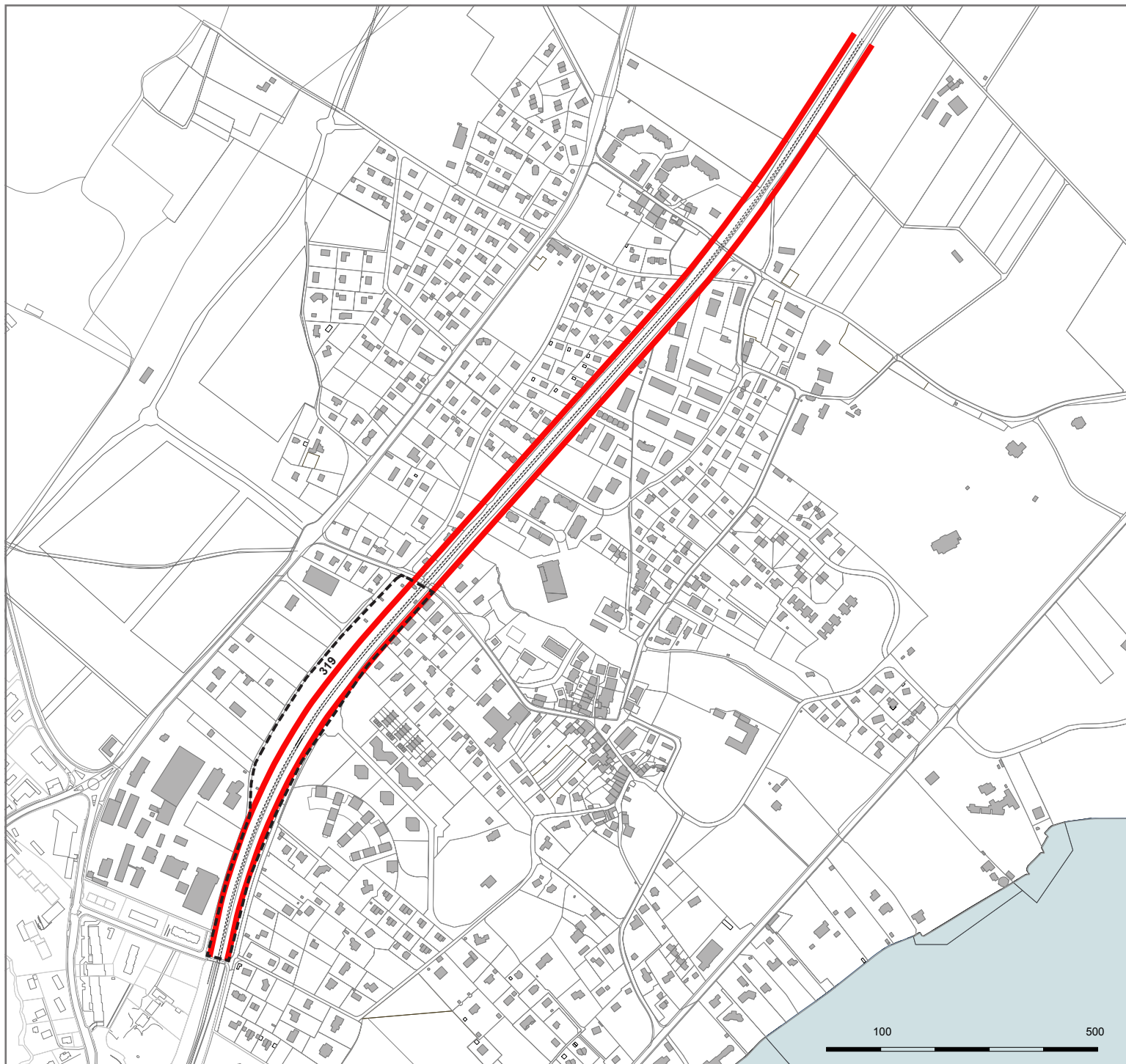
#### Principes

A plus long terme, il y a lieu d'étudier l'opportunité de créer un axe lourd sur l'itinéraire route de l'Etraz, route d'Oulteret, gare de Nyon via la voie du Nyon-St-Cergue. Des combinaisons entre les branches de cet axe lourd pourrait également être envisagées (liaison Prangins-Asse et/ou Prangins-Eysin par exemple).

#### Mesures

- Vérifier la faisabilité et l'intérêt de ce concept à l'échelle de l'agglomération nyonnaise
- Si nécessaire, réserver les emprises indispensables.





### 3.2 Réseau ferroviaire

Dans le cadre du développement du réseau national et régional, il y a lieu de prévoir la réservation d'un couloir non constructible pour accueillir la troisième voie ferroviaire, voire la quatrième même si aucune étude de 4<sup>ème</sup> voie n'est disponible à ce jour.

En l'état de la planification, ce couloir correspond à une distance de 15 mètres de part et d'autre de l'axe des deux voies existantes.

Par ailleurs, bien que la réouverture de la gare ne soit pas programmée, il s'agit de ne pas perdre de vue le potentiel de transport et de développement lié au rail. Aussi on réservera les secteurs proches à des vocations denses en termes d'occupation humaine, notamment le long de la route de l'Etraz.

#### Mesures

- réserver un couloir de 15m de part et d'autre de la voie actuelle dans le PGA
- prévoir la réouverture éventuelle de la halte de Prangins.
- Affecter la parcelle CFF 319 au domaine ferroviaire.





Dans le Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), l'aérodrome de Prangins est répertorié comme "champ d'aviation".

Cependant les infrastructures aéronavales sont soumises au droit fédéral de manière quasi-exclusive.

### Rôle et fonction

Les champs d'aviation servent essentiellement à couvrir des besoins privés, notamment ceux qui sont liés à l'aviation sportive et à la formation aéronautique. Dans leur ensemble, ils répondent également à un intérêt public dans la mesure où ils assument une certaine fonction de délestage dans le système global ou permettent des vols de tourisme, d'affaires et de travail.

Pour ces installations, il n'existe pas de prévisions de croissance concrètes. L'évolution possible de chaque installation doit être évaluée de façon différenciée.

### Nuisances et développement

Selon le cadastre d'exposition au bruit de la commune de Prangins (OFAC 07/94), aucune zone à bâtir ne subit de dépassement des valeurs limites.

### Renforcement de l'attractivité des installations d'accueil

Afin d'améliorer l'image de marque de l'aérodrome de Prangins, la commune doit s'impliquer dans l'amélioration des infrastructures d'accueil situées à proximité du terrain (restaurant, motel et espace public lié).

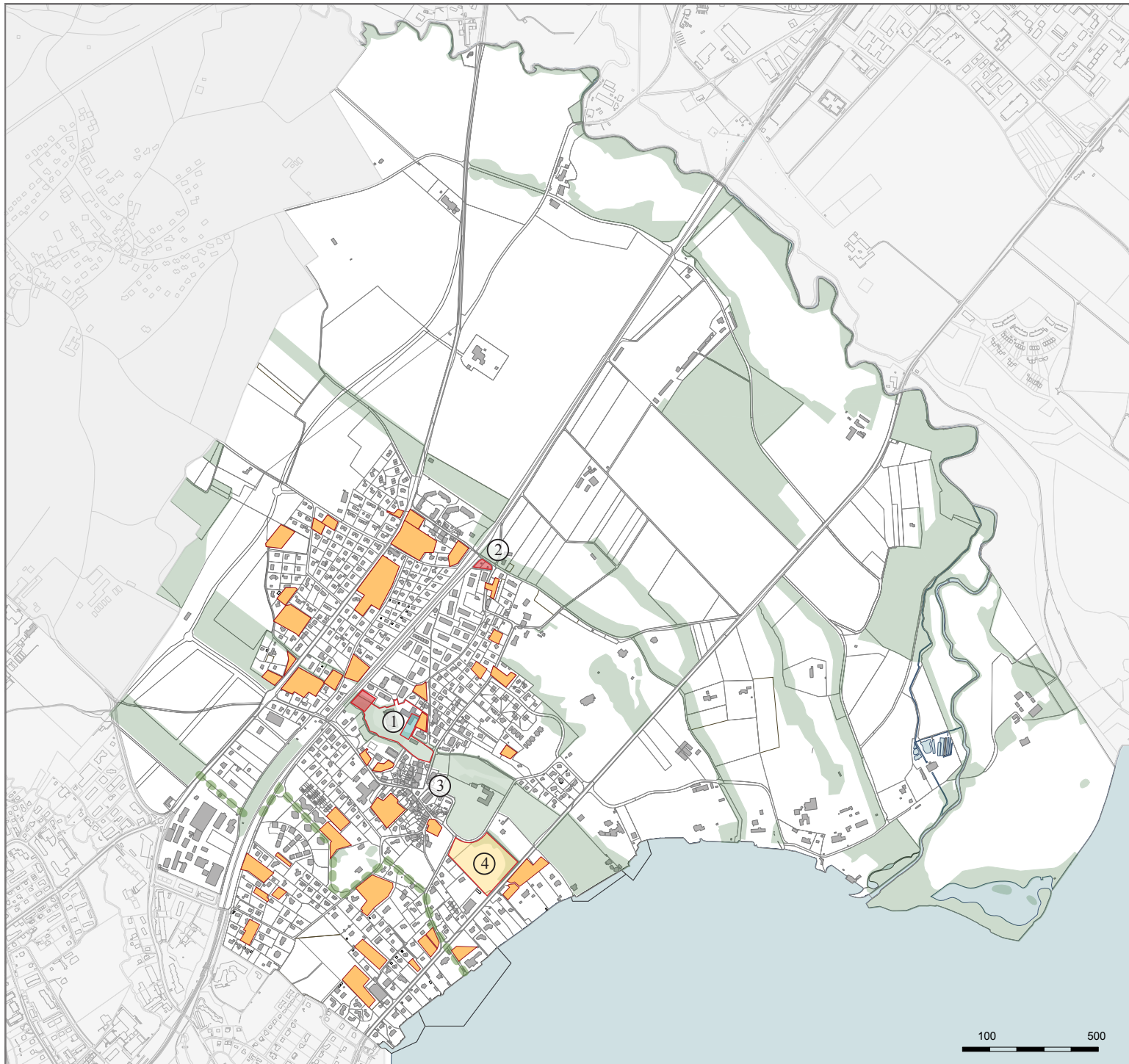


<b>I. Densification .....</b>	<b>146</b>
Opérations en cours.....	146
I.1 Habitat .....	147
I.1.1 Centralités.....	148
I.1.2 Densification des zones de faible densité .....	149
I.1.3 Densification zones intermédiaires .....	150
I.1.4 Extension.....	151
I.2 Activités et commerces .....	152
I.2.1 Route de l'Etraz.....	153
I.2.2 Entrée de la commune.....	154
I.2.3 Jardins de Prangins .....	155
Coordination URBANISATION / MOBILITE.....	156
<b>II. Qualité de vie .....</b>	<b>157</b>
II.1 Site et patrimoine.....	157
II.1.1 Centralités historiques .....	158
Coordination MOBILITE / CENTRALITE .....	159
II.1.3 Stationnement .....	160
II.1.4 Abords du château .....	161
II.2 Espaces publics .....	163
II.2.1 Valorisation des axes de l'Etraz et du Lac .....	164
II.2.2 Grands espaces verts.....	165
II.3 Equipements .....	166
II.4 Tourisme.....	168



# I. DENSIFICATION

## Opérations en cours



Orange square: Terrains disponibles

### Opérations envisagées par la Municipalité

① Les Morettes

Red square: Logements

Blue square: Equipements

② La Charette

Red square: Logements adaptés

③ La Passade

Logements coopératifs

### Opérations privées

④ Le Clos

Yellow square: Logements moyen standing



Une politique de l'habitat doit non seulement tenir compte de la structure communale en la matière mais aussi reposer sur certaines intentions précises :

- d'une part, il faut essayer de diversifier les types de logements, ce qui permettra d'attirer dans la commune des catégories socioprofessionnelles différentes ;
- d'autre part, il faut porter une attention particulière aux logements destinés aux jeunes couples ou célibataires – de façon à leur donner une chance de rester habiter dans la commune – et aux logements (EMS, protégés) pour les personnes âgées ;
- enfin, il faut favoriser la création d'habitats de qualité, en rapport avec la politique des transports, la prise en compte des qualités patrimoniales et paysagères et l'incidence sur les équipements.

## Objectifs

- offrir un cadre de vie de qualité à la population
- diversifier les types d'habitat de façon à prendre en compte les besoins des diverses catégories

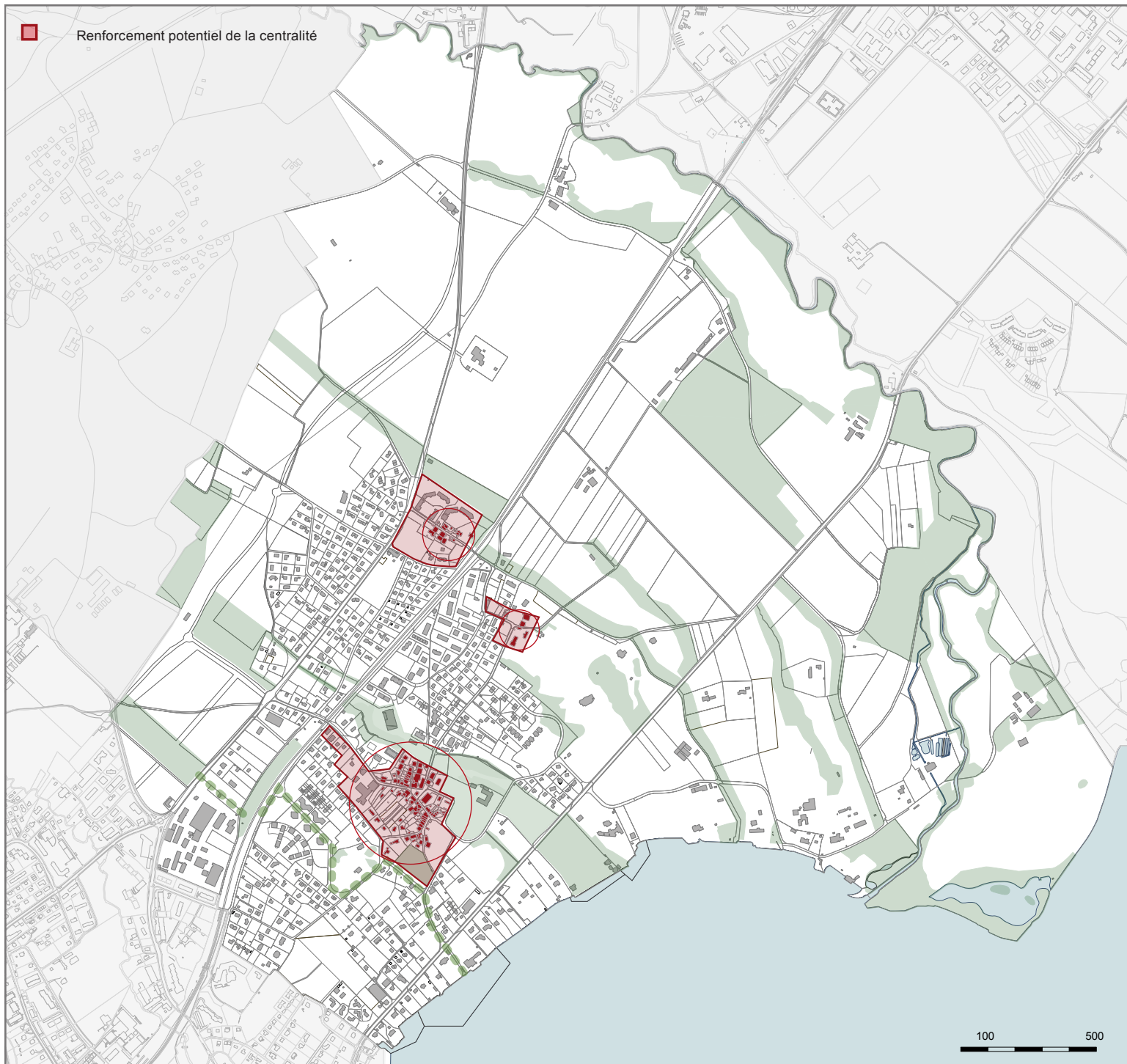
d'habitants

- tenir compte dans les développements d'habitat des incidences sur les équipements, dont les besoins devraient être échelonnés dans le temps
- renforcer les centralités existantes
- introduire, dans la mesure du possible, de la mixité dans les quartiers
- développer des projets d'écoquartiers exemplaires dans les nouvelles possibilités d'urbanisation

Les **principes d'aménagement** qui font suite à ces objectifs concernent :

- les centralités historiques
- la densification différenciée des zones de faible densité
- les densifications avec régime de zone - notamment les zones intermédiaires
- la nouvelle extension prévue par le Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise

Renforcement potentiel de la centralité



## I.1.1 Centralités

**Renforcer les centralités et la qualité des espaces publics par une plus grande mixité fonctionnelle**

### Principes

- Améliorer la qualité des espaces publics
- Planter plus d'activités – commerces et bureaux
- Créer des logements supplémentaires
- Trouver des solutions de stationnement

### Mesures

- Etablir un nouveau projet d'espace public
- Restructurer le stationnement en étudiant des possibilités d'implantation de parkings souterrains
- Etudier la possibilité de densifier les plans partiels d'affectation existants (Bénéx-Des-sus) et les nouveaux (centre du village)



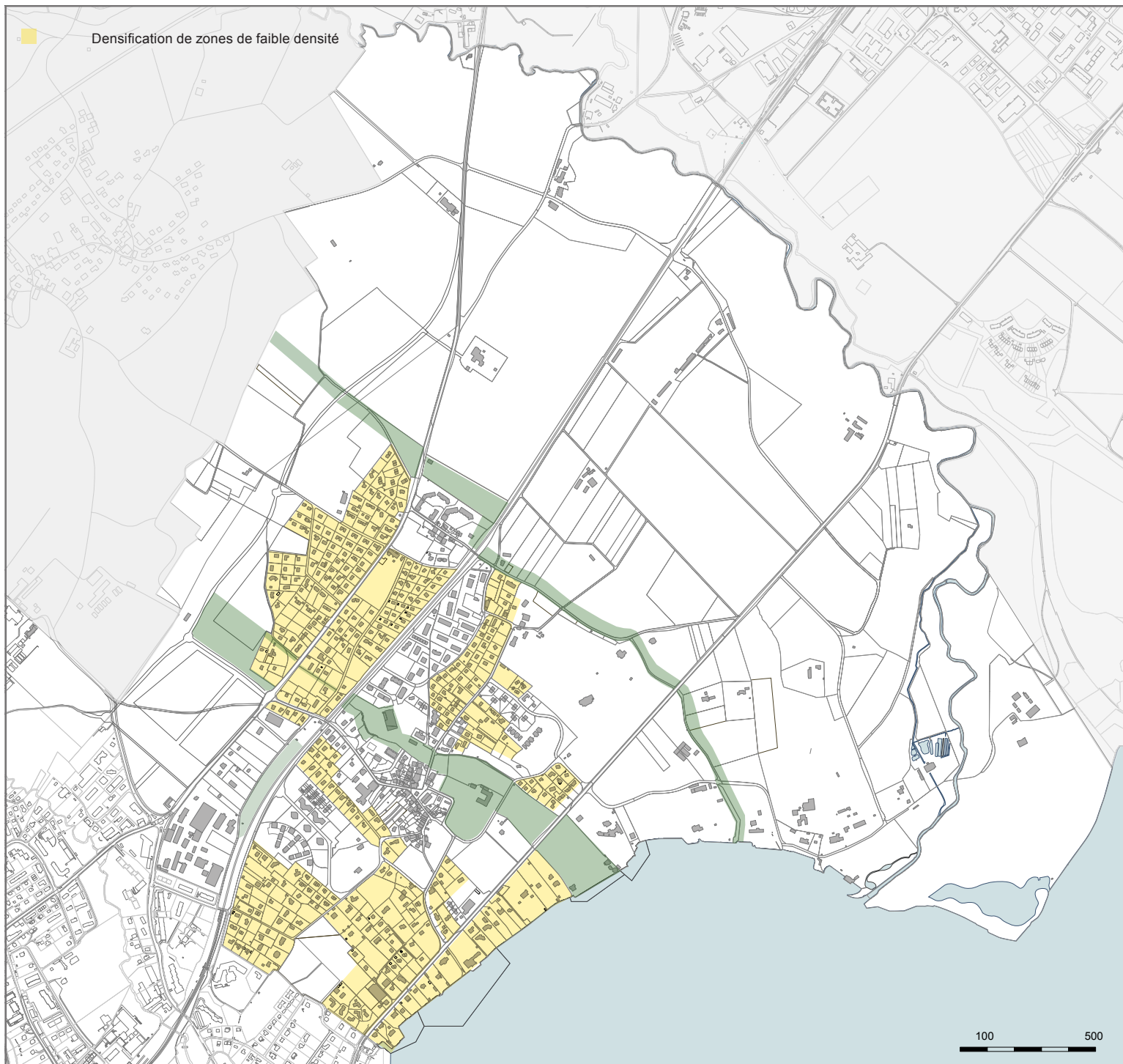
Route de Bénéx-Des-sus : Aménagement d'un arrêt de bus, nouveau revêtement de la chaussée et modération de la circulation

### Rappel des avis des habitants lors du premier atelier de concertation (23 juin 2007)

- Réactiver et renforcer le centre
- Créer une esplanade pour l'Auberge communale
- Enlever les voitures de la place face à la maison communale

### Atelier du 26 janvier 2008

- Donner la priorité aux piétons dans le centre
- Préserver le centre tel quel avec une circulation douce



## I.1.2 Densification des zones de faible densité

### Etudier les possibilités de densification des zones de faible densité

#### Principes

- Augmenter les densités des zones de faible densité et de villas arborisées, ceci conformément aux orientations fédérales et cantonales
- Implanter dans ces zones quelques activités compatibles avec le logement

#### Mesures

- Etudier les possibilités de densifier les zones de faible densité selon les caractéristiques de chaque secteur
- Etudier les incidences de densification en ce qui concerne les potentialités à bâtir, la génération de trafic et les atteintes paysagères

Note : Dans le secteur au bord du lac, la densification n'est pas encouragée par le plan des Rives du lac Léman (voir p.108).

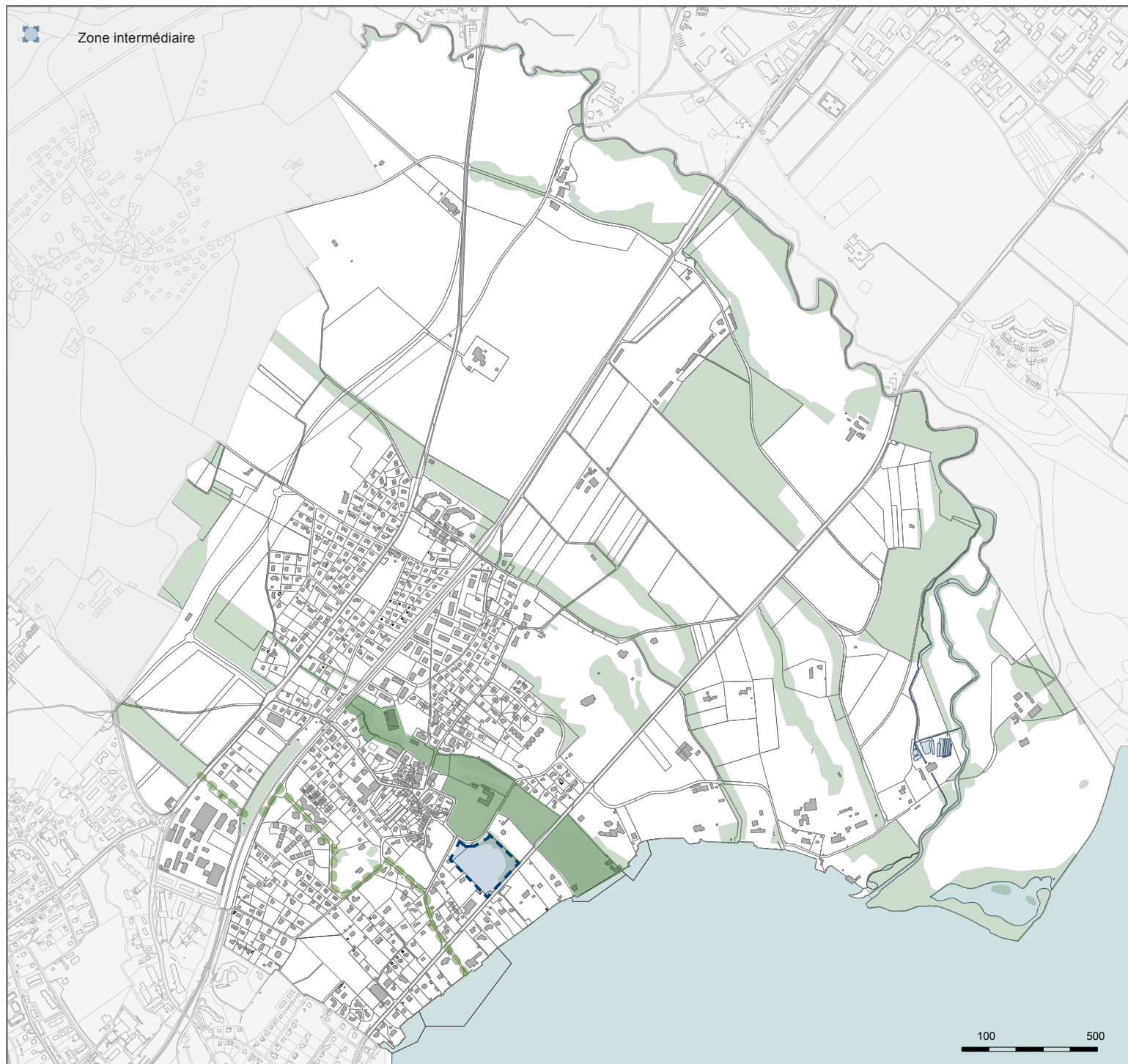
#### Rappel des avis des habitants lors du premier atelier de concertation (23 juin 2007)

- La nécessité de densifier les zones habitables, en particulier des zones villas

#### Atelier du 26 janvier 2008

- Densification modérée des zones villas





### I.1.3 Densification des zones intermédiaires

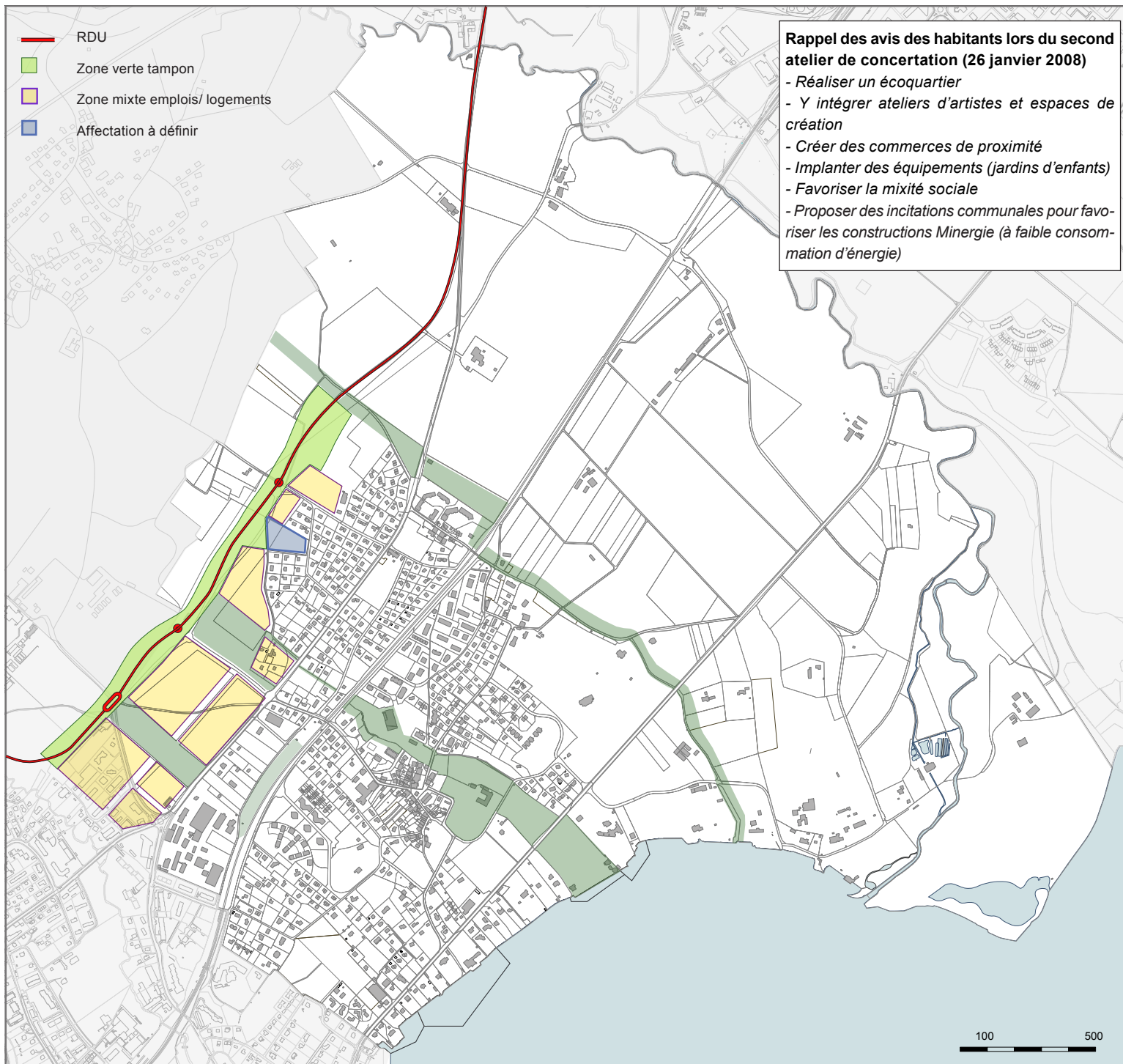
#### Etudier les possibilités de densification des zones intermédiaires

##### Principes

Prévoir à court et moyen terme la densification des zones intermédiaires bien situées, en tenant compte de la végétation existante (conservation et/ou compensation).

##### Mesures

- Etablir les nouvelles affectations de ces secteurs en relation aux grandes lignes du développement communal
- Etudier les conditions d'établissement de ces nouvelles affectations
- Légaliser, par des instruments de planification adéquats, les nouvelles affectations de ces secteurs



## 1.1.4 Extension

Prévoir à moyen terme la densification des zones situées au nord de la route de l'Etraz selon les principes d'urbanisation préconisés par le SDAN et l'étude Feddersen & Klostermann concernant la création de la RDU.

Les zones d'extension touchent prioritairement des zones agricoles dénuées de milieux naturels.

### Principes

- Intégrer ces nouvelles extensions au village existant en prêtant une attention particulière à la qualité des liaisons
- Favoriser la création d'écoquartiers
- Favoriser les mixités fonctionnelles, sociales et intergénérationnelles
- Prévoir l'implantation d'équipements scolaires, sportifs et culturels
- Desservir les nouveaux quartiers par les transports publics et par la mobilité douce

### Mesures

- Etudier la possibilité de créer une zone artisanale et industrielle servant d'écran phonique contre les nuisances le long de la RDU. Avec cette option, il serait ainsi possible de créer des emplois à proximité des habitations qui seront construites tôt ou tard.
- Etablir les nouvelles affectations de ces secteurs en relation aux grandes lignes du développement communal
- Etudier les conditions d'établissement de ces nouvelles affectations
- Légaliser, par des instruments de planification adéquats, les nouvelles affectations de ces secteurs et la nouvelle route

S'il est important d'augmenter le nombre d'emplois dans le territoire communal, il faut admettre que le déséquilibre emplois/habitants restera toujours présent. Dans ce sens il faut conserver les possibilités d'extension d'une entreprise comme Novartis tout en l'ancrant sur la route d'Etraz requalifiée.

De même, il faudrait répondre aux souhaits formulés lors des ateliers de concertation de créer des zones artisanales, qu'on pourrait situer dans le périmètre de l'extension prévue au nord de la route d'Etraz. Enfin, il faut déplorer le fait que les entreprises de prestige, à haute valeur ajoutée, n'aient pas des secteurs qui leur soient destinés. Ceci est paradoxal si on pense aux qualités patrimoniales et paysagères de Prangins.

Quant aux commerces, il faut garder la spécificité d'une présence de commerces de proximité. En effet, il faut éviter l'implantation dans le territoire communal d'équipements commerciaux de niveau régional - grands générateurs de trafic ; en contrepartie il faut renforcer les commerces de proximité existants (centre du village) et en créer de nouveaux, notamment le long de la route d'Etraz requalifiée.

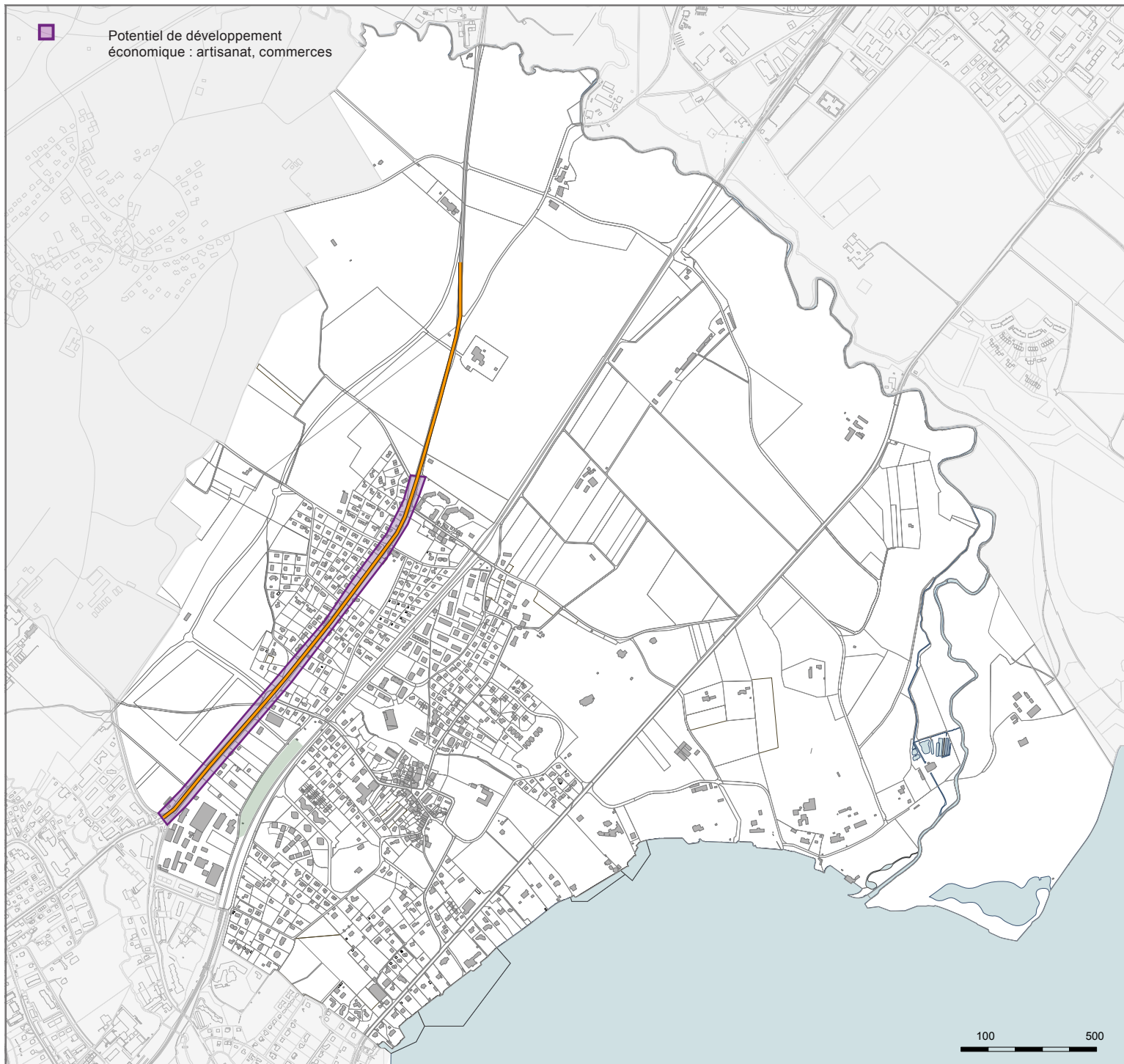
## Objectifs

- Améliorer le ratio emplois/habitants
- Garantir les possibilités de développement des entreprises déjà implantées
- Créer les conditions d'accueil pour des entreprises à haute valeur ajoutée
- Elaborer une politique de marketing pour attirer de nouvelles entreprises
- Renforcer les commerces de proximité

Les **principes d'aménagement** qui font suite à ces objectifs concernent :

- le maintien d'une zone d'activités industrielles et artisanales à l'entrée de la commune
- la création d'une entité paysagère pour l'accueil d'entreprises à valeur ajoutée
- l'implantation de zones artisanales dans le périmètre d'extension au nord de la route d'Etraz
- le renforcement des commerces de proximité, notamment au centre du village et le long de la route de l'Etraz requalifiée.



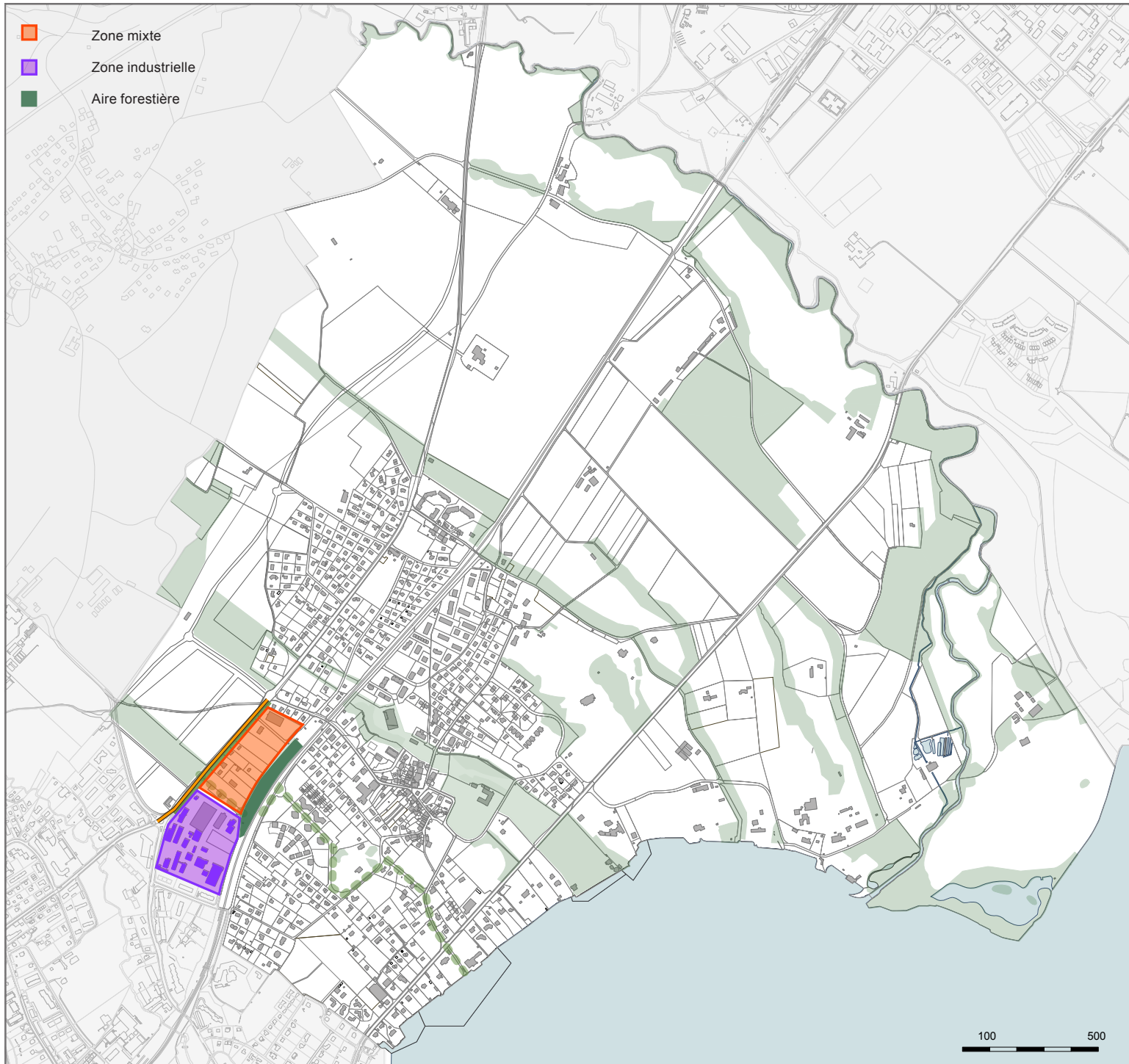


## I.2.1 Route de l'Etraz

**Implanter des logements, des activités et des commerces le long de la route de l'Etraz requalifiée**

### Mesures

- Prévoir, par des instruments de planification adéquats, le changement d'affectation des deux bords de la route
- Coordonner ce changement d'affectation avec le projet de modération et d'aménagement de la route



## I.2.2 Entrée de la commune

### Valoriser l'entrée ouest de la commune

#### Principes

- Améliorer la qualité paysagère de cette zone mixte, notamment par l'aménagement de bandes vertes tampon le long de la route de l'Etraz
- Intégrer ce secteur dans un projet de requalification de l'espace public de la route de l'Etraz

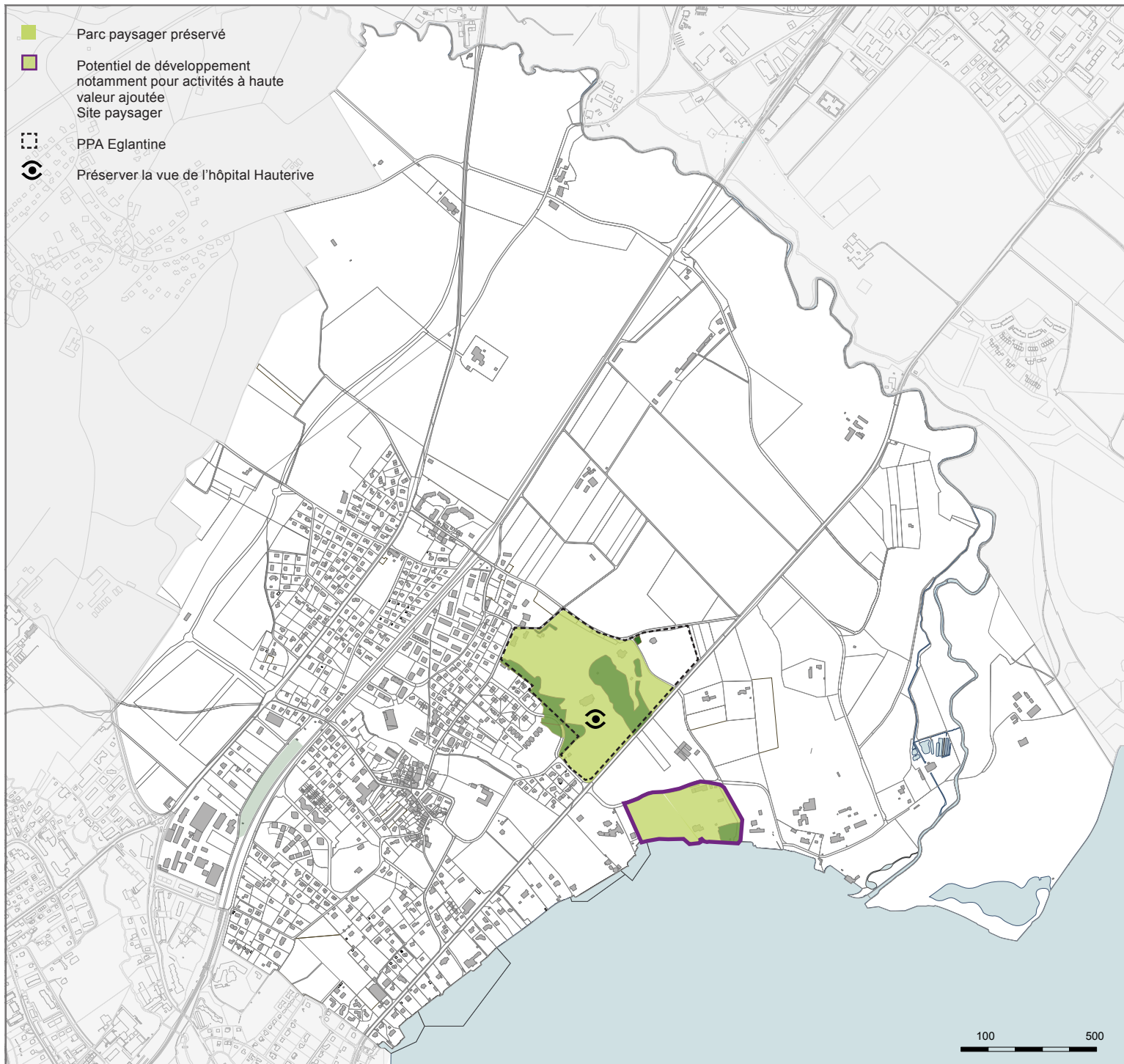
#### Mesures

- Revoir, dans les futures planifications, le règlement de cette zone

#### Rappel des avis des habitants lors du premier atelier de concertation (23 juin 2007)

- Améliorer l'intégration esthétique des zones industrielles et artisanales





### I.2.3 Jardins de Prangins

**Instaurer une zone près du lac pour l'implantation prioritaire d'activités à haute valeur ajoutée**

#### Principes

- Intégrer ces nouvelles constructions de façon à ne pas porter atteinte aux valeurs patrimoniales, paysagères et environnementales

#### Mesures

- Légaliser, par des instruments de planification adéquats, les nouvelles affectations de ces secteurs, en conformité avec les conditions établies par le Canton et la Région

#### Nota bene

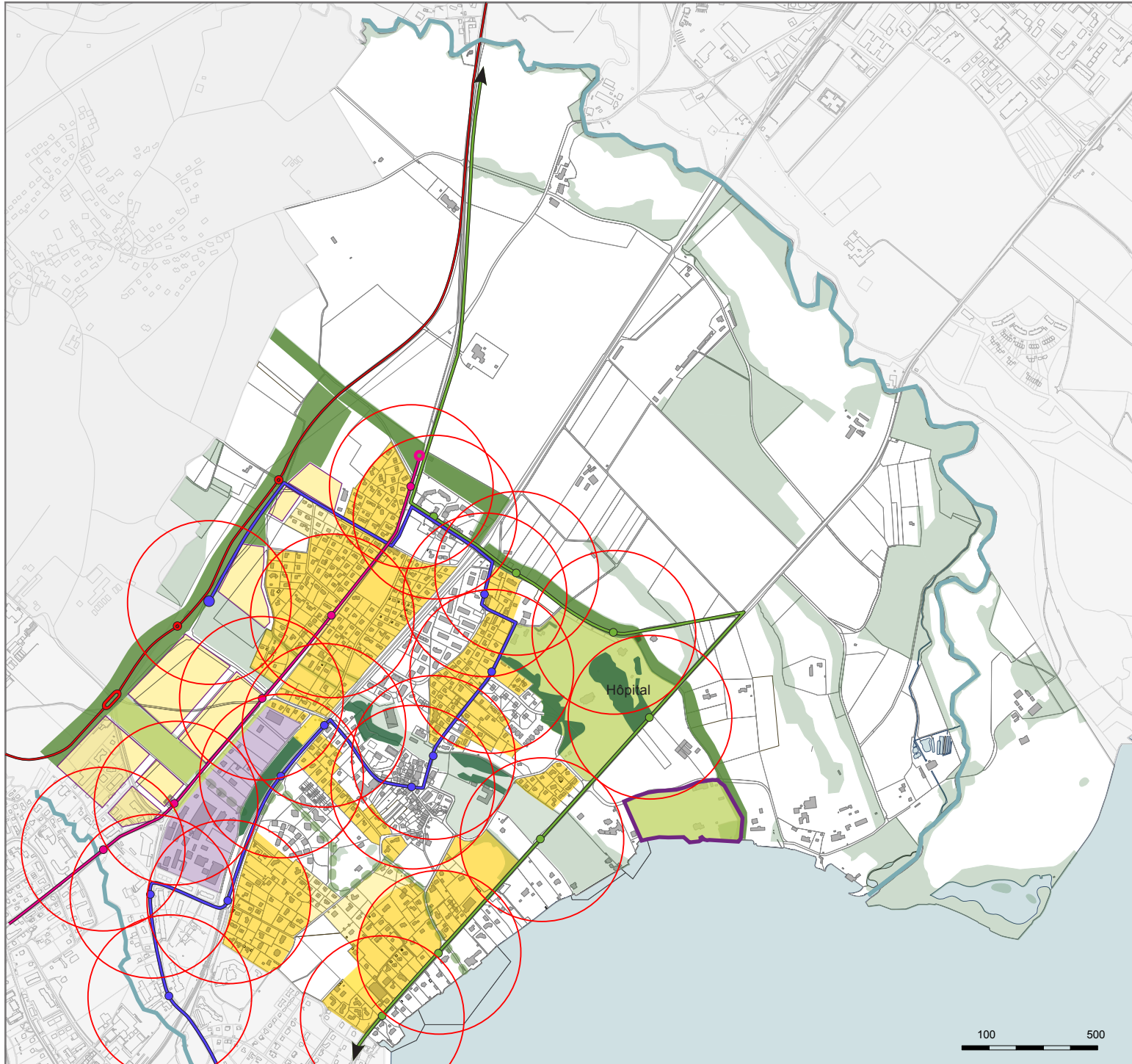
Selon les instances régionales, le site pourrait remplir les critères pour l'implantation d'entreprises de prestige, les conditions précises étant à définir. Cette réflexion datant des années 2003-2005, le SDT précise que la localisation des sites d'exception et des sites stratégiques pour les entreprises doit être confirmée au niveau régional.

#### Rappel des avis des habitants lors du premier atelier de concertation (23 juin 2007)

- *Opportunité d'implanter des entreprises «de prestige», pour autant que soient préservés les points de vue, les qualités paysagères et la possibilité pour le public de se promener dans les parcs*



**Coordination**  
**URBANISATION / MOBILITE**



- Centralités
- RDU
- Extension
- Activités
- Entreprises de prestige
- Densification zones villas
- en priorité dans le rayon de 500m des arrêts TP
- Bande verte d'équipements
- Limite d'urbanisation
- Aire forestière
- Desserte fine
- Bus direct
- Ligne régionale
- Distance 300m aux arrêts



Comme on a pu le constater à plusieurs reprises, la commune de Prangins est remarquable par son patrimoine – le village et le château – mais aussi par sa relation au paysage, par sa position en bordure du lac et par sa configuration morphologique et topographique.

Il s'agit donc, par le biais du plan directeur, de préserver et de renforcer ce caractère premier ; de procéder à une analyse fine des composants du paysage - la topographie, les éléments naturels, les vues, les limites, les ambiances, entre autres - et de faire, à partir de cette lecture sensible, des propositions d'aménagement et de protection. L'identité locale provient aussi d'une politique patrimoniale et de requalification des espaces publics

### Objectifs

- Offrir un cadre de vie de qualité à la population
- Préserver les monuments et les bâtiments remarquables et intéressants, ainsi que leurs abords
- Renforcer les liens entre le Château de Prangins,

son parc et son potager et le centre du village

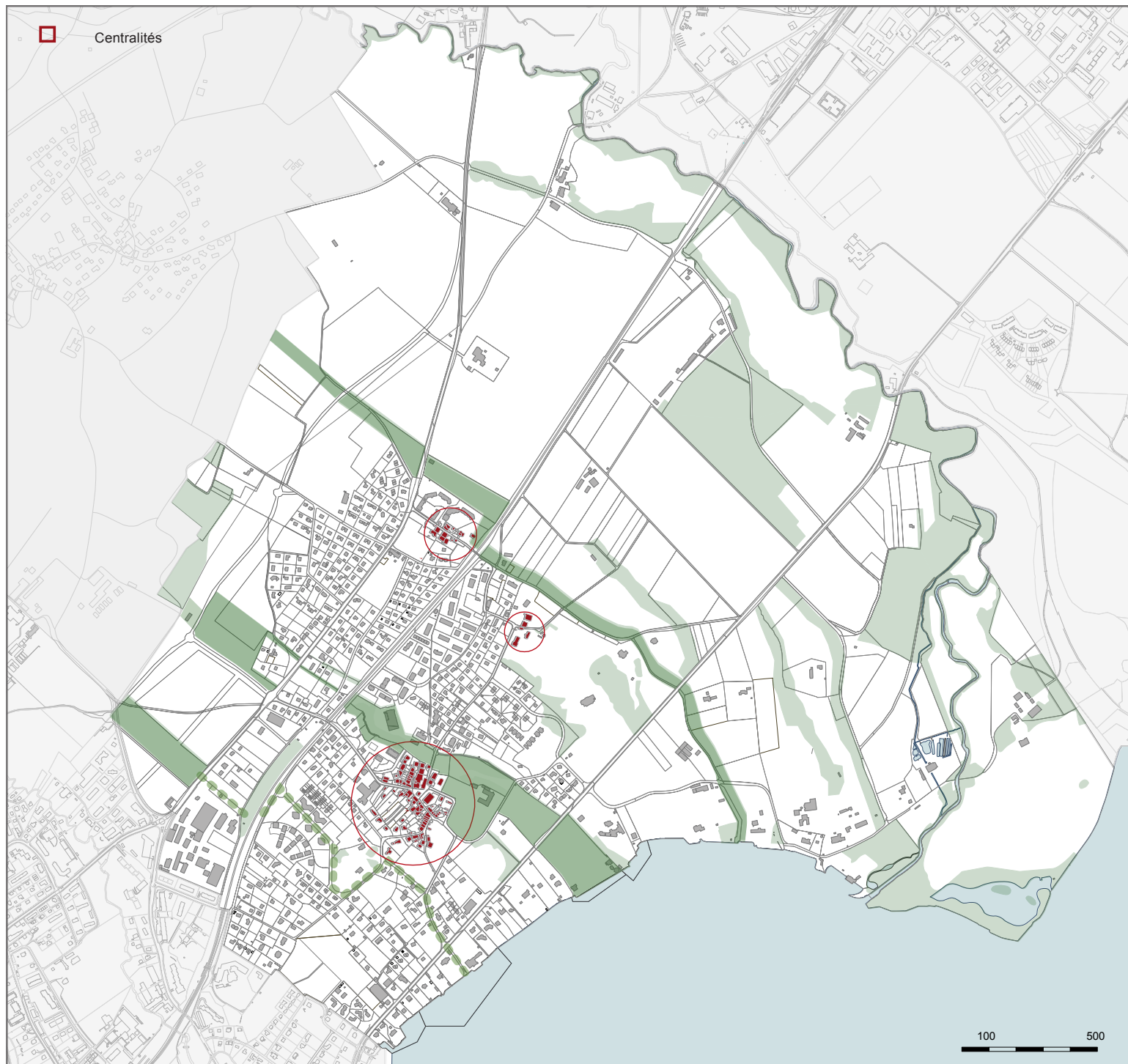
- Mettre en valeur le patrimoine architectural en rapport avec l'animation des lieux
- Coordonner la politique patrimoniale avec le développement du potentiel touristique de Prangins

Les **principes d'aménagement** qui font suite à ces objectifs concernent :

- la mise en valeur du patrimoine architectural par l'amélioration des espaces publics
- la mise en valeur du Château de Prangins par l'amélioration de ses abords paysagers
- la mise en valeur des parcs de Hauterive







## II.1.1 Centralités historiques

### Mettre en valeur les espaces publics des centralités

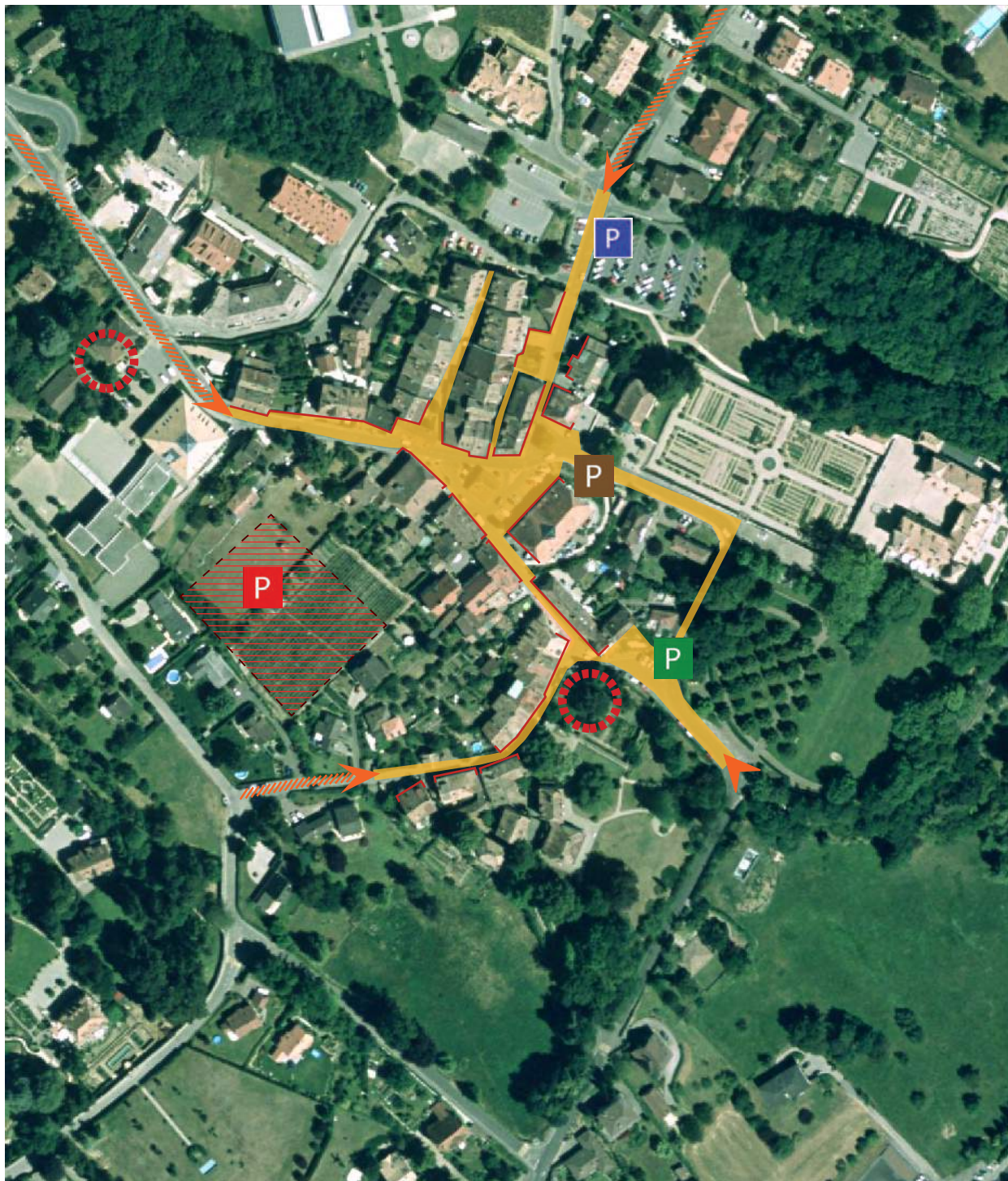
#### Principes










- Modérer et améliorer la circulation
- Aménager les espaces publics des centralités en tenant compte de leur substance historique et patrimoniale
- Améliorer les rapports entre le centre du village et le Château
- Accroître la convivialité et la sociabilité dans ces espaces publics
- Renforcer la présence d'activités et de commerces au centre du village

#### Mesures

- Etablir un plan d'aménagement des espaces publics
- Coordonner cette étude avec des projets d'aménagement sectoriels (Château, Morrettes, etc.)
- Coordonner cette étude avec les projets de modération de trafic et de stationnement
- Fonder une politique de marketing pour la valorisation touristique de Prangins en général et de son patrimoine architectural historique en particulier.





-  Nouveau PPA
-  Rapport important à l'espace public
-  Zone de rencontre
-  Zone modérée (30km/h)
-  Parking public 3h max. 100 places (actuel :119)
-  Parking souterrain pour habitants capacité à définir
-  Parcage sur voirie 30' à 1h max. env. 20 places (actuel : 21)
-  Parcage sur voirie 2h max env. 20 places (actuel: 27)
-  Potentiel de parking en réserve

## Coordination

## MOBILITE / CENTRALITE

### Principes

- Mettre en adéquation l'utilisation des rues avec le caractère villageois du site
- Augmenter la sécurité par une diminution de la vitesse de circulation des véhicules motorisés, visant à équilibrer les rapports de force entre ceux-ci et les usagers non-motorisés
- Renforcer le caractère urbain des rues de quartier au détriment de la composante routière de celles-ci
- Renforcer la sécurité des chemins vers l'école

### Mesures

- Introduire une zone 30 sur les tronçons d'approche du centre du village
- Introduire une zone de rencontre au centre du village et réaménager l'espace public
- Réorganiser et réglementer le stationnement
- Offrir des possibilités d'abonnement (parking illimité) aux ayant-droit sur le parking public **P**
- A terme, créer des places destinées aux habitants du village, en coordination avec les programmes de construction privés

(Toute création de zones 20 et 30 fera l'objet d'une expertise soumise à l'approbation de la Commission cantonale de circulation)

### Rappel des avis des habitants lors du premier atelier de concertation (23 juin 2007)

*Aménagement d'une « zone de rencontre » (zone 20km/h avec priorité aux piétons) sur la place du village*



## II.1.3 Stationnement

### Principes

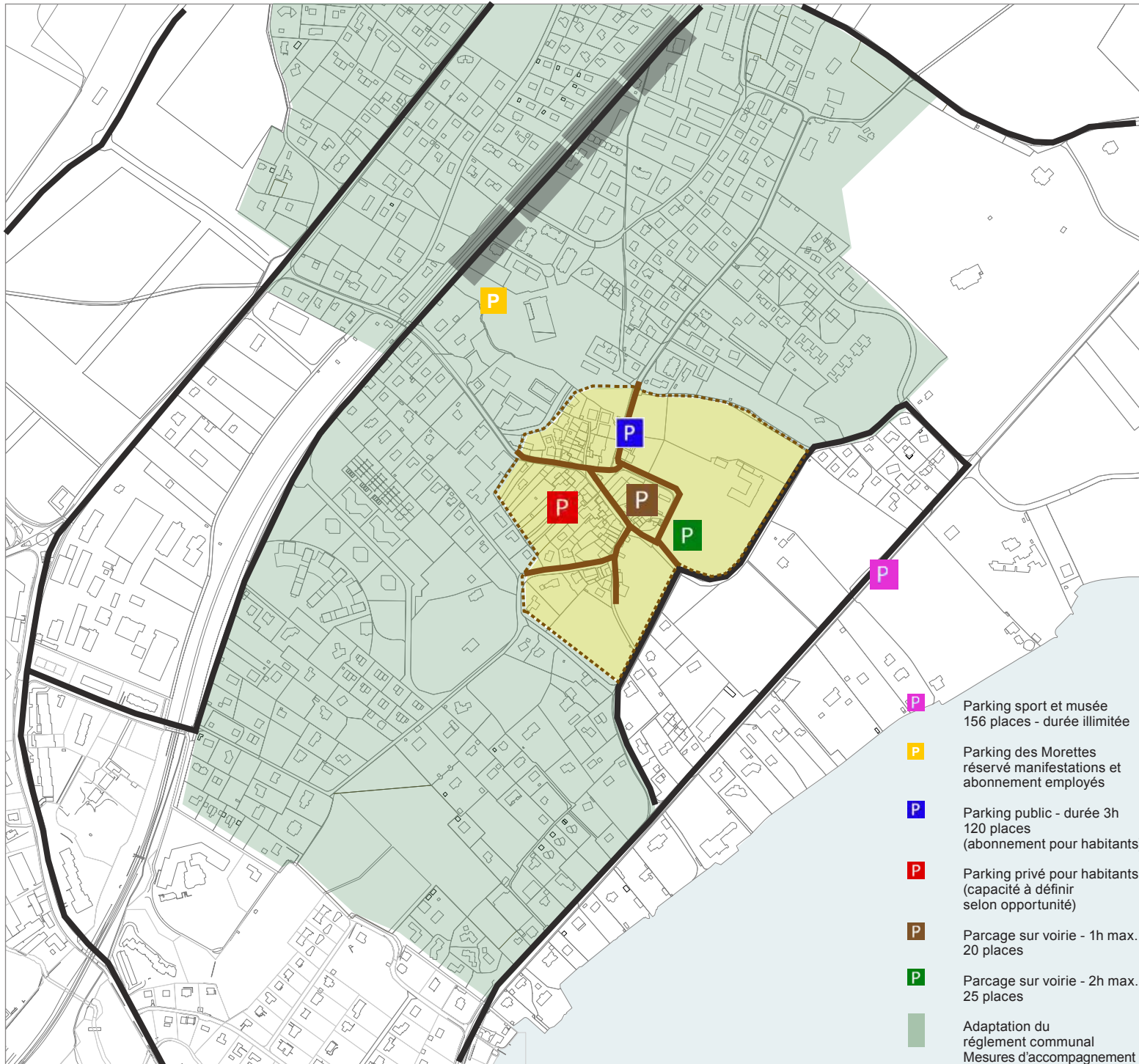
- Offrir la possibilité aux habitants du centre ne disposant pas de place privée de parker leur voiture de manière illimitée
- Libérer la place centrale tout en maintenant une offre suffisante pour la vitalité des commerces
- Exclure le parcage sauvage d'usagers se rendant à Nyon en bus

### Mesures

- Réorganiser l'offre de stationnement située dans le secteur du Vieux-Pressoir dans le but de requalifier cet espace, de supprimer le parcage sauvage des pendulaires et de garantir une capacité suffisante pour les activités du village, le Musée, la salle de spectacle et les habitants
- Saisir l'opportunité de créer d'autres entités de parking dans le cadre de projets situés aux alentours du centre du village (propriété située entre l'avenue du Général Guiguer et le sentier de la Cure, parcelle aux abords du collège par exemple)
- Etablir un concept de stationnement pour mettre en oeuvre les objectifs.

Le nombre de places de stationnement doit être différencié par secteur, en fonction de la desserte TP, du potentiel de déplacement à pied ou à vélo (référence à la norme en vigueur). Les équipements générant de nombreux déplacements doivent prendre place en des lieux où l'offre en transports publics existe. Enfin, pour les zones d'activités, des mesures incitant le personnel des différentes entreprises à ne pas utiliser leur voiture pour le trafic pendulaire doivent être encouragées via le règlement communal (plans de mobilité d'entreprise).

Coordination de ces différentes mesures avec la politique de stationnement mise en place au niveau de l'Agglomération, et en particulier du SDAN.



## II.1.4 Abords du château

### Mesures

- Réorganiser l'offre en stationnement autour des commerces et de l'administration communale. Libérer la place et trouver des solutions de parcage de courte durée dans ce secteur.



Réflexions à titre indicatif sur l'espace public entre bourg et château : variante 1 - L'atelier du paysage - Jean-Yves le Baron



### Rappel des avis des habitants lors du premier atelier de concertation (23 juin 2007)

Aménager une « zone de rencontre » (20km/h avec priorité aux piétons) sur la place du village

### Atelier du 26 janvier 2008

Aménager un parking centralisé aux Fossés, sur plusieurs étages, voire à l'extérieur de Prangins  
Supprimer les parkings gratuits, limiter leur usage dans le temps





La création d'un espace public présuppose, d'habitude, l'attention à une série de critères différents et complémentaires :

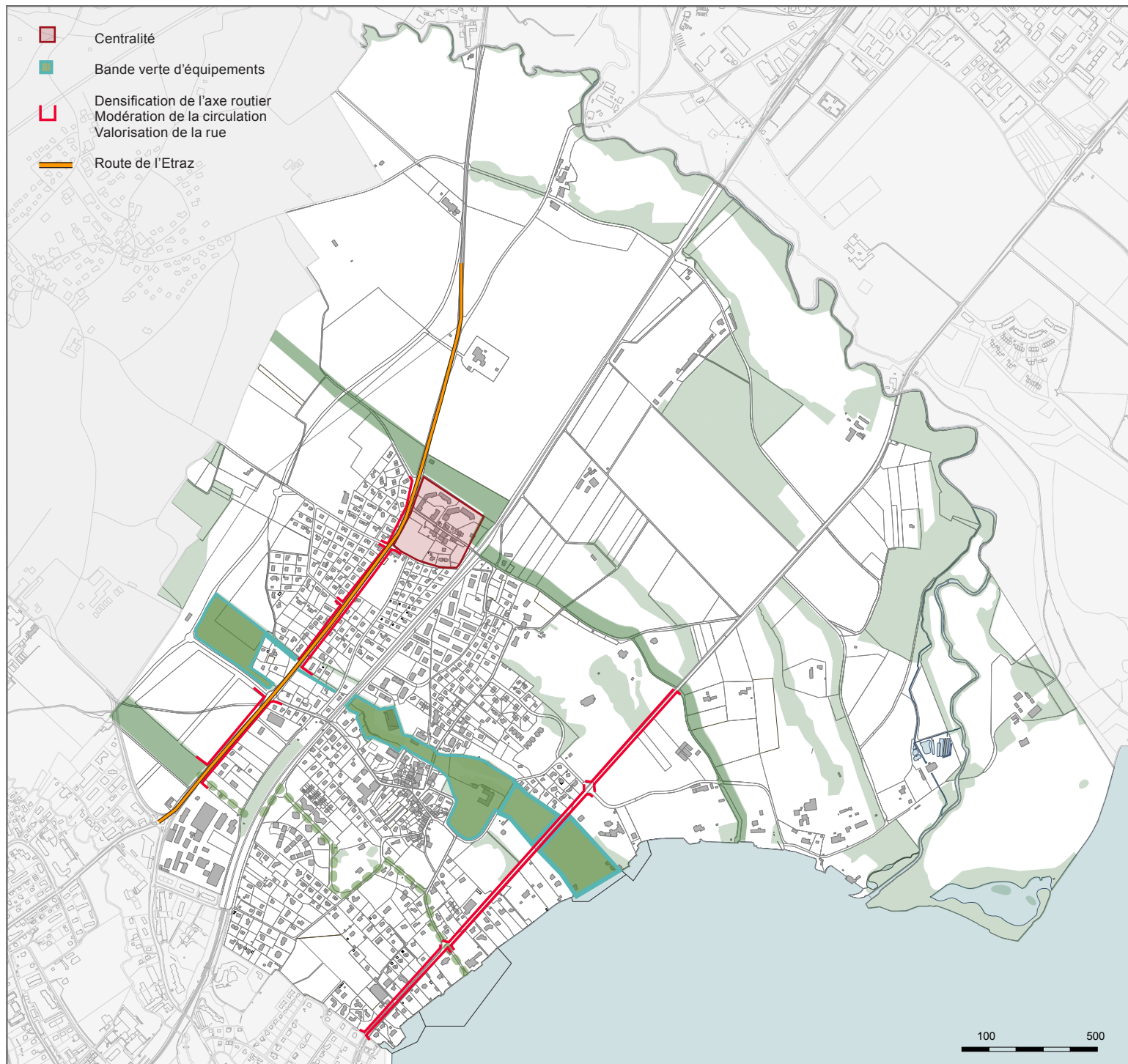
- d'une part, l'insertion dans un contexte général notamment par rapport au réseau de déplacements et d'équipements publics ;
- d'autre part, la sociabilité et la sécurité. L'aménagement d'un futur espace public doit s'orienter vers la création d'un lieu de rencontre et d'échanges au même titre qu'il faut accorder une attention particulière à la résolution de la sécurité, sous forme d'effets de modération, sécurité de la traversée des piétons, etc. ;
- enfin, la cohérence et la qualité de la mise en œuvre. Ce point relève de la qualité architecturale et paysagère du projet et touche à des notions d'ambiance, de textures, de couleurs, de matériaux, de plantes et plantations, d'éclairage, de mobilier urbain, etc.

## Objectifs

- Valoriser les espaces publics du centre du village par un aménagement qui renforce leur rôle emblématique et leur sociabilité
- Diversifier le type d'espaces publics en rapport avec les qualités patrimoniales et paysagères de Prangins
- Créer un réseau d'espaces publics et verts reliant les équipements entre eux
- Mettre en place un système de promenades reliant la structure villageoise à l'environnement naturel

**Les principes d'aménagement** qui font suite à ces objectifs concernent :

- la qualité des espaces publics dans les centralités historiques
- un réseau d'espaces verts et de promenades
- la requalification de certains axes routiers



## II.2.1 Valorisation des axes de l'Etraz et du Lac

### Modérer la circulation

#### Route de l'Etraz Principes

- Densifier ses abords
- Créer des activités aux rez des immeubles
- Intégrer les nouvelles constructions aux villas existantes

#### Mesures

- A court terme : améliorer la sécurité et réduire les nuisances
- A court et moyen terme : établir un nouveau projet d'espace public
- Etudier les conditions de densification
- Planifier la requalification de la route de l'Etraz avec celle de la RDU et des quartiers d'extension

#### Route du Lac Principes

- Densifier certaines parcelles non construites
- Intégrer les nouvelles constructions aux qualités paysagères des sites

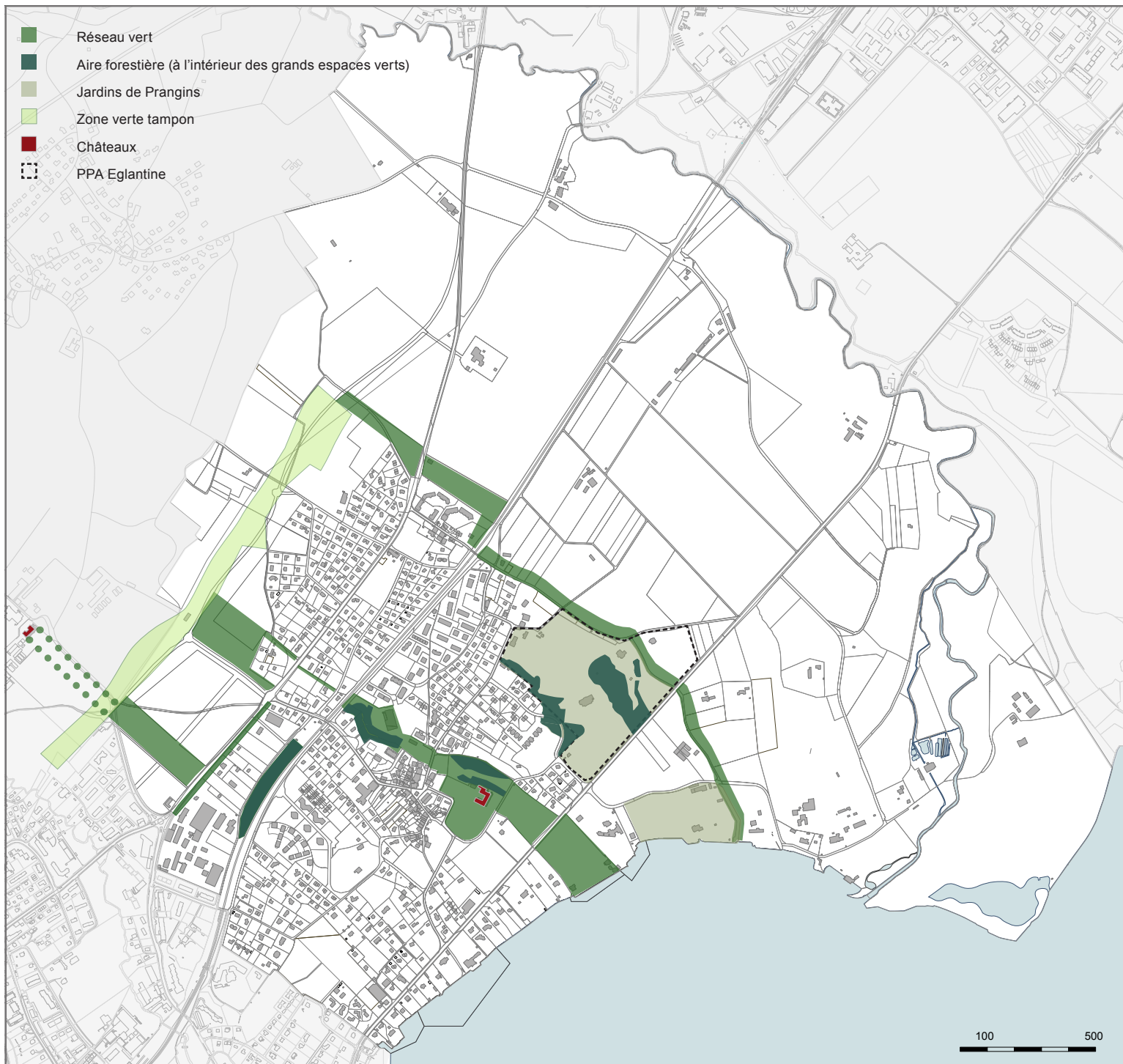
#### Mesures

- A court terme : améliorer la sécurité et réduire les nuisances
- A court et moyen terme : établir un nouveau projet d'espace public
- Etudier les conditions de densification

#### Rappel des avis des habitants lors du premier atelier de concertation (23 juin 2007)

- Remédier aux problèmes de sécurité de la route de l'Etraz, qui risquent de s'aggraver temporairement dès que le tronçon nyonnais de la RDU sera construit





## II.2.2 Grands espaces verts

### Etablir un réseau continu d'espaces verts dans la commune

#### Principes

- Mettre en valeur les espaces verts de la commune envisagés comme des espaces publics
- Relier ces espaces de façon à créer un réseau continu vert pour la promenade et les loisirs
- Créer, à travers ces espaces verts, des relations entre les différents équipements culturels, scolaires et historiques

#### Mesures

- Etablir une étude paysagère de ce réseau d'espaces verts
- Coordonner cette étude avec :
  - les projets de création de nouveaux équipements communaux
  - les projets d'aménagement sectoriels (Château, Morettes, etc.)
  - les études régionales de l'extension prévue par le SDAN



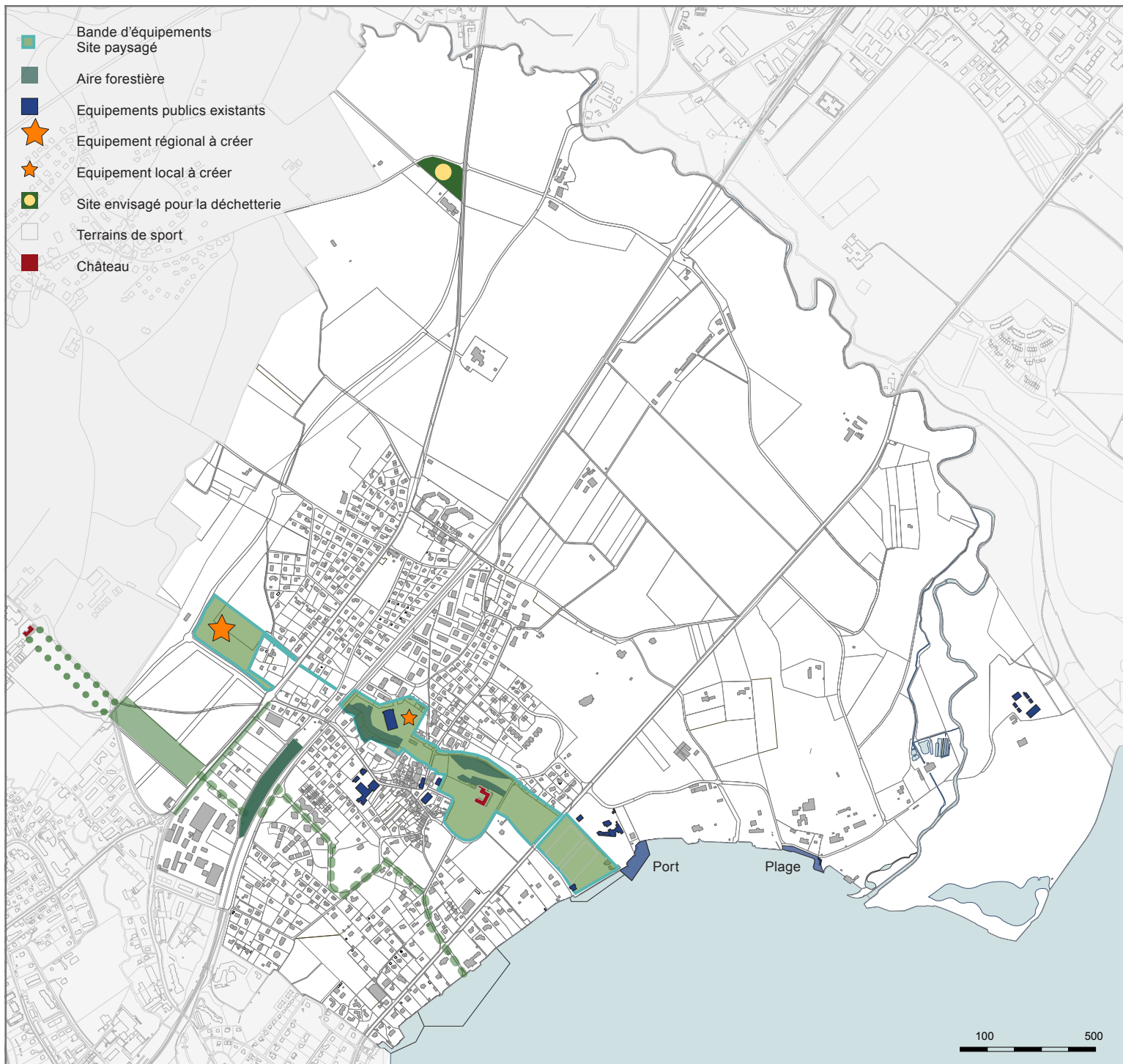
La planification des équipements doit être effectuée de concert avec les souhaits de développement de la commune. Dans le cas de Prangins, cette planification est d'autant plus nécessaire qu'une grande partie de son territoire est vouée à une extension importante prévue dans le cadre du SDAN.

### Objectifs

- Adapter l'offre d'équipements scolaires aux besoins actuels et futurs
- Répondre aux souhaits de la population au niveau des équipements sportifs, culturels, de loisirs et de détente
- Réaliser certains équipements à court terme – comme la déchetterie, par exemple
- Planifier l'adaptation des équipements, notamment le STEP, aux besoins futurs

Les **principes d'aménagement** qui font suite à ces objectifs concernent :

- la planification d'une école enfantine et UAPE dans le terrain libre situé dans le secteur des Morettes
- la réalisation d'une nouvelle déchetterie intercommunale, sur le territoire de Prangins
- l'implantation de nouveaux équipements dans le secteur d'extension prévu au nord de la route de l'Etraz



## II.3 Equipements

### Renforcer la présence des équipements dans une nouvelle structure verte

#### Principes

- Adapter l'offre en équipements scolaires, socioculturels, sportifs, de loisirs et de détente aux besoins actuels et futurs
- Développer la collaboration intercommunale pour certains équipements

#### Mesures

- Intégrer des équipements scolaires et autres dans la planification de l'extension
- Adapter le plan de quartier des Morettes de façon à pouvoir créer des logements protégés
- Entamer une réflexion sur l'évolution des équipements d'assainissement et énergétiques
- Planifier la construction d'une déchetterie intercommunale
- Développer les réseaux pour la promenade et les loisirs dans l'axe vert en conservant l'intégrité et la qualité de l'aire forestière
- Revoir l'aménagement de la plage en étudiant ses possibilités d'extension

#### Rappel des avis des habitants lors du premier atelier de concertation (23 juin 2007)

- Nécessité d'articuler les infrastructures scolaires avec les nouveaux quartiers

#### Atelier du 26 janvier 2008

- Prévoir une zone de loisirs pour les jeunes par exemple dans une zone verte



La commune de Prangins est remarquable par son patrimoine – le village et le château – mais aussi par sa relation au paysage, par sa position en bordure du lac et par sa configuration morphologique et topographique. Village à la fois rural et résidentiel, dominé par un magnifique château, Prangins occupe une position exceptionnelle dans l'arc lémanique.

La commune possède aussi différents attraits touristiques comme nous l'avons souligné dans la partie «Constats» de ce rapport : le Château de Prangins accueille de nombreux visiteurs et organise diverses expositions et événements chaque année, le centre historique est admirablement préservé, le port des Abériaux, très fréquenté, est un véritable port de plaisance, plusieurs établissements d'hôtels et restaurants recensés sur le territoire permettent d'accueillir une clientèle diversifiée, enfin le fort caractère paysager de Prangins en fait une commune «verte» très attractive, avec ses vignes, sa campagne, le parc de l'hôpital, et ses différents massifs boisés propices aux balades.

### Objectifs

En conséquence la commune peut viser quelques objectifs complémentaires dans ce domaine :

- **Le renforcement de l'attractivité du centre historique du village**

Sur ce point plusieurs actions ont déjà été entreprises qu'il s'agit de consolider et poursuivre : l'amélioration des espaces publics du centre, la création d'un nouveau jardin adjacent à l'auberge, une nouvelle politique de stationnement et l'instauration de la modération de trafic, l'amélioration des équipements, la rénovation du tissu ancien et la création de nouveaux logements.

D'autres points méritent une réflexion supplémentaire : la création de nouveaux commerces et de nouveaux locaux d'activités de façon à renforcer l'animation et la vie au centre.

- **L'amélioration de la complémentarité de la vie du centre historique avec les différentes**

### **manifestations du village**

Sur ce point quelques actions sont aussi en cours et en devenir : la coordination des aménagements des espaces extérieurs, la création de parcours didactiques et d'une signalisation appropriée. Il s'agit avant tout de créer des liens entre le Château et le village et de faire bénéficier celui-ci de l'attrait touristique d'un monument national dont les derniers événements ont été un franc succès populaire.

Par ailleurs on pourrait envisager l'émergence d'une véritable politique touristique – des annonces, brochures, etc. - louant les qualités conjointes du Château avec celles du territoire communal, qu'elles soient de nature patrimoniale, paysagère et de qualité de vie.

- **Le développement de l'hôtellerie et de la para-hôtellerie**

Cet objectif est en cours, notamment avec la rénovation de l'auberge dont le standing a été légèrement relevé, créant ainsi une véritable

synergie avec l'hôtel de la Barcarolle et renforçant sensiblement le niveau des infrastructures hôtelières du village.

Quant à la para-hôtellerie, on pourrait envisager un développement du tourisme rural par les exploitants notamment par l'aménagement et le balisage de parcours ludiques et didactiques (par exemple, découverte historique et culturelle sur les thèmes du patrimoine, des vignes, des cours d'eau, etc.) de chemins équestres et autres. La création de ces parcours, combinés aux chemins existants et aux différentes types de dessertes (agricoles, viticoles et forestières) devra se faire en tenant compte des éventuels conflits qui pourraient en découler.

