



Comité de pilotage pour le Schéma directeur
de l'agglomération nyonnaise

Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise

Rapport de synthèse

Document approuvé par les municipalités, le Conseil régional
et le Canton de Vaud le 16 février 2006

Crans-près-Céligny
Duillier
Eysins
Grens
Nyon
Prangins
Signy-Avenex
Trélex

Conseil régional

Etat de Vaud

Comité de pilotage pour le Schéma directeur de l'agglomération de Nyon (COPIL)

Jean-Claude Mermoud	Conseiller d'Etat chef du Département des institutions et des relations extérieures - DIRE (président)
Nicole Surchat-Vial	Cheffe du service de l'aménagement du territoire - DIRE (jusqu'au mois de février 2005)
Yves Reymond	Président du Conseil régional du district de Nyon (Jean-Pierre Deriaz jusqu'au mois de février 2005)
Alain-Valéry Poitry	Syndic de Nyon
Michel Maye	Municipal chargé de l'urbanisme à Nyon
Hans-Rodolphe Kappeler	Syndic de Prangins
Hector Chambaz	Syndic de Duillier
Jean-Michel Hainard	Syndic de Trélex
Jean-Robert Bettens	Syndic de Grens
Eugène Pradervand	Syndic de Signy-Avenex
Mario-Charles Pertusio	Syndic d'Eysins
Gérald Bussy	Syndic de Crans-près-Céligny
Thierry Merle	Service de la mobilité - DINF (Yves Delacrétaz jusqu'en août 2005)
Philippe Sordet	Chef du service de l'économie, du tourisme et du logement – DEC

Groupe technique

Nathalie Pagano	Cheffe du service de l'urbanisme – Ville de Nyon (Espero Berta jusqu'en août 2005)
Patrick Freudiger	Secrétaire du Conseil régional du district de Nyon
Christian Exquis	Responsable des pôles de développement au service de l'aménagement du territoire – DIRE
Michel Rey	Conseiller indépendant (anciennement secrétaire général CEAT)

Mandataires

Les différentes études ont été réalisées par :

- Müller, Romann & Schuppisser – Transport et développement territorial, Zürich (bureau pilote)
- Atelier Wehrlin – Urbanisme Paysage Architecture, Berne
- Ecoptima – Territoire Transport Environnement Droit, Berne

Table des matières

1. Introduction	1
2. Enjeux et objectifs	3
3. Idées directrices.....	5
4. Concepts.....	7
4.1. Concept paysager.....	7
4.2. Concept urbanistique.....	9
4.3. Concept des transports publics TP.....	11
4.4. Concept des déplacements individuels motorisés TIM	13
5. Secteurs-clés.....	15
5.1. Rôle des secteurs-clés	15
5.2. Secteur-clé d'Eysins	17
5.3. Secteur-clé de Prangins	17
5.4. Secteur-clé de Nyon (long terme).....	19
5.5. Secteur-clé de La Vuarpillière – Mondre – L'Asse	19
6. Dix orientations stratégiques	21
7. Mise en œuvre	23
7.1. Processus de mise en œuvre.....	23
7.2. Esquisse d'organisation pour la mise en œuvre.....	25
8. Chantiers.....	27
8.1. Liste des chantiers.....	27
8.2. Description des chantiers	29
8.3. Autres chantiers de niveau régional	35
9. Conclusions.....	37
10. Vue synoptique des résultats	39

Le présent « Rapport de synthèse » est complété par les documents suivants :

- « Rapport sur les données quantitatives », rapport traitant dans le détail des aspects quantitatifs abordés dans le rapport de synthèse
- « Document technique », CD-ROM qui rassemble les différents rapports intermédiaires présentés au COPIL entre octobre 2004 et novembre 2005

1. Introduction

Buts

Le district de Nyon connaît une forte croissance économique et démographique qui est destinée à se poursuivre ces quinze prochaines années. Face à la pression foncière et à l'augmentation importante du trafic automobile, les communes concernées par les grandes infrastructures de transport (autoroute A1 / jonction de Nyon et voies CFF / gare de Nyon) se sont réunies au sein d'un Comité de pilotage (COPIL) pour traiter de leur destin commun. Le but de la démarche de partenariat entre les communes, le Conseil régional et l'Etat, amorcée en 2004 est double :

- Constituer avec le COPIL une plate-forme d'échanges et de décision en vue d'orienter le développement urbain de l'agglomération.
- Elaborer collectivement un Schéma directeur qui permette de concrétiser les orientations stratégiques par le COPIL.

Le travail mené par le COPIL pour l'agglomération tient compte des Lignes directrices élaborées pour le district, en précisant la manière de les appliquer à l'échelle locale. Le Schéma directeur de l'agglomération de Nyon (SD Nyon) est dans la continuité du Plan directeur régional de 1993, en mettant l'accent sur les aspects de qualité spatiale et de mise en œuvre. Le SD s'inscrit dans les orientations du Plan directeur cantonal.

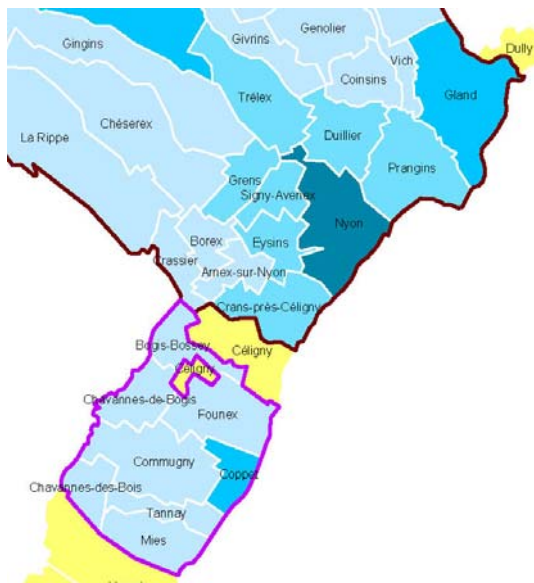
Déroulement des études et décisions du COPIL

La démarche de concertation a été provoquée par l'important développement pour les activités ou commerces prévu vers la jonction A1 de Nyon sur le site 1b du pôle de développement cantonal. Les études débutées en juin 2004 ont porté sur la localisation et la définition du profil de secteurs d'activités à l'échelle de l'agglomération. L'approche quantitative a montré cependant un besoin très important de nouvelles surfaces à bâtir pour l'habitat (automne 2004). Un système de secteurs-clés identitaires, qui s'ajoute au développement interne des secteurs urbanisés, a été défini pour répondre à cette double demande emplois-habitat (premier semestre 2005). Au 11 juillet 2005, un important pas a été franchi par l'approbation des dix orientations stratégiques du SD Nyon. Enfin, à l'automne 2005, c'est les principes de mise en œuvre et ses modalités qui ont été acceptés par le COPIL. Le présent document fait la synthèse des principaux résultats des travaux menés et discutés au sein du COPIL entre le 28 octobre 2004 et le 1^{er} novembre 2005. L'ensemble de ces travaux sera réuni dans un document technique annexe.

Nature et statut du document

Le Schéma directeur sert de fil rouge pour un aménagement cohérent et harmonieux de l'agglomération à moyen et long terme. Le Schéma directeur engage les communes dans un processus d'apprentissage à travailler sur leurs intérêts communs, de façon concertée entre elles et en partenariat avec la région et le canton, tout en préservant l'autonomie communale. Les aspects des transports ou des loisirs-détentes dans la « nature » montrent bien que l'usage de l'espace de l'agglomération est déjà réalité pour de nombreux habitantes et habitants. Pour les autorités, il s'agit de réaliser une balance entre les intérêts régionaux et l'autonomie communale.

Le présent rapport de synthèse est un document d'orientation qui engage les partenaires. L'engagement contractuel porte explicitement sur les dix orientations stratégiques (chapitre 6) et sur la mise en œuvre (chapitres 7 et 8). L'ensemble du document est validé par l'exécutif des communes et fait l'objet d'une approbation formelle par le COPIL.



Commune	Population (2003)	Emplois (2001)		
Agglomération compacte				
Eysins	865	237		
Nyon	16'592	9'236		
Prangins	3'235	987		
Autres communes				
Crans-près-Cél.	2'037	277		
Duillier	959	144		
Grens	326	43		
Signy-Avenex	418	507		
Trélex	1'163	108		
Agglo. compacte	20'692	81%	10'460	91%
Autres communes	4'903	19%	1'079	9%
Agglo. Nyon	25'595	100%	11'539	100%
District Nyon	64'792	20'285		
Canton Vaud	635'850	287'697		

Périmètre de l'agglomération de Nyon,

avec Nyon comme centre régional (bleu très foncé), et les 7 autres communes de l'agglomération nyonnaise (bleu clair). Indications: autres centres régionaux (bleu foncé), autres communes du district (bleu très clair), autres communes, en plus du district, appartenant à l'agglomération de Genève (jaune).

Le périmètre d'étude de l'agglomération de Nyon compte 8 communes avec environ 26'000 habitants et 12'000 emplois (2003/2001). Ces communes doivent gérer ensemble le développement urbain et la mobilité, dans l'hypothèse d'un accroissement à l'horizon 2020 de quelques 12'000 habitants et 7'000 emplois selon les hypothèses de travail admises par le COPIL. Une telle augmentation de près de 50% des utilisations et des déplacements nécessite des choix précis pour les nouveaux développements urbains.

Etat actuel et évolution des habitants et des emplois pour le périmètre de l'agglomération

La forte croissance des habitants, des emplois prévus ainsi que des surfaces commerciales vont induire un accroissement des déplacements. Les charges sur le réseau routier vont augmenter sur des axes qui connaissent déjà des problèmes de capacité, notamment l'A1 direction Genève (65'000 véh/j en 2005, réserve maximale de 10'000 véh/j) et la Route Blanche (27'000 véh/j en 2005, réserve de 3-8'000 véh/j). Les estimations de génération de trafic pour les secteurs pris en compte dans le SD pour l'agglomération compacte (80% des habitants et 90% des emplois pour la seule agglomération de Nyon) donne une augmentation d'environ +12'000 véh/j pour l'A1 direction Genève et +19'000 véh/j pour l'écran Nord-A1 (Route Blanche et Route de St-Cergue).

Evolution des charges de trafic selon les hypothèses de développement du Schéma directeur

2. Enjeux et objectifs

Enjeux territoriaux

Situé entre Lausanne et Genève, l'agglomération de Nyon possède un potentiel exceptionnel pour un développement qualitatif et quantitatif. Le moment de réfléchir à l'avenir est bien choisi, car la ville risque de déborder dans la campagne sans visage crédible, tant pour les habitants de l'agglomération que pour les personnes de l'extérieur. Au niveau quantitatif, l'agglomération doit faire face 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. Enfin, 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.

Objectif 1: Le développement doit être sélectif et contribuer à renforcer l'image et l'identité de l'agglomération, comme base de la vie socio-économique.

Objectif 2: Le développement doit prioritairement passer par le remplissage des aires urbanisées existantes, là où les grandes infrastructures existent déjà.

Objectif 3: Les nouvelles extensions doivent entretenir des relations étroites avec l'existant et tenir compte des qualités du paysage.

Objectif 4: Les valeurs urbaines et paysagères sont conservées, renouvelées, et mise en valeur par des interventions précises avec les nouveaux projets.

La localisation et la forme de ces nouvelles activités humaines auront des conséquences directes sur la mobilité et les réseaux de transport. La très forte motorisation des communes de l'agglomération, l'attractivité de Genève mais aussi de la ville de Nyon produisent déjà des charges de trafic sur les routes proche de la saturation (autoroute A1, jonction de Nyon et Route Blanche par ex.). D'autre part, les offres actuelles en matière de transport public doivent devenir économiquement plus efficaces, sinon l'offre risque de s'étioler au cours du temps.

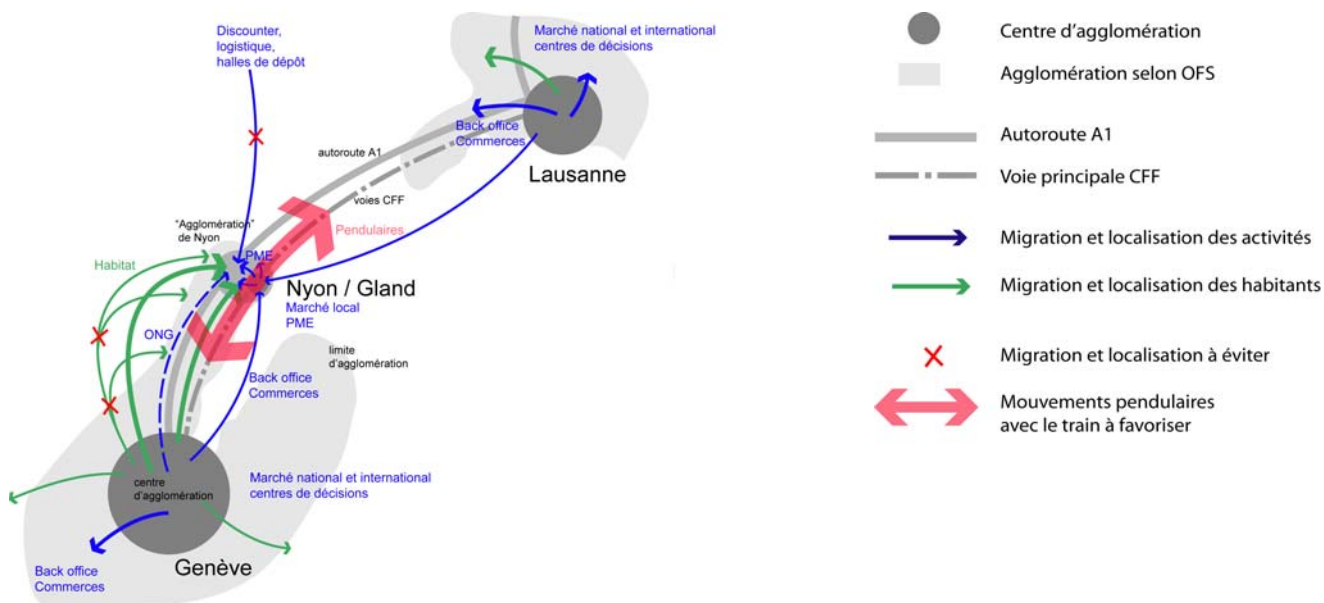
Objectif 5: Les localisations et les structures urbaines nouvelles sont à concevoir de manière à générer le moins de déplacements motorisés possibles.

Objectif 6: Les localisations et les structures urbaines nouvelles doivent tenir compte des exigences des réseaux des transports publics.

Enjeu institutionnel

La commune est responsable de son aménagement local et décide en principe seule de son devenir, sauf par exemple quand des limites communales peu adéquates rendent nécessaire la collaboration. Cette manière de faire est de moins en moins compatible avec la situation urbaine « métropolitaine » qui émerge depuis une vingtaine d'année, et qui implique des actions inter-communales.

Objectif 7: Les défis du développement urbain et de la mobilité rendent indispensables l'action commune des partenaires du territoire. Une nouvelle forme de collaboration entre les communes, la région, l'Etat et les privés est nécessaire.



Idée directrice pour le positionnement

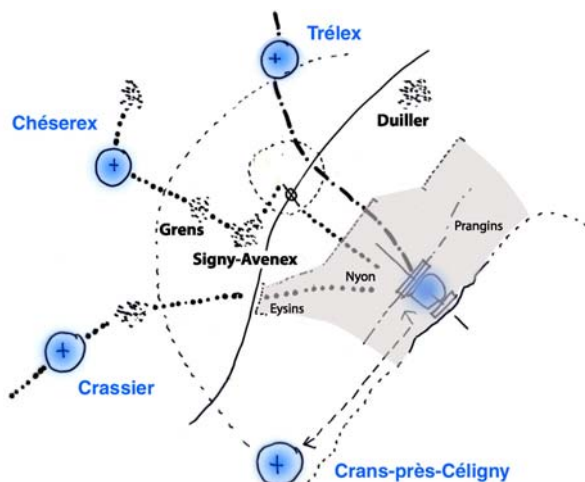


Idée directrice pour l'agglomération compacte

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

Développement préconisé dans l'agglomération compacte:

- Développement interne dans les tissus existants
- Développement de secteurs-clés identitaires définissant la frange de l'agglomération compacte :
 - Eysins
 - Nyon
 - Prangins
- Développement d'un secteur-clé identitaire rattaché à l'agglomération compacte :
 - La Vuarpillière-Mondre-L'Asse



Idée directrice pour le développement des villages

Développement préconisé dans les grands villages de l'agglomération:

Crans-près-Céligny : secteur prévu au centre

Trélex : densification du village dans le rayon de couverture du chemin de fer (environ 750m) dans le cadre de l'aménagement local

3. Idées directrices

Positionnement

Idée directrice 1 : Affirmer par une volonté commune l'identité de l'agglomération de Nyon pour ses propres habitants et vis-à-vis de l'extérieur.

Pour marquer sa position entre les grandes agglomérations de Genève (à laquelle elle appartient) et de Lausanne, l'agglomération de Nyon doit orienter son développement pour :

- Accueillir l'habitat dans des zones urbaines centrales qui offrent suffisamment de capacité, afin d'éviter le mitage de la campagne et intégrer les futures populations à la vie locale.
- Assurer des conditions favorables pour le 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.

Agglomération compacte

Idée directrice 2 : Créer des nouveaux secteurs d'urbanisation identitaires en étroite relation avec les tissus existants et les noyaux historiques et exprimer une limite claire avec le paysage agricole.

L'essentiel du développement quantitatif est prévu sur une partie compacte formée des communes d'Eysins, Nyon et Prangins. Cette partie de l'agglomération offre des structures urbaines avec des qualités de densité et de mixité qui permettront à terme de relever l'enjeu de la maîtrise des circulations des voitures. L'accueil des nouveaux habitants et emplois se fera en grande partie dans les zones de construction prévues par l'aménagement local des communes, mais cela ne suffit pas. Des nouveaux secteurs d'urbanisation sont nécessaires. 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.

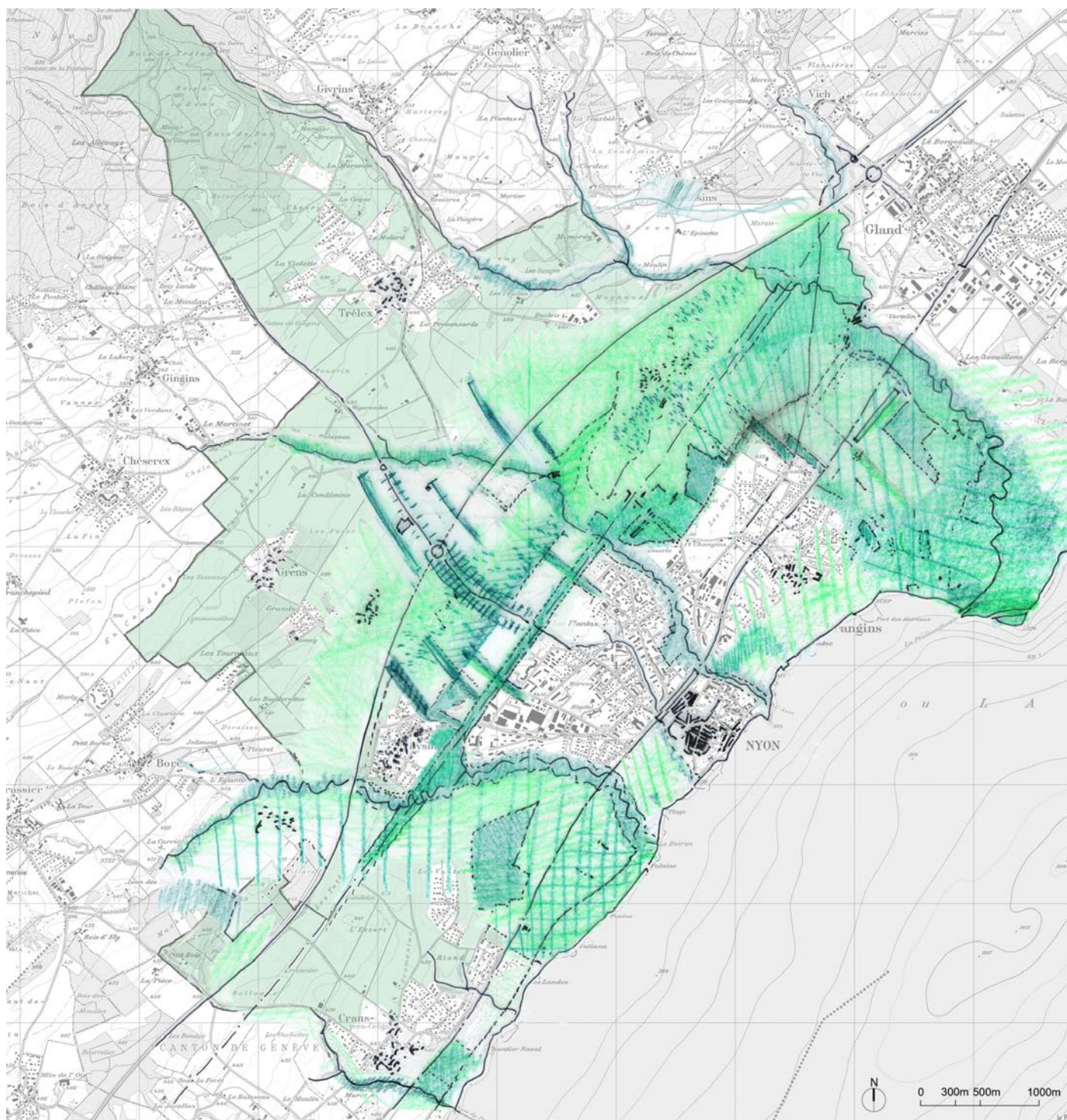
Villages

Idée directrice 3 : Donner aux villages un rôle spécifique pour conserver leur identité et contribuer au développement harmonieux de toute l'agglomération.

Il s'agit de conserver le contraste dans l'agglomération entre une partie compacte urbanisée et une partie plus « verte » où domine l'espace agricole avec ses villages (la campagne). Ces villages ne sont pas figés, mais ils se renouvellent et se développent selon deux axes :

Les **grands villages** (communes de Trélex et de Crans-près-Céligny) sont situés à une distance suffisante de Nyon pour offrir de nombreux services à la population. Cette distance évite au village de devenir un nouveau quartier de Nyon. L'essentiel du développement hors agglomération compacte y trouve sa place.

Les **petits villages** (communes de Duillier, Signy et Grens) se renouvellent et complètent leur tissu villageois, comme le prévoient leur aménagement local. Les sites de Fléchères Nord et de L'Asse sont traités séparément dans le cadre des secteurs-clés de l'agglomération.



Concept paysager

4. Concepts

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 suivant :

Objectif : préserver et mettre en valeur les atouts de la région au service de la qualité de vie.

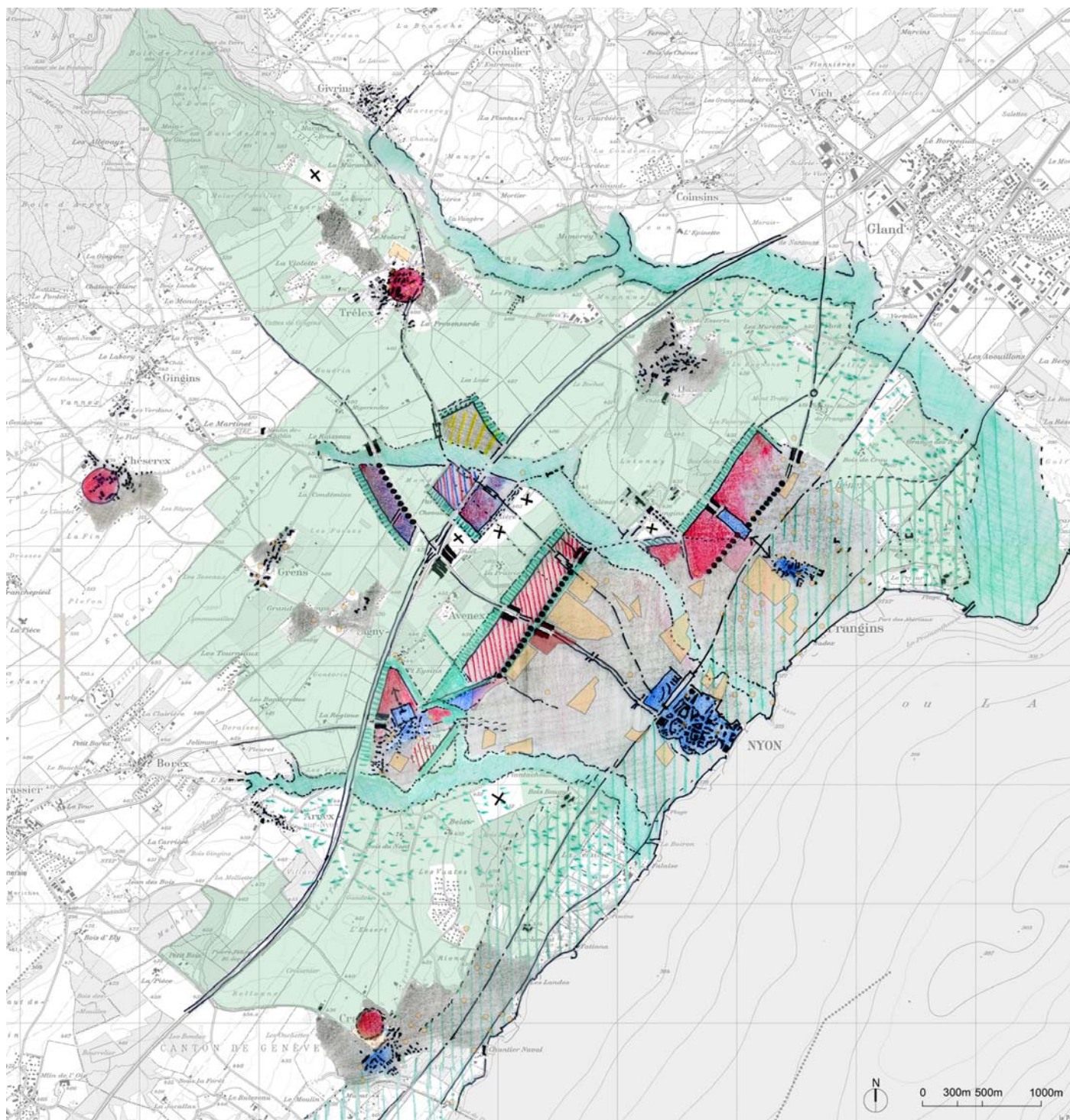
4.1. Concept paysager

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 SD 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 H.T.).

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.

Armature verte	Indications
 Cours d'eau avec son cordon boisé à conserver	 Axe de circulation structurant (voie ch. de fer, route, sentier)
 Espace vert tampon d'importance régionale	 Centre villageois
 Espace agricole sous pression à conserver, avec ses vignes et ses vergers	 Zone agricole et forêt
 Structure arborisée linéaire à développer vers la porte d'entrée de l'agglomération	 Périmètre de l'agglomération
 Pénétrante d'agglomération à qualifier avec des allées d'arbres	
 Parc urbain du Château de Changins à intégrer dans le système urbain	
 Structure verte "intra-muros" à vocation de limite d'urbanisation ou de charnière entre les espaces urbanisés	
 Forêt, bosquet	
Légende "Concept paysager"	



Concept urbanistique

4.2. Concept urbanistique

L'agglomération compacte est un ensemble urbanisé qui s'étend sur près de 4 kilomètres le long de la côte lémanique. Cette bande urbanisée est rythmée verticalement par de grandes césures vertes liées aux cours d'eau et leur cordon boisé. Le système d'urbanisation est donné par une structure verticale du lac au Jura, où l'on trouve successivement le noyau ancien, un nouvel espace public central, une urbanisation de frange et une limite claire avec la campagne. Ces éléments sont reliés entre eux de manière fonctionnelle et spatiale.

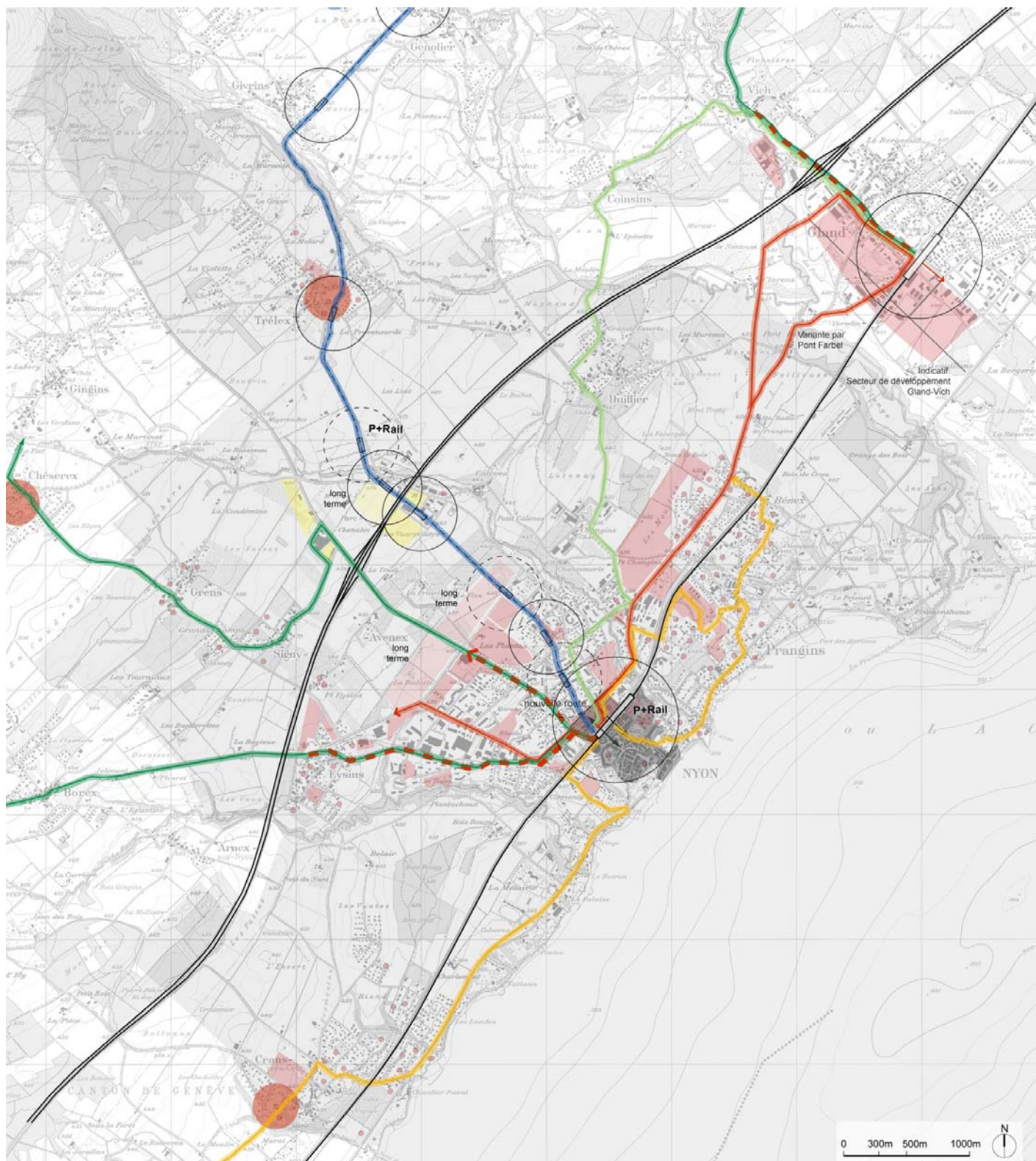
Chaque secteur de développement est défini de manière spécifique selon sa localisation, ses utilisations et son profil. Chacun doit faire l'objet d'une planification détaillée pour assurer la continuité avec les tissus existants et le paysage, notamment de garantir les qualités internes du secteur.

La jonction autoroutière de Nyon représente la « porte principale » d'entrée de l'agglomération. C'est un balcon dominant le lac et les Alpes. Un soin particulier doit être apporté à cette « porte », notamment à l'aménagement du corridor d'accès. Les autres axes de pénétration dans l'agglomération définissent aussi des « portes ». Celles-ci signalent un changement de destination de l'axe routier entre la campagne et la ville.

Le développement des villages se fait essentiellement en renouvelant les tissus existants.

	Centre principal de Nyon		Secteur de la Vuarpillière – L'Asse pour un développement sélectif
	Double centre de Prangins		Secteur de L'Asse pour infrastructures et équipements publics
	Centre de grand village à renforcer		Parc urbain
	Quartier de village avec densification possible		Porte principale de Nyon (niveau agglomération)
	Zone à bâtir périphérique sans densification		Porte de localité (niveau local)
	Nouvelle route avec fonctions centrales		Aménagement paysager des limites d'urbanisation
	Secteur construit avec renouvellement urbain		Littoral avec protection paysagère prioritaire
	Secteur avec potentiel élevé de développement dans les zones à bâtir actuelles		Vallon avec cours d'eau et cordons boisés à respecter
	Secteur de densification dans zones à bâtir actuelles		Espace vert tampon d'importance régionale
	Secteur avec potentiel élevé de développement hors zones à bâtir actuelles		Zone agricole et forêt
	Secteur avec potentiel élevé de développement à long terme hors zones à bâtir actuelles		Zone intermédiaire à supprimer
	Compléments d'urbanisation importants dans les grands villages (Crans-près-Céligny, Trélex)		

Légende "Concept urbanistique"



Concept pour les transports publics TP

4.3. Concept des transports publics TP

Objectif : développer un réseau coordonné avec l'urbanisation et une offre attractive comme alternative à l'usage de la voiture.

Les liaisons ferroviaires de niveau régional (ICN, IR, RE) représentent un atout fondamental pour l'agglomération. Les liaisons vers les grands centres de Genève et Lausanne, ainsi qu'entre les centres régionaux sont régulières, rapides et sûres. La cadence des liaisons RE est à augmenter à 30 min. et du matériel roulant moderne et confortable est à offrir. Le système des liaisons régionales chemin de fer offre un point de correspondance toutes les 15 minutes en gare de Nyon. Cela permet un rabattement optimal du système bus régional et local basé sur une fréquence de base de 15 minutes aussi. Un système RER avec de nombreuses haltes n'est pas intéressant pour la région, car les temps de parcours sont alors trop longs en direction des centres principaux.

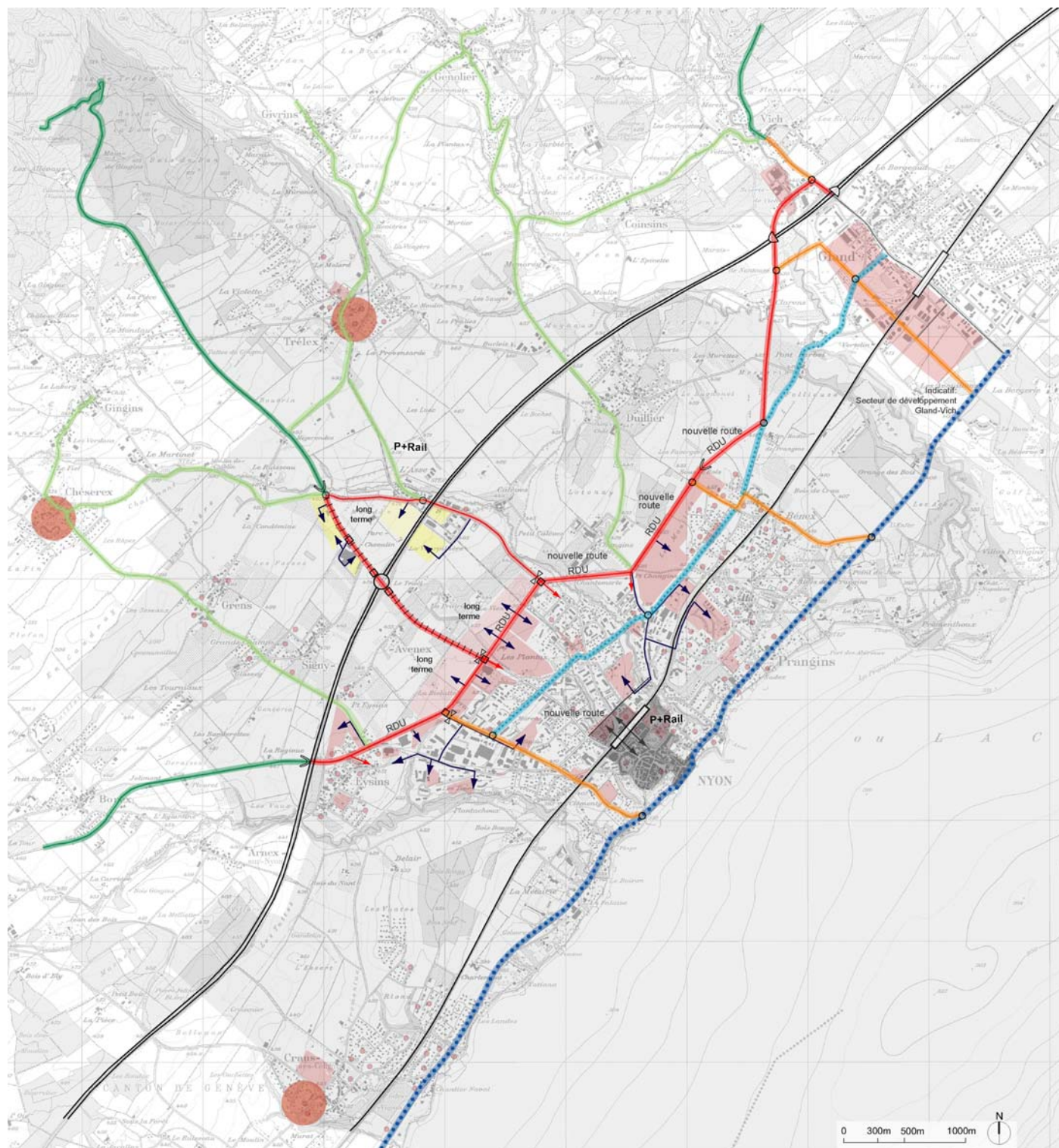
Il s'agit surtout de développer une vraie desserte urbaine par les bus au sein de l'agglomération compacte (fréquence minimale 15 min, liaisons directes et tendues vers les centres). Certaines de ces liaisons urbaines s'étendent dans la région (fréquence minimale 30 min, éloignement max. 5-6km de la gare principale). La fréquence de base est à respecter en temps normal entre 6h et 20h (pas de « trous » d'horaire). La liaison d'agglomération directe entre Nyon et Gland doit satisfaire une demande croissante entre ces deux centres qui va s'accroître avec les développements prévus à Nyon-Prangins et à Gland. En effet, la liaison Nyon-Prangins-Gland nécessite avec l'urbanisation actuelle une fréquence de 30 minutes seulement aux heures de pointe. Si toute l'urbanisation prévue par le Schéma directeur se réalise entre Nyon et Gland, le bus devra circuler avec une fréquence de 7.5 minutes aux heures de pointe ! L'agglomération compacte devient ainsi une vraie ville avec une offre TP attractive.

La « Petite ceinture » à Nyon offre un itinéraire attractif pour l'axe fort TP, à prendre en compte dans l'aménagement et l'exploitation de cet axe.

Le renforcement de la cadence du NStCM est souhaitable. Le SD part de l'hypothèse d'une desserte à 15 minutes à terme dans le périmètre, éventuellement de 7.5 minutes jusqu'à L'Asse aux heures de pointe. Il faut cependant noter le trop faible potentiel prévu par l'aménagement local dans le village de Trélex.

Niveaux d'offre heure de pointe	Urbanisation
 Bus urbain, 10' à 15'	 Centre principal de Nyon
 Bus urbain, appoint pour 10' à 15'	 Grand village à développer
 Bus urbain, 15' à 30'	 Secteur urbain ou villageois de développement > 1.5 ha
 Ch. de fer régional, 15' à 30'	 Secteur urbain ou villageois de développement < 1.5 ha
 Bus régional, 30'	 Secteur périphérique de développement
 Bus régional, 30' à 60'	
 Gare de rabattement	

Légende "Concept des déplacements : transports publics (TP)"



Concept des déplacements individuels motorisés TIM

4.4. Concept des déplacements individuels motorisés TIM

Objectif : maîtriser les flux des TIM en préservant les quartiers d'habitation et les villages, en assurant la priorité des TP et en minimisant les impacts sur l'environnement.

Les jonctions autoroutières de Nyon et de Gland sont les principaux accès de niveau régional à l'agglomération et ses centres. Pour Gland, il est prévu d'éclater la jonction en deux, ce qui rendrait l'accès au sud et à l'est de l'agglomération compacte par cette jonction encore plus attractif. La jonction de Nyon est actuellement proche de la saturation à l'heure de pointe du soir (formation de files occasionnelles) et l'A1 en direction de Genève possède une faible réserve de capacité (environ 10%). Le trafic généré par les nouveaux développements va aggraver cette situation et seule une politique volontariste sera à même de maîtriser les flux TIM. Cette politique est exprimée par les objectifs suivants :

- assurer une offre attractive TP (voir chapitre 4.3.) couplée à une priorité efficace des itinéraires TP sur la voirie ; une mesure complémentaire essentielle se situe au niveau de la communauté tarifaire (voir chantier régional C chapitre 8.3),
- agir sur la demande TIM à la source par une politique du stationnement réduisant le nombre de cases selon le niveau de l'accessibilité TP (note : un stationnement important hors deserte TP n'est pas la règle, car le SD n'a retenu que des secteurs de développement pouvant être desservis par les 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.

En conclusion, l'amélioration de l'accès régional doit se faire selon une politique de maîtrise du trafic dans une approche à l'échelle régionale (voir chantier régional B chapitre 8.3).

La Route de distribution urbaine (RDU), appelée aussi « grande ceinture », représente l'accès principal à l'agglomération compacte, et son caractère est urbain. Les circulations sont organisées et contrôlées à partir de cet axe, avec des accès principaux à la ville 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). D'autres liaisons pourraient être étudiées dans le cadre du chantier régional B (voir chap. 8.3). 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 en priorité les liaisons entre la RDU au nord et la RC1 au sud.

Fonctions routières	Urbanisation
 Route principale régionale	 Centre principal de Nyon
 Route secondaire régionale	 Grand village à développer
 Route principale urbaine	 Secteur urbain ou villageois > 1.5 ha
 Route urbaine de connexion nord-sud	 Secteur urbain ou villageois < 1.5 ha
 Axe urbain sans transit TIM (priorités TP, vélos, piétons)	 Secteur périphérique de développement
 Avenue du lac à réaménager	
Exploitation	
 Accès à la ville depuis la RDU	 Carrefour important
 Accès aux secteurs de dév. nouveaux	 Contrôle d'accès
 Porte d'entrée d'agglomération	 Zone de stockage potentielle véhicules
 Carrefour stratégique régulé par feux	

Légende "Concept des déplacements transports individuels motorisés (TIM)"

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). Les secteurs d'accueil existants peuvent être des zones non construites (selon inventaire cantonal de l'aperçu de l'état de l'équipement), ou des terrains compris dans les plans de quartier (ou plans d'affectation partiels) adoptés ou à l'étude au niveau des communes (inventaire communal des plans de quartier). Ces zones légalisées ou en voie de l'être ne suffisent pas pour répondre à la demande estimée.

Nécessité de nouveaux secteurs d'urbanisation

Les **besoins en terrain pour les emplois** dépendent surtout du type d'activités (secondaire, tertiaire) et du besoin spécifique par activités (m^2 SBP/emploi), ce qui rend tout pronostic difficile. Les terrains à bâtir actuellement prévus par les communes pour les emplois seraient suffisants selon des hypothèses de calcul qui admettent un besoin spécifique pour les emplois moyen ($50m^2$ SBP/emploi pour le tertiaire et $60m^2$ SBP/emploi pour le secondaire) et une densité constructive élevée ($CUS=1$). Le problème reste cependant la disponibilité de grands terrains pour accueillir des entreprises nouvelles. Le Schéma directeur propose de nouveaux secteurs en relation avec le développement de grands secteurs d'habitation (par exemple Prangins Nord) dans le but d'obtenir une bonne mixité dans une première étape. Il propose aussi de nouveaux grands secteurs selon les potentialités du site, mais qui sont à garder pour une étape ultérieure (dénommée SD II, horizon au-delà de 2020), ou pour une opportunité d'intérêt régionale (par exemple L'Asse).

Les **besoins en terrain pour l'habitat** indiquent un manque estimé à 20-25 hectares. Le calcul tient compte de l'augmentation du besoin en surface d'habitat des résidents actuels pour l'horizon 2020, d'un taux de réalisation pour les surfaces constructibles de 0.8 et d'un coefficient d'utilisation du sol CUS de référence de 0.8 à Nyon, 0.55-0.6 à Prangins, 0.5-0.6 à Eysins et 0.3 pour le reste de l'agglomération (CUS de référence = coefficient d'utilisation du sol par rapport à la surface d'un secteur). Ce déficit pourrait augmenter si les zones non desservies par les TP étaient encore soustraites. Pour combler ce déficit, des nouveaux secteurs sont préconisés par le Schéma directeur à réaliser en deux étapes :

- une première étape, dénommée SD I, devant être réalisée à l'horizon 2020, correspondant aux besoins estimés quantitativement,
- une deuxième étape, dénommée SD II, prévue pour le long terme au-delà de 2020 et dont le besoin n'est quantitativement pas établi. Ces terrains de SD II peuvent se développer harmonieusement à partir des terrains identifiés pour la première étape.

Détermination du besoin en terrain pour les emplois et l'habitat

Les secteurs mal placés du point de vue de la desserte TP (à plus de 300m d'une ligne de fréquence 30') :

- Les grands secteurs de plus de 1.5ha sont peu nombreux (2 à Crans et 1 à Prangins) et sont prévus pour des « grandes propriétés » ; les enjeux de mobilité ne sont pas déterminants.
- Les petits secteurs (1 à Trélex, 5 à Crans et 1 à Prangins) sont plus nombreux. Le SD préconise de si possible dézoner ces secteurs dans le cadre de l'aménagement local, et dans tous les cas veiller à ne pas les agrandir ni les densifier.
- En revanche, d'importantes zones intermédiaires sont mal placées (Nyon, Trélex), si bien qu'elles n'ont pas été reprises dans le SD comme secteur d'urbanisation nouveau. Le SD préconise de supprimer ces zones intermédiaires dans le cadre de l'aménagement local.

Les secteurs mal placés n'ont pas été soustraits de l'offre territoriale, sauf pour le grand secteur de Prangins de l'ordre de 10ha.

Les secteurs mal placés du point de vue de la desserte TP et les recommandations du Schéma directeur

5. Secteurs-clés

Les secteurs de développement comptabilisés relèvent d'inventaires communaux et cantonaux qui portent dans la majeure partie des cas sur des parcelles libres de construction. Cependant il existe encore un potentiel important de densification des tissus urbains existants. Ce potentiel de densification peut se réaliser avec :

- Un complément d'urbanisation, en construisant sur les parties encore libres de la parcelle,
- Une densification, en construisant au maximum de l'indice de la zone, par exemple en rajoutant des niveaux,
- Un changement d'affectation, permettant d'accueillir plus de personnes avec les mêmes surfaces de plancher,
- Une restructuration, permettant une utilisation optimale d'une ou de plusieurs parcelles
- Une combinaison de ces quatre actions ci-dessus.

Le cas classique d'un potentiel de développement interne est donné par les friches urbaines et les bâtiments industriels à reconvertir. Ce potentiel n'a pas été estimé dans le cadre de l'étude du SD.

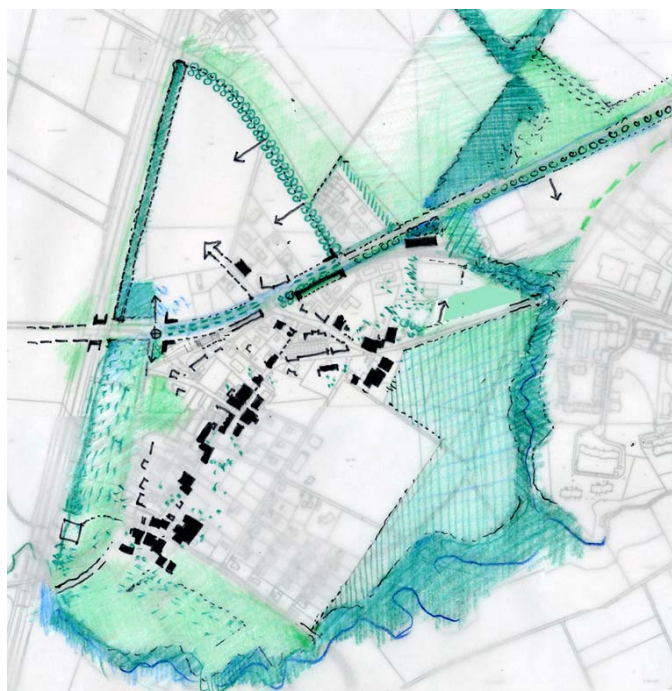
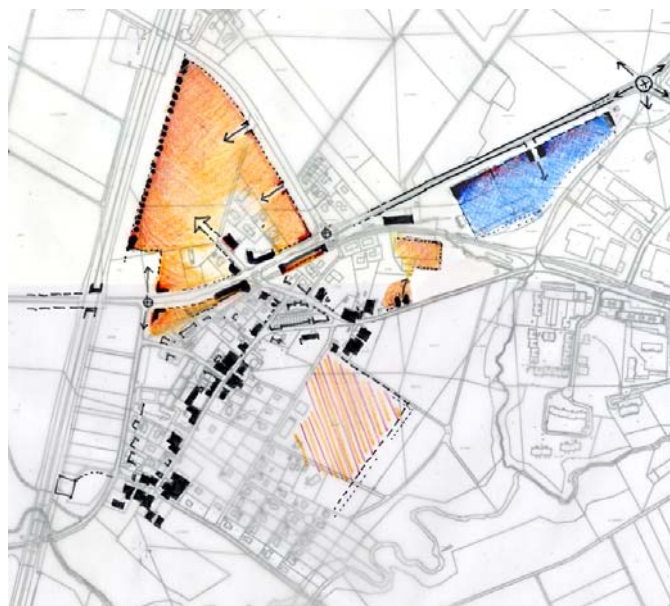
5.1. Rôle des secteurs-clés

Objectif : contribuer de manière décisive au développement de l'agglomération grâce à des secteurs qui possèdent un profil remarquable.

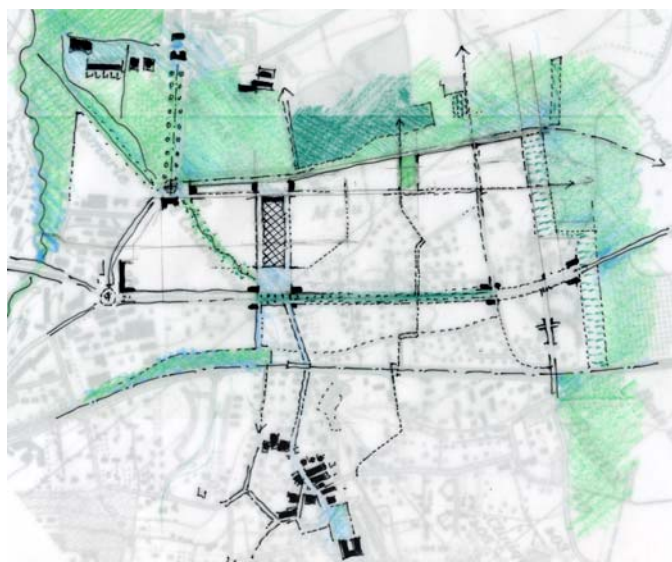
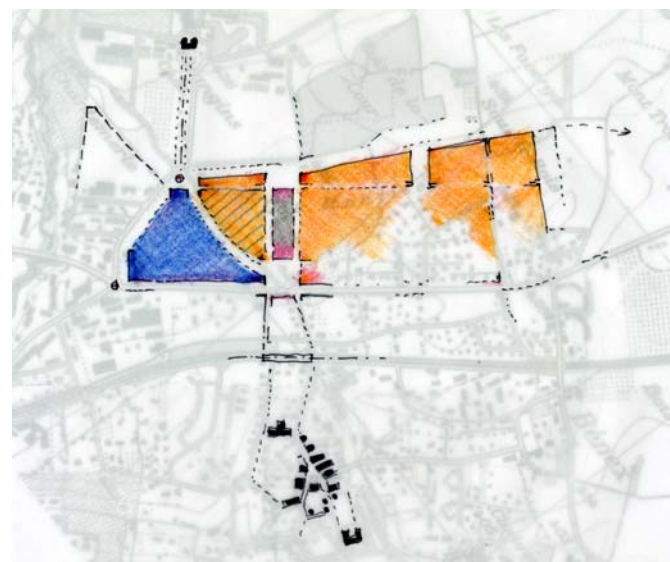
Les secteurs-clés ont un apport indispensable dans la réalisation de l'objectif d'accueil en habitants et emplois couplé avec l'objectif d'une mobilité durable. Leur localisation, leur aménagement et leur desserte leur confère un caractère particulier, identifiable – c'est le profil. Les secteurs-clés sont d'intérêt régional et ont une identité propre. Ils offrent les meilleures chances pour une mobilité minimisant les déplacements en voiture.

Le besoin en terrain concerne surtout l'habitat. Cependant, il n'est pas judicieux de développer uniquement l'habitat, une mixité est impérative. Pour créer de véritables nouvelles parties de ville les activités sont à lier aux projets d'habitation, notamment dans l'intérêt d'une desserte TP économiquement supportable.

Le Schéma directeur prévoit les secteurs-clés dans la partie compacte (communes d'Eysins, de Nyon et Prangins) de l'agglomération, et vers les pôles d'activités étroitement rattachés de La Vuarpillière – Mondre - L'Asse. Cette partie compacte de l'agglomération offre des structures urbaines intéressantes avec des qualités de densité et de mixité qui permettront à terme de relever l'enjeu de la maîtrise des circulations des voitures. Cet ensemble est bien relié à l'autre pôle régional de Gland. C'est l'axe horizontal de développement urbain prioritaire pour assurer le positionnement de l'agglomération entre Genève et Lausanne.

Secteur – clé d'Eysins**Concept paysager****Concept urbanistique**

en bleu : activités, commerces
 en orange : habitat de moyenne densité
 en hachuré : option possible habitat pour le long terme

Secteur – clé de Prangins**Concept paysager et urbanistique****Concept des utilisations**

en bleu : activités
 en orange : habitat de moyenne densité
 en hachuré : mixte habitat – activités
 en gris : équipement public
 en rouge : commerces

5.2. Secteur-clé d'Eysins

Les secteurs de développement d'Eysins se situent de part et d'autre de la Route de Crassier, avec un secteur-clé déterminant du point de vue quantitatif au Nord vers l'autoroute (au lieu dit Chise). Ensemble, ces secteurs permettent d'accueillir environ 1'000 habitants et 400 emplois nouveaux. La taille du village double pratiquement en termes d'habitants et d'emplois. Eysins devient ainsi une extrémité dense et mixte de l'agglomération compacte, à desservir de manière efficace avec les TP.

Il faut éviter que la Route de Crassier ne devienne un axe infranchissable et impersonnel. Eysins est une porte d'entrée importante de l'agglomération et l'aménagement de la Route de Crassier devient central pour le profil du nouveau Eysins, groupant le vieux village au sud et les nouveaux quartiers au nord, dans un ensemble cohérent. Le système et la qualité des espaces publics reliant le sud ancien et le nord nouveau est d'une importance primordiale. En direction de Nyon, il s'agit d'utiliser aussi la Route de Crassier comme élément de connexion entre les différents secteurs qui lui sont rattachés. Il faut notamment prévoir des carrefours permettant l'accès aux parcelles, mais aussi qui assurent les traversées des piétons et des cyclistes. La continuité des itinéraires de mobilité douce entre les différentes parties d'Eysins et de Nyon est déterminante pour assurer le fonctionnement et la cohésion de l'agglomération compacte. Le secteur d'activités et commercial de Terre Bonne est clairement rattaché à la RDU.

Concernant les options de développement à long terme, voire à très long terme, deux hypothèses pourront être explorées : la densification du bâti de la zone village ou le développement d'une nouvelle zone au sud du village. La municipalité d'Eysins privilégie à priori la première hypothèse.

Les couloirs de verdure sont à valoriser, notamment celui de Terre Bonne qui permet de conforter l'image du village d'Eysins pris dans un écrin de verdure.

5.3. Secteur-clé de Prangins

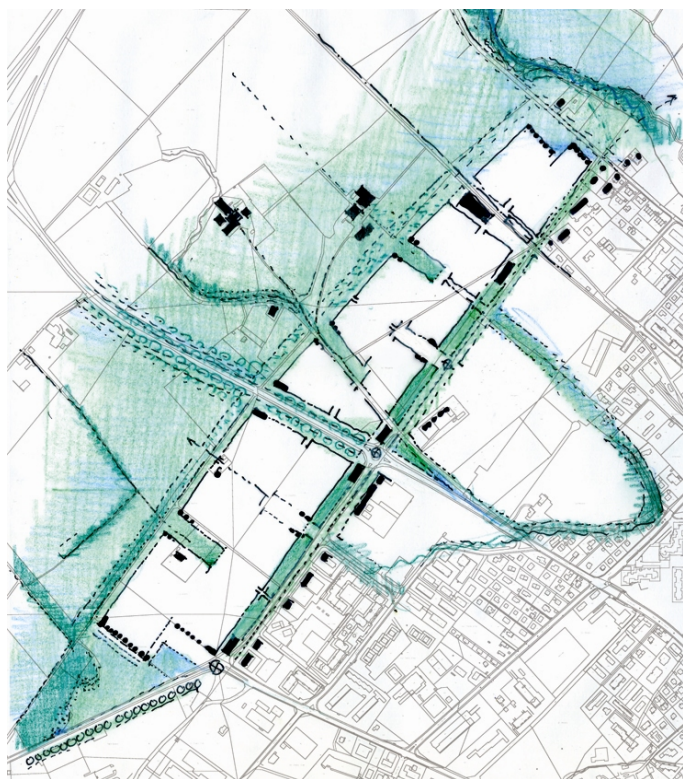
Le secteur-clé de Prangins se situe au Nord de la Rte de l'Etraz. En prenant en compte tout le potentiel au nord de cet axe, on obtient environ 3'000 habitants et 2'000 emplois nouveaux. Une desserte TP de bon niveau s'impose et emprunte l'axe historique de la Rte de l'Etraz. Le poids de Prangins dans l'agglomération s'affirme : l'ensemble des secteurs de développement de la commune de Prangins au Sud et au Nord représente environ 40% des habitants nouveaux de l'agglomération. Il s'agit donc de prévoir aussi des surfaces et des localisations attractives pour des équipements publics.

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 Rte 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.

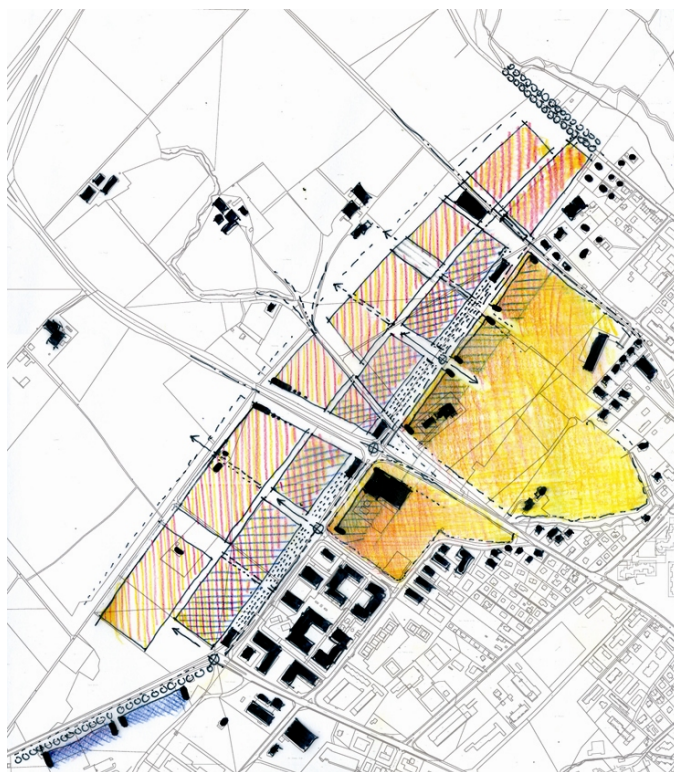
Le nouveau quartier sera desservi par une ligne forte TP continuant sur Gland. Prangins devient ainsi un point d'articulation important dans le dispositif régional, entre les centres de Nyon et Gland.

La majeure partie des terrains appartenant à la Confédération.

Secteur – clé de Nyon (long terme)



Concept paysager

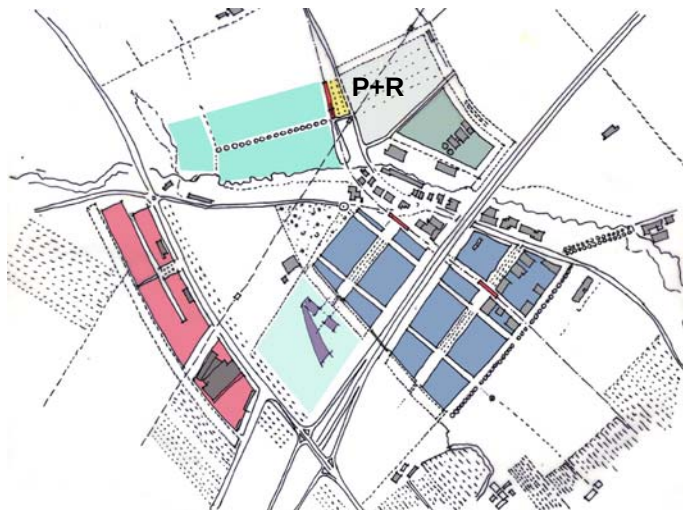


Concept urbanistique

Secteur – clé de La Vuarpillière – Mondre – L'Asse



Concept paysager et urbanistique



Concept urbanistique

5.4. Secteur-clé de Nyon (long terme)

Les secteurs de la ville de Nyon offre environ 40% du potentiel de développement de l'agglomération compacte à l'horizon 2020. Le secteur-clé de Nyon pour le long terme définit une réserve de terrain pour des extensions ultérieures selon les principes du Schéma directeur, en ajoutant une « tranche de ville » au nord de la RDU. Ce secteur-clé s'étend sur 24ha et peut accueillir environ 2-3000 habitants, des emplois et des commerces. Il représente une nouvelle limite de la ville compacte voué essentiellement à l'habitat dense. La planification de la RDU et des secteurs avoisinants doivent tenir compte de cette extension possible de la ville, notamment en évitant une coupure avec cet axe routier important. Toutes les possibilités de densification devront être utilisées pour aboutir à Nyon 25'000 habitants, avant d'envisager le développement de la zone située au nord de la grande ceinture (RDU).

Les concepts paysager et urbanistique mettent en évidence l'organisation de bandes horizontales urbanisées, rythmées verticalement par des éléments d'espace libre (couloirs de verdure, places urbaines ou passages). Les relations avec le patrimoine de La Prairie sont intégrées avec leur prolongement en direction de La Vuarpillière.

5.5. Secteur-clé de La Vuarpillière – Mondre – L'Asse

Le secteur-clé de **La Vuarpillière-Mondre-L'Asse** est articulé autour de la ligne du NStcM et permet d'accueillir des activités qui ont besoin de ce site de qualité. Le site permet d'accueillir environ 1'400 emplois nouveaux (ce chiffre peut varier sensiblement selon le type d'entreprise qui s'y installera).

Le site **La Vuarpillière-Mondre**, porte d'entrée de l'agglomération, offre des vues attractives sur le lac et les Alpes et possède aussi des valeurs paysagères d'importance (ruisseau de l'Asse avec son cordon boisé, Parc Chevalin, plateau surplombant La Prairie). Les larges espaces situés autour des secteurs à urbaniser peuvent être utilisés comme surfaces de dégagement des activités. Cependant son éloignement des tissus traditionnels ne permet pas d'assurer au site une « vie urbaine » comme elle existe dans l'agglomération compacte. Ce site particulier doit pouvoir accueillir des entreprises ou des institutions capables de profiter de ses atouts spatiaux. Le site est doté d'une bonne accessibilité multimodale grâce à la proximité de la jonction de Nyon et de la ligne de chemin de fer du NStcM. Il est impératif de mieux centrer les haltes du Nyon – St-Cergues – Morez (NStcM) dans les structures du quartier. L'accès depuis l'A1 se fait via la Rte de Gingins, ou en partie par des contre-allées dans la variante de la jonction éclatée (voir document technique). Il faut éviter des routes d'accès depuis la Rte Blanche, dans le but d'assurer à terme la valeur paysagère de l'entrée majeure dans l'agglomération au droit de la jonction actuelle. Des traversées piétonnes et cyclistes de l'A1 sont préconisées en vue d'améliorer la connexion des parties sud et nord du site, ainsi qu'à la ville.

Le **secteur de L'Asse** est voué aux équipements techniques de la ville (STEP, déchetterie etc.). Ce secteur peut accueillir un P+R d'importance régionale, avec une première étape à réaliser entre la Rte de St-Cergue et la voie ferrée.

Le **secteur de Fléchères Nord** s'étend le long de la pénétrante principale de l'agglomération (Rte Blanche), en amont de la jonction de Nyon. C'est un axe commercial prédestiné, tel qu'il se rencontre dans presque toutes les agglomérations. Sa desserte par les TP peut être considérée comme médiocre par rapport aux activités commerciales ou tertiaires. Ce secteur devrait accueillir des activités qui ne peuvent pas trouver leur place dans des autres secteurs plus centraux, notamment le centre ville (activités à faible densité d'emplois, commerces dépendant quasi exclusivement de la voiture).

6. Dix orientations stratégiques

Sur la base des concepts illustrés par des plans et commentés par des textes, le COPIL a arrêté des orientations stratégiques dans le but de formaliser le contenu du Schéma directeur. Les orientations stratégiques décidées par le COPIL en vue de la mise en œuvre sont les suivantes :

1. Saisir ensemble la chance pour développer une agglomération avec un visage attractif. Soit adopter les orientations du Schéma directeur et s'engager à les mettre en œuvre.
2. Développer prioritairement et avec qualité la partie compacte de l'agglomération constituée des communes d'Eysins, Nyon et Prangins.
3. Assurer un développement sélectif pour La Vuarpillière (court, moyen terme) et L'Asse (long terme, ou opportunité régionale). Reconnaître leur intérêt régional.
4. Clarifier la destination et les affectations de Fléchères – Nord, en tenant compte des effets sur la vitalité du centre-ville et les déplacements.
5. Garantir une forte identité aux secteurs-clés du développement (Eysins Nord, Nyon Nord, La Vuarpillière – L'Asse, Prangins Nord).
6. Favoriser le développement de Crans-près-Céligny et Trélex dans la campagne. Pour Trélex, orienter le développement dans la zone de couverture de la gare du NStCM, tout en tenant compte des autres objectifs de l'aménagement local (zone de verdure pour la protection du site par exemple).
7. Assurer le renouvellement des villages de la campagne et le développement qualitatif pour Duillier, Grens et Signy (hormis L'Asse). Prendre particulièrement en considération les effets de l'organisation des circulations TI au niveau régional sur la qualité de vie de ces villages, en minimisant les circulations les traversant (par exemple au niveau de la conception des jonctions de Nyon et Gland, ou dans l'aménagement des routes « vertes » secondaires régionales).
8. Organiser une mobilité durable entre Nyon et Gland et profiter de la situation d'une position entre Lausanne et Genève en utilisant les grandes infrastructures de manière optimale (mobilité durable: distances motorisées minimales, part des TI minimales, impact des TI restants minimal).
9. Mettre en place un véritable réseau urbain bus coordonné au niveau de la région, en prenant en compte les résultats issus du SD nyonnais (synergie entre réseaux régional et urbain, radiales vers centre / gare, horaire systématique basé sur la demi-heure). Reconnaître la valeur du système bus (diamétrale avec Gland par exemple), assurer d'excellentes correspondances avec les trains (interface majeure de la gare de Nyon des deux côtés de la gare), revendiquer une meilleure fréquence pour le RE.
10. Maîtriser le développement des déplacements TI, en respectant la qualité de vie des quartiers d'habitation et des villages, la priorité des TP et l'attractivité des déplacements piétons et cyclistes. Développer la RDU (grande ceinture), mettre en place un contrôle d'accès à la ville, prévoir des zones de stockage de véhicules entre la ville et l'A1, trouver une solution satisfaisant pour la Route Blanche et les jonctions d'agglomération de Nyon et Gland.

Les plans d'affectation comprennent :

- Plan de zones, plan de quartier, plan partiel d'affectation,
- Plan de route, plan d'équipement, etc.

La politique foncière et la politique de localisation sont aussi des éléments de nature obligatoire pour les propriétaires.

Définition des éléments de nature obligatoire pour les propriétaires

Le controlling du développement de l'agglomération consiste à vérifier si:

1. Les objectifs fixés sont encore valables (validation des objectifs),
2. Les objectifs ont été atteints (satisfaction des objectifs),
3. Les mesures ont été réellement prises (validité des mesures),
4. Les mesures ont eu les effets escomptés (évaluation des effets avec les indicateurs).

Définition du controlling

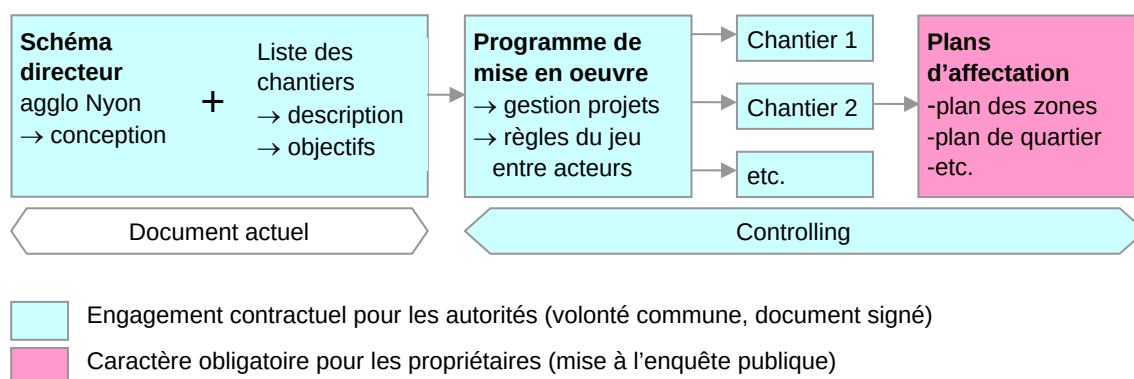
7. Mise en œuvre

La mise en œuvre montre comment les communes, le Conseil régional et l'Etat doivent s'y prendre pour réaliser les orientations stratégiques et appliquer les principes du Schéma directeur. Les modalités de mise en œuvre sont définies selon :

- Le processus de mise en œuvre :
avec des instruments qui permettent de s'adapter dans le temps et aux cas particuliers.
- Le mode organisationnel :
avec une instance politique représentant le périmètre d'agglomération et qui agit au niveau stratégique (légitimation).
- Les chantiers de mise en œuvre
avec un engagement sur les chantiers à conduire et leurs objectifs respectifs.

7.1. Processus de mise en œuvre

Le Schéma directeur est un document d'orientation, que les communes, la région et le canton s'engagent à mettre en œuvre. Il n'a cependant pas de caractère obligatoire ni pour les autorités ni pour les propriétaires. C'est par contre un engagement contractuel pour les autorités.



Processus de mise en œuvre du Schéma directeur (programme de mise en œuvre et chantiers)

A partir du document actuel contenant la conception et la liste des chantiers, il est prévu de définir un programme de mise en œuvre. Ce programme permettra de gérer différents chantiers pour aboutir finalement à la réalisation de projets. La mise en œuvre par chantier signifie « mettre en chantier », construire, développer des idées directrices émises dans le Schéma directeur. Selon les thèmes et les périmètres, les démarches de réalisation seront spécifiques à chaque chantier. Cela permet une grande flexibilité. Chaque chantier peut mettre une structure institutionnelle ad hoc, avec les partenaires impliqués et un programme de travail propre. Il est aussi plus facile d'associer les acteurs économiques (propriétaires, promoteurs, entreprises, etc.) à la recherche de solutions. C'est une formule adéquate pour promouvoir non seulement la collaboration communes-canton, mais aussi le partenariat public-privé.

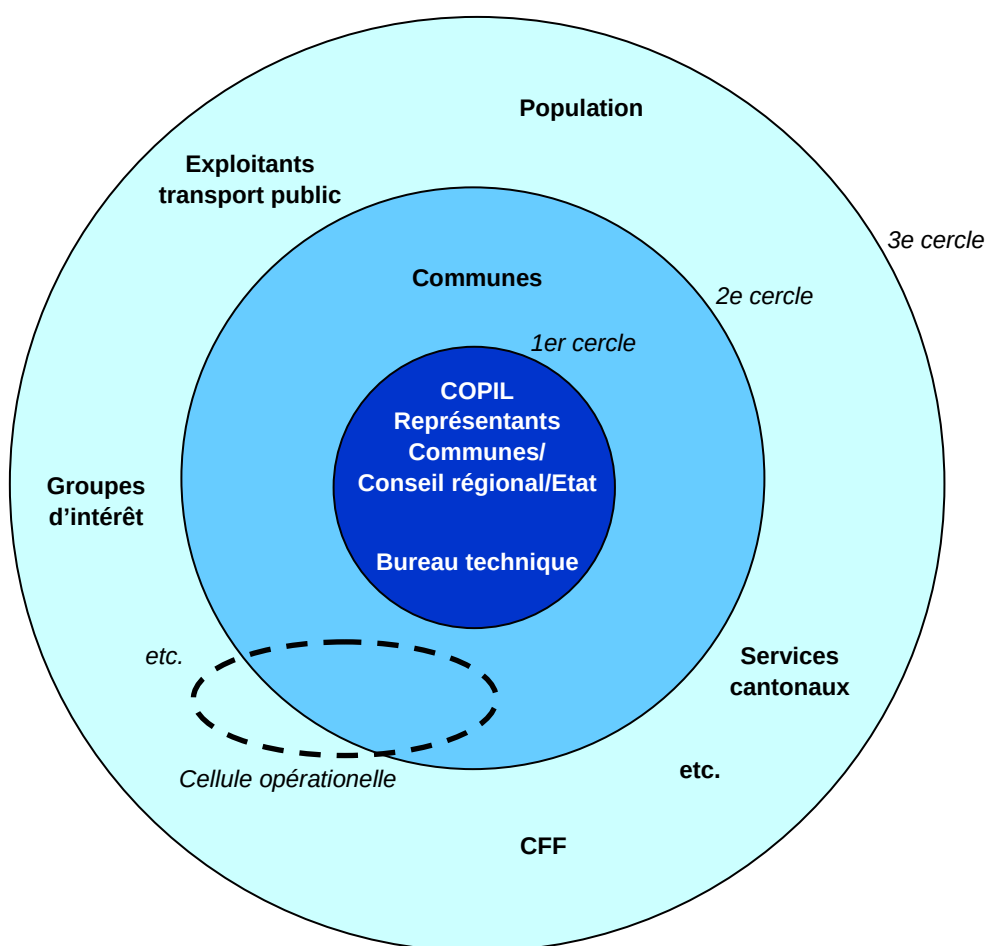


Schéma de l'organisation de l'agglomération de Nyon sous la direction du COPIL, avec ses partenaires qui sont les communes, le Conseil régional et l'Etat.

7.2. Esquisse d'organisation pour la mise en œuvre

L'organisation doit pouvoir s'adapter à des problématiques spécifiques et qui évoluent de manière différente. L'organisation aux niveaux politique et techniques s'appuie sur les instances déjà existantes, notamment le Conseil régional. Il est reconnu au COPIL actuel de l'agglomération de Nyon un rôle de pilote (légitimation pour agir). L'organisation générale s'appuie sur trois cercles d'acteurs :

1. Le COPIL avec le bureau technique de l'agglomération
2. Les communes de l'agglomération
3. Le cercle élargi des acteurs

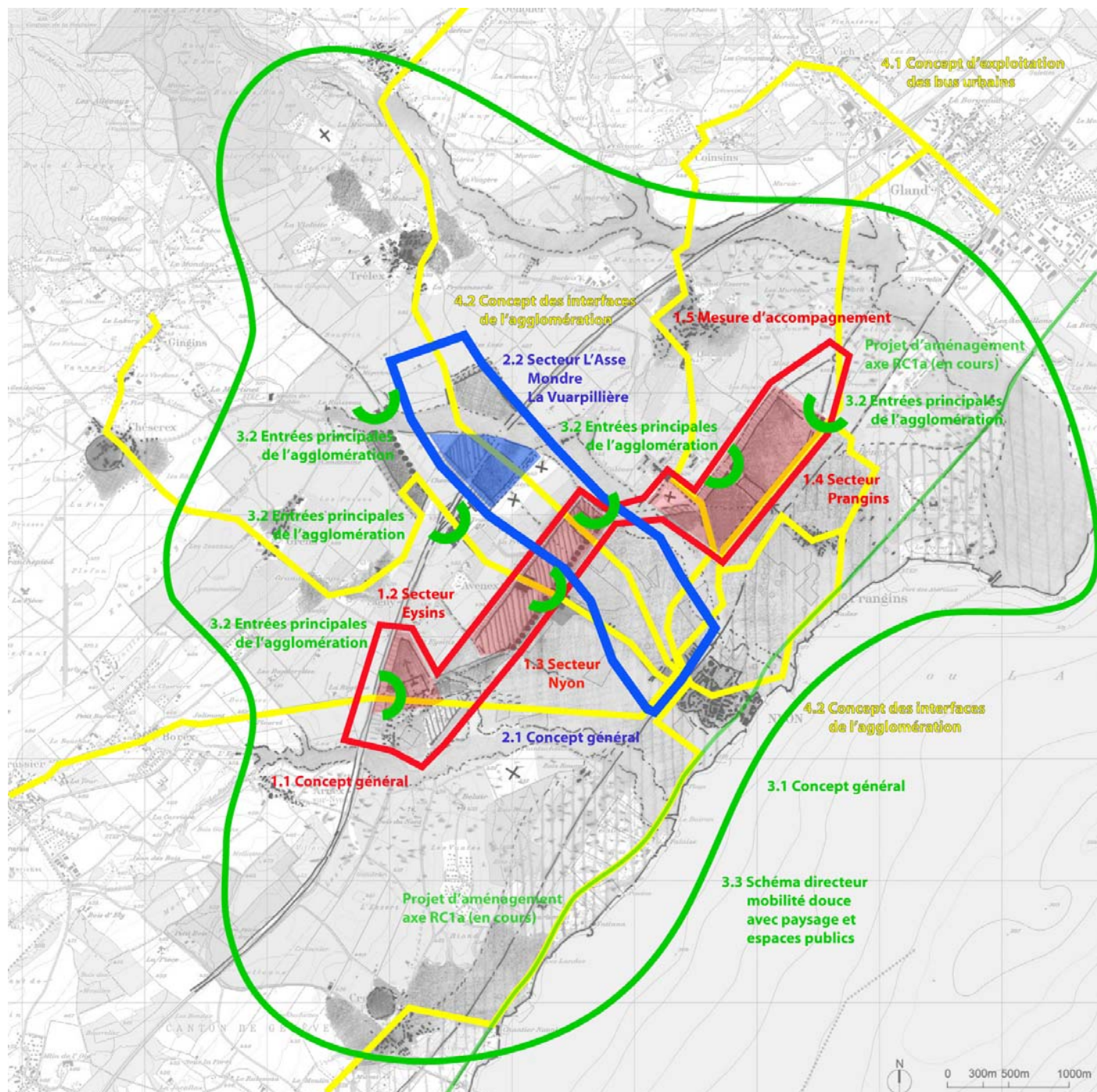
Pour accomplir ses tâches, le COPIL met en place des **cellules opérationnelles** constituées en fonction d'une problématique spécifique, avec une durée de vie limitée au temps rendu nécessaire par la recherche de solutions.

Le COPIL de l'agglomération de Nyon :

- Dirige la mise en œuvre du Schéma directeur ; il est responsable du niveau stratégique (1^{er} cercle)
- Met en place un bureau technique qui l'appuie dans ses tâches (par exemple bureau constitué d'entente avec le bureau du Conseil régional)
- Conduit et coordonne les chantiers (fonction de pilote),
- Délègue des tâches à des cellules opérationnelles. Font notamment partie de ces cellules opérationnelles les communes concernées par un chantier.
- Contrôle la mise en œuvre (controlling), et en informe les instances supérieures, à savoir le Conseil régional, la ville de Nyon et l'Etat.

Le bureau technique de l'agglomération :

- Porte le projet de Schéma directeur, en tant que centrale d'informations à recevoir et à diffuser, et en tant que responsable des projets du Schéma directeur,
- Assure la coordination et la bonne conduite des chantiers ; il peut faire appel à des mandataires pour faciliter l'exécution de ses tâches,
- Assure le controlling.



1. Développement urbain le long de l'axe de la RDU
2. Développement urbain le long de l'axe du NSTCM
3. Concept d'aménagement paysager et des espaces publics
4. Développement des transports en commun

Les périmètres des chantiers de l'agglomération

8. Chantiers

8.1. Liste des chantiers

Chantiers pour l'agglomération :

1. Développement urbain le long de l'axe de la RDU
 - 1.1. Concept général
 - 1.2. Concept de développement du secteur-clé d'Eysins
 - 1.3. Concept de développement du secteur-clé de Nyon
 - 1.4. Concept de développement du secteur-clé de Prangins
 - 1.5. Mesures d'accompagnement
2. Développement urbain le long de l'axe du NStCM dans l'agglomération compacte
 - 2.1. Concept général
 - 2.2. Concept de développement du secteur-clé L'Asse – La Vuarpillière
3. Concept d'aménagement paysager et des espaces publics
 - 3.1. Concept général
 - 3.2. Entrées principales de l'agglomération
 - 3.3. Schéma directeur pour la mobilité douce en relation avec la mise en valeur du paysage et des espaces publics
4. Développement des transports en commun
 - 4.1. Concept d'exploitation du réseau des bus urbains dans l'agglomération de Nyon avec ses proches communes et la commune de Gland
 - 4.2. Concept d'exploitation et d'aménagement des interfaces de l'agglomération
5. Organisation et règles du jeu pour la valorisation et la promotion des secteurs stratégiques

Autres chantiers de niveau régional :

- A. Plan de mobilité du district
- B. Jonctions autoroutières et liaisons d'accès
- C. Communauté tarifaire régionale
- D. Développement urbain le long de la ligne du NStCM dans la région (hors agglo. compacte)

Nom du chantier						
Objectifs à atteindre • Objectif 1 • Objectif 2 • etc.						
Thèmes à traiter • Thème 1 (description de la tâche à effectuer, répondant à une thématique spécifique) • Thème 2 • etc.						
Partenaires associés au chantier • Partenaires publics • Partenaires privés • Partenaires mixtes, associatifs • etc.						
Thème	Etat coordination orientation (o) résultat inter- médiaire (ri) décision (d)	Horizon court terme moyen terme long terme	Prochaines étapes	Instance pilote	Instance décisionnelle	Financement coût travaux études coût de construction coût d'exploitation
Thème 1						
Thème 2						
etc.						

Exemple de fiche de chantier

8.2. Description des chantiers

1. Développement urbain le long de l'axe de la RDU

Concept d'aménagement et d'exploitation de la frange urbaine nord de l'agglomération compacte (RDU et ses abords urbains sur les communes d'Eysins, de Nyon et Prangins). C'est un projet d'agglomération impliquant trois communes et le canton.

1.1. Concept général

- Définition des principes communs d'aménagement et d'exploitation pour la RDU.
- Définition des interdépendances entre la RDU et les secteurs-clés de développement (sur Eysins, Nyon et Prangins)
- Etablissement d'un concept de développement pour les secteurs-clés, par chaque commune:

1.2. Concept de développement du secteur-clé d'Eysins

Eysins constitue l'aboutissement Nord-ouest de l'agglomération. Ce secteur contribue à accueillir un nombre significatif de nouveaux habitants, avec des activités diversifiées et des commerces limités. C'est la porte ouest de l'agglomération et une limite importante de l'agglo. au Nord.

- Définition d'une nouvelle identité en considérant les parties nouvelles et les parties anciennes de la commune.
- Création de nouvelles interconnexions sur l'ensemble de la commune et avec l'agglomération ; planification coordonnée avec la RDU et avec les parties limitrophes de la commune de Nyon ; prise en compte de l'axe fort TP ; perméabilité des quartiers pour les liaisons piétonnes et cyclistes etc.
- Aménagement soigné des franges urbaines proche de l'autoroute et le long de la RDU.
- Capacité d'accueil optimale (caractère des lieux, rentabilité TP), mixité attractive. Eviter les utilisations indésirables (garages et tank service) et limiter les commerces.
- Stratégies de gestion des projets au sein du concept général.

Documents à produire : Principes pour le développement urbain et paysager du secteur, pour les utilisations, les aménagements et les déplacements à l'échelle 1 :2'000 ; stratégie de gestion des projets, étapes.

1.3. Concept de développement du secteur-clé de Nyon

Même si tous les nouveaux habitants prévus par Schéma directeur pour l'horizon 2020 pourront être placés à l'intérieur des terrains à bâtir actuels et des nouveaux secteurs de Prangins et Eysins, Nyon restera une adresse très demandée. Pour cela une réserve de terrains pour le développement à long terme est prévue. Le remplissage des réserves foncières actuelles ainsi que la réalisation de la RDU en frange de ville doivent déjà tenir compte d'un développement postérieur à 2020. Ces réserves stratégiques peuvent être également « mobilisées » si un secteur-clé du développement tel que Prangins Nord par exemple ne pourrait pas être développé dans toute son amplitude.

- Concevoir pour le long terme un quartier d'habitat dense et attrayant qui s'ajoute au dispositif de base de l'agglomération compacte.
- Créer des entrées de villes représentatives, y développer des activités commerciales.

Documents à produire : Principes pour le développement urbain et paysager du secteur, pour les utilisations, les aménagements et les déplacements à l'échelle 1 :2'000 ; stratégie de gestion des projets, étapes.

1.4. Concept de développement du secteur-clé de Prangins

Le village de Prangins actuel est renforcé et complété avec précaution par une nouvelle partie urbanisée au Nord. Le nouveau Prangins agrandi et complété possède une certaine autonomie tout en étant intégré dans l'agglomération nyonnaise.

- Développer la partie nouvelle surtout pour l'habitat de moyenne densité.
- Assurer une bonne mixité dans cette partie d'agglomération en développant aussi des activités, en prolongement des activités existantes sur la commune de Nyon.
- Créer une nouvelle centralité dans le prolongement du centre actuel de Prangins et réserver des espaces suffisants pour des services publics spécifiques et des emplois.

Documents à produire : Principes pour le développement urbain et paysager du secteur, pour les utilisations, les aménagements et les déplacements à l'échelle 1 :2'000 ; stratégie de gestion des projets, étapes.

1.5. Mesures d'accompagnement

La construction de la RDU doit apporter des avantages à l'ensemble de l'agglomération dans le sens de la qualité de vie et de la préservation de l'environnement. Ce n'est pas simplement une infrastructure « en plus ». Les mesures d'accompagnement principales sont :

- Réaménagement de la Route de l'Etraz en axe urbain à priorité TP
Développer un axe urbain avec ses activités. Axe prioritaire pour les TP et la mobilité douce.
Transversalités attractives. Image identitaire.
- Maîtriser le trafic en direction du centre de Nyon
Mesures pour limiter / éviter le transit à travers le centre ; canalisation des relations Nord-Sud par les routes urbaines de connexion ; dosage des flux en direction du centre-ville
- Impacts négatifs minimaux sur les traversées de village dans l'espace rural (voir aussi chantier régional no 2 Jonctions autoroutières).

2. Développement urbain le long de l'axe du NStCM dans l'agglomération compacte

La mise en valeur du corridor desservi par le train NStCM est un enjeu au niveau régional (voir chapitre autres chantiers et les Lignes directrices). Des études d'amélioration de l'offre ont été faites et sont possibles (30 min à 15 min de fréquence, voir même 7,5 min). Il manque le lien systématique entre les urbanisations nouvelles et la nouvelle offre de transports, tant au niveau quantitatif (demande) qu'au niveau qualitatif (intégration de la halte au contexte urbain).

2.1. Concept général

Concept d'aménagement et de mise en valeur des haltes du NStCM de la gare de Nyon à L'Asse (au-delà, cela concerne la région). Recherche d'un aménagement identitaire au niveau des haltes (fil rouge d'aménagement). Recherche des modalités pour favoriser une utilisation maximale du train.

- Au niveau qualitatif et structurel, prendre toutes les dispositions pour assurer une position attractive des haltes du NStCM au sein des nouvelles urbanisations.
- Développer et intégrer les mesures d'accompagnement favorisant l'usage du train (soft policies).
- Evaluer le couple offre-demande de transport, en tenant compte de l'offre territoriale.
- Assurer une accessibilité optimale à l'interface (depuis les quartiers en ville, depuis la région hors de la ville).

Les haltes suivantes sont à envisager :

- Cossy (nouvelle halte éventuelle, nouveaux accès modes doux)
- Dépôt (halte existante, transformation de quartier)
- Reposoir (nouvelle halte prévue, développement de quartier)
- La Vuarpillière (halte à déplacer, intégration au quartier et développement)
- L'Asse (halte à déplacer, intégration au quartier et développement)
- L'Asse P+R (nouvelle halte, intégration au contexte, synergie avec Paléo)

2.2. Concept de développement du secteur-clé L'Asse – La Vuarpillière.

Les concepts urbanistiques élaborés dans le cadre du SD doivent être vérifiés et approfondis afin que la planification des infrastructures puisse en être engagée. Coordination avec l'éventuel éclatement de la jonction de Nyon (voir chantier régional). La planification de détail des secteurs est ensuite possible de manière indépendante.

Documents à produire : Principes pour le développement urbain et paysager, pour les utilisations, les aménagements et les déplacements à l'échelle 1 :2'000 ; stratégie de gestion des projets, étapes.

3. Concept d'aménagement paysager et des espaces publics

L'identité de l'agglomération résulte de la qualité des espaces bâtis et de la qualité des espaces libres. Les espaces libres sont situés « hors les murs » (paysage cultivé et de production, nature) ou situés à l'intérieur des villages et de l'agglomération compacte (pénétrante de verdure, parc, espaces publics comme rues, places etc.). Les orientations du SD, traduites dans les grandes lignes par le concept paysager, doivent être précisées et consolidées.

3.1. Concept général

Pour le périmètre de l'agglomération, consolider et développer le concept paysager en vue de :

- Développer une agglomération avec un visage attractif, contribuer aux identités locales, et plus largement renouveler les valeurs culturelles du paysage.
- Assurer à la population un paysage de détente et de ressourcement, dans le respect des fonctions agricoles et écologique du paysage.
- Connecter les espaces libres et préserver les liaisons structurantes au niveau régional (corridor de faune, cheminement pédestre etc.).
- Permettre de « pré-verdir » de futures interventions dans l'agglomération.

3.2. Entrées principales de l'agglomération

Les entrées d'agglomération représentent la carte de visite de la région. Elles se doivent d'être soigneusement aménagées, pour éviter de tomber dans la banalité et le chaos de la plupart des entrées urbaines contemporaines. Les trois entrées principales sont :

- au Nord, l'entrée sur Nyon par la Route Blanche et la route de Saint-Cergue
- à l'Est, l'entrée sur Prangins, par la route de l'Etraz et par la RDU
- à l'Ouest, l'entrée sur Eysins, avec la Route de Crassier et la RDU
- au Sud, selon concept d'aménagement de la RC1a (projet planifié)

L'aménagement des entrées de localité a pour buts de :

- Communiquer aux usagers une image claire du lieu (carte de visite), en facilitant le repérage et l'orientation.
- Aménager le passage du milieu de la campagne au milieu urbain (principes d'aménagement et d'exploitation).

3.3. Schéma directeur pour la mobilité douce en relation avec la mise en valeur du paysage et des espaces publics.

A partir des concepts paysager, urbanistique et des déplacements du SD, un réseau d'itinéraire pour la mobilité douce devra être constitué (piétons, cyclistes, skateur etc.). Ceux-ci sont à déterminer assez tôt afin de servir de cadre pour la planification et la réalisation des nouveaux développements du domaine bâti et des infrastructures. Ces réseaux sont étroitement liés au paysage et aux espaces publics dans leur conception. L'accessibilité des aires de détente par les modes doux est primordiale.

- Assurer la perméabilité des quartiers vers les centres, les gares, les équipements publics importants et les lieux de détente (en localité et dans le paysage).
- Garantir des itinéraires structurants au niveau de la région, en particulier pour la randonnée pédestre et les liaisons cyclistes.
- Promouvoir un aménagement de qualité.
- Mettre en place des itinéraires à vocation touristique, favorisant le développement économique.

4. Développement des transports en commun

Le réseau des bus nécessite une réorganisation profonde pour passer d'une desserte par boucles (coûts minimaux pour couverture territoriale maximale) à une desserte par corridors prioritaires (efficacité maximale pour demande maximale). Une synergie et une coordination entre le réseau régional et le réseau urbain sont à développer (Cf. 3.6.1). La mise en place progressive d'un axe fort TP entre Eysins, Nyon, Prangins et Gland doit être assurée dans le temps. La praticabilité des propositions doit être examinée au niveau de l'exploitation régionale et / ou urbaine. Le concept d'exploitation doit enfin déboucher sur des exigences claires pour les interfaces, notamment pour ce qui concerne la gare de Nyon.

4.1. Concept d'exploitation du réseau des bus urbains dans l'agglomération de Nyon avec ses proches communes et la commune de Gland.

Le concept général TP proposé dans le SD ne peut être valablement vérifié qu'au niveau d'un concept d'exploitation, avec optimisation du nombre de véhicules nécessaires. Les différentes phases de l'étude à faire en collaboration avec l'exploitant sont :

- Analyse de l'offre actuelle, points faibles, desserte scolaire.
- Ebauche de concept : itinéraires possibles pour les lignes, détermination de la fréquence de base, principe des correspondances aux interfaces.
- Elaboration du graphique de réseau et de l'horaire général.
- Détermination des besoins en véhicules et estimation des coûts d'exploitation.
- Localisation des interfaces.
- Catalogue de mesures et programme de mise en œuvre.

4.2. Concept d'exploitation et d'aménagement des interfaces de l'agglomération

Adaptation des concepts et projets existants en tenant compte du nouveau concept d'exploitation des bus, en particulier pour les lignes diamétrales et l'itinéraire au Nord de la gare de Nyon. La gare de Nyon est l'interface principale de l'agglomération. L'interface de L'Asse P+R est traitée dans le chantier 2a et 2b. D'autres interfaces relevées dans le concept d'exploitation des bus sont à traiter (par exemple la question des arrêts bus avec des couverts pour deux-roues).

5. Organisation et règles du jeu pour la valorisation et la promotion des secteurs stratégiques.

Démarche de localisation des activités en conformité avec les objectifs du SD, notamment en relation avec l'offre des réseaux de transports par type d'activités (démarche ABC). Il s'agit avant tout de trouver, du point de vue de l'agglomération, les localisations les plus adaptées à la demande. La vue d'ensemble donnée par les tableaux de la démarche ABC peut servir comme base de travail.

Démarche de localisation des secteurs de logement ou des secteurs mixtes en conformité avec les objectifs du SD. Il s'agira de promouvoir et de travailler les questions de mixité sociale et fonctionnelles selon les secteurs et d'agir sur les types de densité et les morphologies des différents tissus bâtis.

A définir les règles du jeu concernant la promotion des secteurs stratégiques auprès des investisseurs intéressés et potentiels ainsi que les bases d'une stratégie foncière des collectivités pour développer les secteurs-clés.

8.3. Autres chantiers de niveau régional

La définition des différents chantiers régionaux devra aussi être alimentée par les résultats des autres études régionales en cours.

A. Plan de mobilité du district

L'adoption des lignes directrices du développement régional du district va permettre de préciser une stratégie coordonnée de mobilité et d'aménagement du territoire. Bon nombre de questions de mobilité concernant le périmètre d'agglomération pourront être traitées à cette échelle.

B. Jonctions autoroutières et liaisons d'accès

Projet d'assainissement des jonctions autoroutières de niveau régional permettant d'accéder aux centres de l'agglomération depuis l'A1 (Coppet, Nyon, Gland) en considérant la structure d'urbanisation et la politique de maîtrise des déplacements TIM de l'agglomération de Nyon. Les projets d'assainissement doivent pour le court / moyen terme :

- Optimiser l'offre pour les TIM sur la base des infrastructures existantes (jonctions et liaisons d'accès).
- Manager les files d'attente aux environs des jonctions, en fonction d'une évolution maîtrisée des flux TIM au cours du temps.

Et pour le long terme :

- Augmenter la capacité par étapes des jonctions et leurs liaisons d'accès, en tenant compte de la capacité effective de l'A1 et de l'évolution maîtrisée des flux TIM au cours du temps.
- Optimiser les charges de trafic dues aux nouvelles urbanisations sur les liaisons d'accès possibles à partir de la RDU.

Les conditions et exigences posées à ces projets d'assainissement sont les suivantes :

- Montrer que tout à été mis en œuvre pour valoriser la mobilité TP, soit par une offre attractive du réseau et une urbanisation favorable. Les secteurs urbains qui peuvent bénéficier d'une offre TP de haut niveau sont à développer en priorité.
- Impacts négatifs minimaux sur le réseau urbain interne de l'agglomération compacte et les traversées de village dans la campagne (encombrement, environnement, sécurité).
- Intégration urbanistiques et paysagère des infrastructures.
- Facilités pour l'orientation et le repérage par les usagers.
- Evaluation globale de variantes selon l'analyse coûts-avantages (ou valeurs d'utilité).

C. Communauté tarifaire régionale

Unification du système tarifaire en vue de faciliter l'usage des TP. A intégrer dans une nouvelle image des TP régionaux.

D. Développement urbain le long de la ligne NStCM dans la région (hors agglomération compacte)

La nouvelle réforme des chemins de fer veut classer la ligne NStCM dans le réseau secondaire. Les frais de construction et d'exploitation seront entièrement à la charge du canton. Quelles sont alors les chances de développement de l'offre si les communes ne pratiquent pas une politique affirmée de développement urbain autour des gares ? L'ensemble des villages desservis par le NStCM doit poursuivre la même politique pour affirmer le poids à donner à cette ligne. Ce chantier a été identifié dans le cadre des lignes directrices du développement régional, il concerne 5 villages. Au-delà de la question du développement urbain autour des interfaces de transports le long de cette ligne, il s'agira également d'identifier le potentiel et l'influence sur les villages alentours des centres-relais de Trélex et Saint-Cergue.



**Ensemble vers un développement harmonieux et identitaire de l'agglomération
(vue depuis La Vuarpillière vers la ville de Nyon, le lac et les Alpes)**

9. Conclusions

L'adoption de ce document permettra de conclure la première phase de réflexion sur le développement du périmètre de l'agglomération nyonnaise. Cette première étape a permis d'amorcer un nouveau processus et de construire les bases prospectives d'un projet de territoire commun, réunissant les volontés communales, régionale et cantonale.

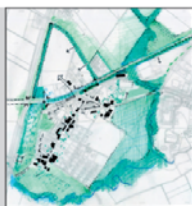
La réalisation des chantiers prévus dans le SD passe par une deuxième phase préparatoire qui devra s'attacher, d'une part à élaborer un programme de mise en œuvre général et par chantier, et d'autre part à mettre en place l'organisation pour cette mise en œuvre.

Dans cette perspective, les partenaires du Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise s'engagent à :

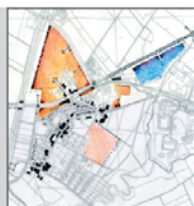
- Adhérer au Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise et mettre en place un programme de mise en œuvre.
- Adopter les chantiers énumérés dans le Schéma directeur et les développer selon les objectifs définis.
- Confirmer le rôle du COPIL comme instance de pilotage pour la mise en œuvre du Schéma directeur, assurant la continuité du processus de participation amorcé entre les communes, le Conseil régional et l'Etat.
- Reconnaître le rôle de coordinateur et de lieu d'échanges du Conseil régional, en partenariat avec la ville de Nyon et l'Etat, pour un développement régional concerté.

Les engagements évoqués ci-dessus ne diminuent pas les prérogatives des communes mais ils établissent une dynamique d'intercommunalité qui favorise l'échange, le partenariat et la collaboration pour un traitement concerté des projets de développement du périmètre de l'agglomération.

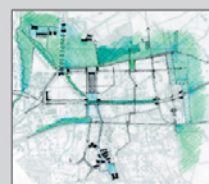
ETUDES DE FAISABILITE Paysage/ Urbanisme



Eysins Nord



Nyon Nord



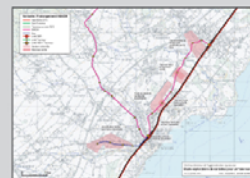
Prangins Nord



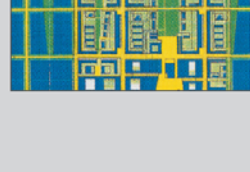
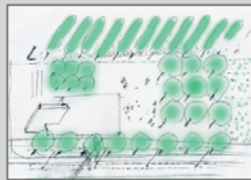
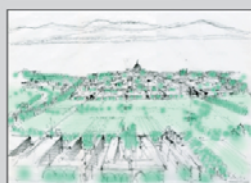
La Vuarpillière - L'Asse



Transport

Axe fort TP Variante 3ème
voie CFFAxe fort TP Variante pro-
longement NStcMConcept d'exploitation
Route Blanche et RDUEclatement jonction de Nyon
variante liaison CalèvesEclatement jonction de Nyon
variante liaison sous A1

ILLUSTRATIONS

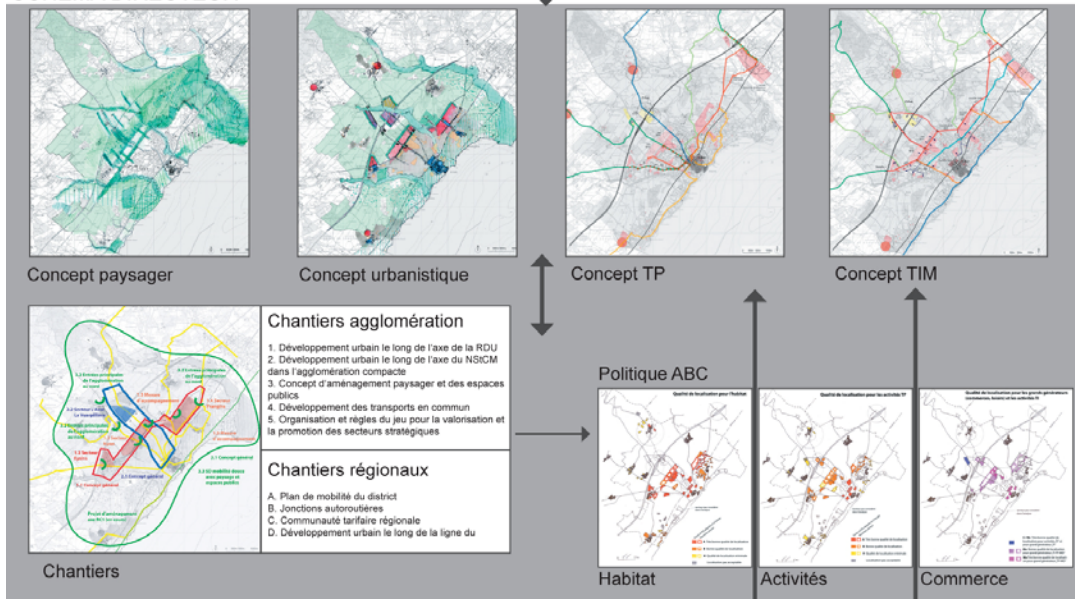


10. Vue synoptique des résultats

IDEES DIRECTRICES



SCHEMA DIRECTEUR



DONNEES DE BASE

